

Warszawa, 10 grudnia 2024 r.

**Stanowisko Stowarzyszenia #TakDlaCPK  
wobec prac nad projektem zmian do Programu CPK**

Stowarzyszenie wyraża zaniepokojenie wobec trybu procedowania zmian do Programu CPK przez Radę Ministrów, jak również wobec postulowanych zmian.

Pominięcie przez Rząd etapu konsultacji publicznych i opiniowania tego aktu budzi zastrzeżenia wobec braku powodów dla tak radykalnego ograniczenia jawności działania administracji publicznej. Stowarzyszenie wzywa Radę Ministrów do przeprowadzenia konsultacji publicznych oraz zapewnienia możliwości opiniowania tego dokumentu, w tym samym trybie, w jakim następuje procedowanie innych dokumentów rządowych.

Stowarzyszenie sprzeciwia się zmianom polegającym m.in. na faktycznej rezygnacji z budowy innych linii kolejowych niż tzw. Ygrek, czyli połączenie kolejowe przeznaczone dla mieszkańców Warszawy, Łodzi, Wrocławia i Poznania. Nie zgadzamy się, aby w imię oszczędności budżetowych rezygnować z objęcia obsługą kolejową całego kraju, w tym mniejszych ośrodków miejskich, a jednocześnie zwiększać parametry oraz nakłady inwestycyjne na kolej 350 km/h. Jest niezrozumiałe, że budżet ww. linii zostaje podniesiony o przeszło 15 miliardów złotych (ponad 30% planowanych nakładów), tj. o kwotę znacznie wyższą niż koszty zaniechanych prac projektowych na wszystkich pozostałych liniach. Zwiększone nakłady inwestycyjne powinny trafić wszystkim mieszkańcom Polski, a nie jedynie mieszkańcom kilku największych miast.

Stowarzyszenie #TakDlaCPK pozyskało projekt dokumentu „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny Etap II 2024–2032” (dalej: **Zmiana Programu CPK**), jako załącznika do planowanej Uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny

Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030” – dotychczasowego podstawowego dokumentu rządowego ustanawiającego ramy finansowe i warunki realizacji zamierzeń Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie CPK. Zmiana Programu CPK została podpisana elektronicznie przez prezesa Spółki CPK, Filipa Czernickiego w dniu 30 sierpnia 2024 r. Pomimo że projekt wprowadza bardzo istotne modyfikacje do Programu CPK, wprowadzone zmiany nie są opatrzone uzasadnieniem, ani jakimikolwiek analizami na ich poparcie (przedstawiony jest wyłącznie nowy tekst jednolity Programu Wieloletniego).

Pomimo przygotowania dokumentu w sierpniu br. Pełnomocnik Rządu do Spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego podpisał wniosek o dokonanie wpisu projektu uchwały w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów dopiero w dniu 17 października 2024 r. W dniu 4 grudnia 2024 r. Sekretarz Stałego Komitetu Rady Ministrów przekazał do Rządowego Centrum Legislacji projekt uchwały przeznaczony do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów. **Do dziś niewyjaśnione pozostają przyczyny tego wielomiesięcznego opóźnienia w procedowaniu dokumentu.**

Projekt Zmiany Programu CPK stanowi informację publiczną, Stowarzyszenie publikuje go jako pierwsze. Spółka CPK, która na swoich stronach internetowych informuje nawet o drobnych wydarzeniach (takich jak np. wyjazdy studyjne członków zarządu), zaniechała publikacji tego kluczowego aktu. Nawet po wystąpieniu o dokonanie wpisu projektu do prac legislacyjnych projekt ten nie znalazł miejsca na stronach BIP Pełnomocnika ani Spółki.

Jednocześnie, jak wynika z pozyskanych informacji, Pełnomocnik Rządu zwrócił się z wnioskiem o zgodę na tzw. tryb odrębny procedowania projektu uchwały Rady Ministrów, tj. na pominięcie etapu konsultacji publicznych i opiniowania. Jest to w naszej ocenie niedopuszczalny sposób działania. Kształt realizacji Programu CPK jest obecnie przedmiotem ożywionej debaty publicznej, o czym najlepiej świadczy procedowanie w Sejmie obywatelskiej inicjatywy ustawodawczej, którą poparło niemal 200 tys. obywateli. Pominięcie w takiej sytuacji konsultacji publicznych zakładanych przez Regulamin pracy Rady Ministrów stanowiłoby ograniczanie debaty publicznej w kluczowej dla rozwoju Polski sprawie. Co więcej, projekt Zmiany Programu CPK **zawiera szereg zapisów sprzecznych z projektem ustawy procedowanym w Sejmie (zmiana celów i zakresu programu, finansowania, niektórych terminów)**. W takiej sytuacji przyjmowanie przez Radę Ministrów Zmiany Programu CPK w zaproponowanym przez Pełnomocnika kształcie może prowadzić do tego, że będzie on niezgodny ze stanem prawnym obowiązującym po uchwaleniu przez Sejm

