



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1003)

82. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 19 listopada 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Prezentacja przez przedstawicieli władz samorządowych powiatu, miasta i gminy Sochaczew projektu lokalizacji nowego portu lotniczego dla Warszawy w Bielicach koło Sochaczewa.

(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 20)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę państwa, witam wszystkich państwa na kolejnym posiedzeniu senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury. Jest to kolejna prezentacja projektu krajowego portu lotniczego, tym razem w Sochaczewie. Referować będą przedstawiciele miasta Sochaczew. Wprowadzenie wygłosi pani senator Popiołek.

Proszę bardzo.

Senator Jolanta Popiołek:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Pozwólcie, że przedstawię zespół, który działa na rzecz budowy lotniska sochaczewskiego. W jego skład wchodzi: pani Beata Brymora, starosta – pan Józef Gołębiowski, burmistrz – pan Bogumił Czubacki, wójt gminy Sochaczew – pan Mirosław Orliński, dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Sochaczewie – pan Stanisław Wódka oraz radny miasta Sochaczewa – pan Paweł Masłowski. Prowadzić prezentację pomaga nam również pan Konrad Guzik. Osoby te są znawcami przedmiotu, więc pan przewodniczący pozwoli, że oddam głos zespołowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Szanowni Państwo, mamy szalenie mało czasu, bo za trzydzieści pięć minut naprawdę muszę być obecny na posiedzeniu klubu. Punktualnie o szóstej muszę stąd wyjść, ale i potem państwo możecie dyskutować, ile chcecie. Daję więc wam dwadzieścia pięć minut na prezentację, a potem na ewentualne głosy w dyskusji.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu
w Starostwie Powiatowym Sochaczew
Stanisław Wódka:**

Szanowni Państwo, postaramy się zrobić to bardzo szybko. Mamy przygotowany materiał, w związku z tym przedstawimy całość wizualnie. Jeżeli zostanie nam tro-

szczekę czasu, to spróbujemy jeszcze omówić projekt i odpowiedzieć na państwa pytania. Rozpoczynamy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto prezentuje? Pani.

Proszę bardzo.

**Członek Zespołu do spraw Lokalizacji
Lotniska Zapasowego dla Warszawy w Sochaczewie
Beata Brymora:**

Naszym celem nie jest przekonywanie państwa do tej propozycji, ponieważ Ministerstwo Infrastruktury, które powoła specjalną komisję do rozstrzygnięcia tego problemu, będzie odgrywało tu rolę wiodącą. Naszym celem jest przedstawienie tych atutów naszego projektu, które, z naszego punktu widzenia i według naszej wiedzy, są istotne przy wybieraniu lokalizacji. My nie uczestniczymy w turnieju miast i myślę, że nie powinniśmy tej sprawy tak postrzegać. Od kilku lat rośnie problem związany z małą przepustowością lotniska na Okęciu. Dotyczy on także osób, które zamieszkują Warszawę, a państwo, jako goście tego miasta, także go odczuwacie. Na pewno wszyscy państwo korzystacie z Polskich Linii Lotniczych i z lotniska Okęcie, które swoją przepustowość faktycznie zamknęło. Budowa nowego terminalu i zwiększenie tej przepustowości do dziesięciu milionów pasażerów rocznie jest to kolejny problem. Sprawa dotyczy przede wszystkim przelotów nocnych i przyszłościowych przewozów cargo. Naszym zadaniem jest przedstawienie państwu tych atutów, które nam wydają się bardzo ważne przy rozpatrywaniu tego problemu.

Jaka jest struktura naszej prezentacji? Najpierw przedstawimy warunki lokalizacyjne, które w naszym przypadku są szczególne, a następnie uwarunkowania środowiskowe i ekonomiczne. Te ostatnie są jakby kwintesencją całego problemu i będą decydować przy podjęciu ostatecznej decyzji.

Co rozumiemy przez warunki lokalizacyjne? Lotnisko w Sochaczewie jest istniejącym obiektem wojskowym, który zakończył swoją karierę w 1996 r. Nastąpiło to tuż po modernizacji pasa startowego długości 2,5 tysiąca m i szerokości 60 m, z którego startowały i na którym lądowały nie tylko samoloty bojowe, nie tylko myśliwce, ale także transportowe, służące lotnictwu cywilnemu. Obecnie teren lotniska jest to praktycznie dziewicze 660 ha ziemi, własność skarbu państwa, w zarządzie Ministerstwa Obrony Narodowej, a konkretnie wojsk obrony powietrznej. Jest to teren podzielony. Część należy do MON, a część – to lasy państwowe. Razem jest to 660 ha, których nie trzeba wykupywać, gdyż jest to własność państwa. Teren jest totalnie zniwelowany do poziomu 92,5 m nad poziomem morza. Jest to sprawa istotna w sytuacji ewentualnego powiększania tego terenu. W środkowej Polsce generalnie tereny są równe, ale ten jest szczególny, ponieważ różnica poziomu obszarów okolicznych nie przekracza 1 m. Jeżeli obliczylibyśmy koszty niwelacji około 1000 ha do wymaganego poziomu, to zobaczylibyśmy, że są to naprawdę koszty, których nie można nie doceniać.

Warunki lokalizacyjne to również odległość od Warszawy. Zarówno ministerstwo, jak wszyscy specjaliści w dziedzinie ruchu lotniczego podkreślają, że teren lotniska międzynarodowego nie powinien być oddalony od centrum głównego miasta dare-

go kraju o więcej niż o 50–60 km. To jest podstawowy warunek. Na dodatek Sochaczew jest położony bezpośrednio na linii prostej łączącej Warszawę z Łodzią. Sochaczew leży bliżej Warszawy, co też jest ważne, gdyż są propozycje lokalizacji lotniska bliżej Łodzi. Pamiętajmy o tym, że państwo polskie próbuje znaleźć rozwiązanie dla Okęcia i dla Warszawy, która jest centralnym punktem kraju. Łódź będzie mogła dodatkowo korzystać ze swego położenia.

Chcę powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Państwo znają zapewne Sochaczew z tej nie najlepszej strony, a więc z tego straszliwego korka na trasie nr 2 Warszawa – Berlin, który męczy wszystkich Polaków. Na pewno państwo wiedzą, że raptem za trzy tygodnie, 9 grudnia, zostanie oddana do użytku obwodnica wokół Sochaczewa, której przebieg jest tutaj zaznaczony. Przekażemy państwu mapy, ma których jest dokładny obrys terenu. Obwodnica ta pozwoli jeszcze bardziej zbliżyć się do terenu istniejącego lotniska, co skróci uciążliwość pięćdziesięciokilometrowego dojazdu do Warszawy. Mówiąc o warunkach lokalizacyjnych, powinniśmy również wspomnieć o potencjale komunikacyjnym. Jest to bardzo ważne. Obiekt lotniskowy nie może istnieć w próżni. Nie jest problemem – a być może, już jest – znalezienie w centralnej Polsce terenu o powierzchni około 1000 ha na taką inwestycję, ale teren ten musi spełniać określone wymagania. Jeżeli myślimy o lotnisku, które w przyszłości będzie, być może, drugim sercem powietrznym kraju, to musi ono spełniać wymogi bardzo dobrej komunikacji kolejowej, drogowej i teleinformatycznej. Jesteśmy w XXI wieku i ten trzeci atut jest bardzo ważny.

Co możemy powiedzieć o infrastrukturze kolejowej? Sochaczew położony jest bezpośrednio przy trasie kolejowej E-20. Jest to korytarz paneuropejski nr 3, który 1999 r. został zmodernizowany i obecnie przeznaczony jest dla pociągów o prędkości nawet do 160 km na godzinę. Mówimy o tym dlatego, że Sochaczew jest chyba ostatnim ważnym węzłem komunikacyjnym przed Warszawą. Rozwidlenie dróg kolejowych z Łowicza przez Sochaczew do Warszawy jest połączone akcesem, bocznica kolejową bezpośrednio z lotniskiem. Ta odległość 5 km ma linię kolejową. Czas pokonania odcinka z istniejącego lotniska, bocznica kolejową do Warszawy Centralnej pociągiem przyspieszonym, bez przystanków, wynosi 38–40 minut. Żadna inna lokalizacja nie posiada takiego łącza komunikacyjnego. To jest bardzo ważne. Większość lotnisk jako główną drogę kolejową przewiduje właśnie wahadłowy ruch między miastem centralnym a lotniskiem zapasowym.