ustawy o zobowiązaniu władz publicznych do realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Prezes RM, Donald Tusk w expose z 13 grudnia 2023 r. stwierdził: „Przyszłość CPK rozstrzygnie się w sposób transparentny. Pan minister Klimczak, a także pełnomocnik rządu ds. CPK w sposób otwarty, czytelny, [...] na oczach wszystkich Polek i Polaków zdecydują o tym jaka jest przyszłość CPK.” Biorąc powyższe zapewnienia za dobrą monetę, Stowarzyszenie wzywa do rezygnacji z trybu odrębnego przy rozpoznawaniu powyższego dokumentu oraz przyjęcie logicznej kolejności działań legislacyjnych, zakładającej najpierw uzgodnienia w ramach obywatelskiego projektu ustawy o zobowiązaniu władz publicznych do realizacji inwestycji CPK, a dopiero później wynikającego z tej regulacji kształtu Zmiany Programu CPK.

Zaufanie do intencji strony rządzącej jest nadwątlone również w wyniku skali zmian do programu CPK zaproponowanych do programu CPK z pominięciem konsultacji publicznych. W tym miejscu należy skupić się na jednym aspekcie fundamentalnej modyfikacji, jaką Zmiana Programu CPK wniesie do komponentu kolejowego. Przekształcenie komponentu kolejowego następuje już na etapie celów i korzyści zapewnianych przez Program CPK, rezygnuje się tam z walki z wykluczeniem transportowym, z zapewnienia połączeń o wysokim standardzie technicznym z Czechami i Ukrainą oraz ze zwiększenia dostępności dużych ośrodków miejskich dla osób z mniejszych aglomeracji. Powyższe rozstrzygnięcia mają konkretne praktyczne skutki. Przyjęcie Zmiany Programu CPK będzie oznaczać rezygnację (przynajmniej do 2032 r.) z wszczynania nowych postępowań środowiskowych koniecznych dla realizacji innych inwestycji kolejowych niż Ygrek. Liczba faktycznie prowadzonych inwestycji pod koniec realizacji Programu CPK spadnie w ten sposób o 778 km (ponad dwukrotnie) i to pomimo wydłużonego do 2032 r. horyzontu czasowego programu. Skutkować to będzie zmniejszeniem potrzebnego finansowania o 3,916 mld zł w odniesieniu do prac nad CMK Północ oraz o 4,992 mld zł w odniesieniu do prac na pozostałych liniach kolejowych. Można byłoby to tłumaczyć względami budżetowymi, gdyby nie fakt, że jednocześnie podnosi się parametry linii Ygrek oraz budżet tej inwestycji o przeszło 15 mld zł, czyli znacząco więcej niż sumy „oszczędzone” na realizacji pozostałych linii kolejowych. Oznacza to, że wbrew komunikacyjnym działaniom podejmowanym w bieżącym roku przez Spółkę CPK i Pełnomocnika Rządu (takim jak np. wybór wariantu inwestorskiego dla linii Ostrołęka-Łomża) na innych liniach kolejowych nie będą się toczyć realne prace. Na linii CMK-Północ nie przewiduje się jakichkolwiek prac w latach 2027-2032. Środki pieniężne zostają przekierowane na realizację linii Ygrek o podwyższonych parametrach. Stowarzyszenie stanowczo sprzeciwia się takiemu rozwiązaniu.

Projekt zawiera również szereg innych niekorzystnych zmian w Programie CPK które **wypaczają jego cele i prowadzą do suboptymalnej jego realizacji.** Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

1. Nieuzasadnione wydłużenie terminu realizacji Lotniska CPK aż do 2032 r. przy realizowaniu go w kształcie umożliwiającym obsługę jedynie 34 mln pasażerów rocznie, co spowoduje konieczność rozbudowy Lotniska natychmiast po jego otwarciu.
2. Ograniczenie finansowania Programu CPK poprzez redukcję środków pozyskiwanych od zewnętrznych inwestorów.
3. Zastąpienie rozstrzygnięcia o prędkości eksploatacyjnej do 250 km/h przesądzeniem o prędkości projektowej do 350 km/h.
4. Redukcja kształtu węzła kolejowego CPK odcinająca dostęp do Lotniska CPK dla całej Polski południowej.
5. Rezygnacja z projektów budowy sieci intermodalnych terminali kolejowych.

Stowarzyszenie #TakDlaCPK będzie przekonywać do zaniechania wskazanych, niekorzystnych zmian w Programie CPK. Liczymy na dialog z wszelkimi siłami politycznymi i członkami Rady Ministrów co do szczegółowego zakresu Programu CPK, jego harmonogramu i sposobu realizacji. **Mamy nadzieję że postulowana przez nas logiczna kolejność działań legislacyjnych, zakładająca najpierw uchwalenie obywatelskiego projektu ustawy o zobowiązaniu władz publicznych do realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, a dopiero później wynikającego z jej regulacji kształtu nowego Programu CPK zostanie zachowana, a procedowane na poziomie rządowym zmiany będą konsultowane publicznie.**

**Zarząd Stowarzyszenia #TakDlaCPK**