Drugi warunek komunikacyjny to łączność drogowa. Funkcjonuje trasa nr 2 Warszawa – Berlin z objazdem, z za trzy tygodnie oddawaną obwodnicą, która ominie całe miasto i odciąży ruch. Przez samo centrum Sochaczewa przejeżdża obecnie około 30 tysięcy samochodów dziennie. Jest to, jak powiedziałam, droga nr 2. Osiem kilometrów na południowy zachód od istniejącego lotniska, czyli tego kawałka ziemi o powierzchni 660 ha, przebiegać będzie oddawana w 2007 r. autostrada A-2 z bezpośrednim skrzyżowaniem z drogą nr 50, która jest również bezpośrednio po remoncie i prowadzi przez nowo oddany most w Wyszogrodzie. Jest to łącze komunikacyjne północ – południe z wyremontowaną drogą. Na pewno trzeba spróbować przeliczyć koszty rozszerzenia tej drogi, rozbudowania jej. Jest to obecnie trasa dwupasmowa, bezpośrednio po remoncie, spełniająca wysokie wymagania transportowe. Obwodnica, bezpośrednia droga A-2 do Warszawy, trasa kolejowa i łącza teleinformatyczne, położone wzdłuż trasy kolejowej E-20 są to podstawowe, naszym zdaniem, atuty lokalizacyjne, związane z rozwiniętym systemem komunikacyjnym.

Warunki środowiskowe to warunki społeczne, techniczne i przyrodnicze. Warunki społeczne w przypadku Sochaczewa są szczególne. Funkcjonowanie przez ponad trzydzieści lat lotniska na tym terenie wytworzyło kadre, która po jego likwidacji cały czas w tym mieście istnieje, choć zmuszona została do codziennego dojeżdżania do pracy do Warszawy. Wiele z tych osób pomagało nam w opracowywaniu tej prezentacji i służyło danymi dotyczącymi tego terenu. Warunki społeczne to również potencjalna kadra, pochodząca nie tylko z Sochaczewa, ale również z okolicznych miejscowości – Błonia, Łowicza, Żyrardowa czy Skierniewic. Są to miejscowości położone nie dalej niż dwadzieścia parę kilometrów, posiadające bardzo dobrą kadre oraz zaplecze szkół średnich i wyższych. Jest to kadra, nie oszukujmy się, nieporównywalnie tańsza od warszawskiej. Myślę, że to też należy uznać za nasz dodatkowy punkt.

Warunki społeczne to również niski poziom urbanizacji wokół tego terenu. Jeżeli spojrzymy na mapę to zobaczymy, że są to tereny bardzo nisko zurbanizowane, ziemia klasy trzeciej i czwartej, obszary prawie płaskie, niewiele ponad 92,5 m wysokości nad poziomem morza. Zaludnienie jest tu bardzo niskie, poniżej 1 osoby na hektar, z bardzo niską zabudową, ponieważ zanim na terenie tym usytuowano lotnisko, został on kompletnie wysiedlony. W Sochaczewie cały czas obowiązują obostrzenia dotyczące budowy wysokościowej, a więc miasto jest niejako gotowe na przyjęcie takiej inwestycji. Nie dotyczą go bowiem obostrzenia, które trzeba by zapewne wprowadzić w terenie zupełnie dziewiczym.

Obecnie w Polsce, przy tak rozbudowanej demokracji, ma takiej inwestycji, która zyskałaby poparcie stuprocentowe, bo zawsze znajdzie się kilku malkontentów, którym nie będzie się ona podobać. My jednak jesteśmy przekonani – robiliśmy też krótkie sondy na ten temat – że akceptacja społeczna jest u nas na bardzo wysokim poziomie, i to nie tylko wśród osób z pokolenia dwudziestolatków i trzydziestolatków, które najbardziej dotknęło bezrobocie, ale również wśród osób bardziej dojrzałych wiekiem. Bardzo ważne jest poparcie samorządowe. Dzisiaj razem z nami w prezentacji uczestniczą wódcy trzech samorządów lokalnych, ponieważ Sochaczew funkcjonuje w trochę innych ramach administracyjnych – mamy miasto Sochaczew i gminę Sochaczew. Są tu obecni pan burmistrz, pan wójt i starosta tego terenu. Naszą propozycję wspiera również swoją aktywnością rada gminy i rada miasta.

Warunki środowiskowe rozbudowaliśmy na warunki techniczne. Jest istniejąca baza lotniskowa. To jest bardzo ważne. Jest pas startowy, a także skromna, ale istniejąca jeszcze infrastruktura dotycząca ładowania paliw oraz pasy kołowania. Jest istniejąca jeszcze struktura funkcjonowania byłego lotniska. Wokół Sochaczewa tworzy się centrum logistyczne dla Warszawy. Tylko w ostatnim miesiącu zostało zbudowane ponad 30 tysięcy m² w odległości nie większej niż 10 km od lotniska. Baza logistyczna zaczyna się przesuwać w stronę Sochaczewa i tworzy jakby centrum. Ruch lotniczy to również logistyka.

Warunki klimatyczne są nie do przecenienia. Są propozycje innych lokalizacji, konkretnie niesprawdzonych. Badania Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej sugerują, żeby tworzenie tak ważnych od strony bezpieczeństwa inwestycji było poprzedzone bardzo dokładnymi, kilkuletnimi pomiarami. Teren lotniska był sprawdzany przez ponad trzydzieści lat i ma wyjątkowo dobrą opinię wśród pilotów wojskowych, którzy z niego korzystali. Jest to obszar wyjątkowo bezmgiełny, ponieważ jesteśmy na terenie równinnym. Stanowi on przeciwieństwo terenu – niestety musimy nawiązać do innych miast – Modlina, który leży na północ od Warszawy, gdzie występuje kumula-

cja mgieł związana z istnieniem Kampinoskiego Parku Narodowego oraz usytuowaniem wideł dwóch wielkich polskich rzek.

Bardzo ważnym elementem jest bezpieczny transport paliw. Jesteśmy z Płockiem bezpośrednio połączeni trasą kolejową oraz trasą drogową. Do tej pory istnieją zresztą zbiorniki paliwowe w infrastrukturze istniejącego lotniska.

Warunki ekonomiczne to takie parametry, które wskazują, że tworzenie takiej inwestycji powinno odpowiadać sytuacji, jaka obecnie istnieje w kraju. Problem tkwi w zagwarantowaniu źródeł inwestowania. Na ten temat są różne szacunki, mówi się o kilku miliardach dolarów. Nam, jako samorządowi, trudno to ocenić. Nie jesteśmy specjalistami w tej dziedzinie, ale słyszeliśmy o takich liczbach. Większość tych pieniędzy byłaby zapewne wydana na pozyskanie terenu.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo pani dziękuję za zwięzłe i soczyste wystąpienie w sprawie Sochaczewa.

Dzisiaj „Gazeta Wyborcza” zamieściła artykuł „Odlotowy poślizg”, w którym na wstępie napisano, że najwcześniej w połowie przyszłego roku dowiemy się, gdzie powstanie drugie lotnisko dla Warszawy. Jest tam mapka. Modlin jest oddalony o 35 km od Warszawy, Sochaczew – o 55 km, Mszczonów – o 50 km, Nowe Miasto nad Pilicą – o 75 km, Radom – o 100 km i Wołomin – o 25 km. Artykuł zawiera opis wszystkich tych koncepcji, projektów i argumentów za i przeciw. To jest w dzisiejszej „Gazeta Wyborczej”, którą każdy może kupić i przeczytać.

Otwieram dyskusję.

Czy są pytania do pani lub uwagi? Proszę bardzo.

Na sali są przedstawiciele MON. Resztę osób pani senator już przedstawiała.

Czy jeszcze ktoś jest, Pani Senator?

Aha, są przedstawiciele Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, Agencji Ruchu Lotniczego i pan Ryszard Małachowski z PLL LOT.

Proszę bardzo. Nie ma chętnych. Może państwo senatorowie mają pytania?

Proszę bardzo.

Przedstawiciel Polskich Linii Lotniczych LOT SA

Dariusz Sawicki:

Mam pytanie: pani dużo mówiła o możliwościach rozwoju tego lotniska. Patrzyłem na schematyczny plan – jest to pas usytuowany mniej więcej na linii wschód – zachód. Takie są chyba dominujące kierunki wiatru: wschód – zachód. Jeszcze bardziej na zachód widać miasto Sochaczew, które też rozbudowuje się. Czy nie sądzicie państwo, że...

(Brak nagrania)

Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu

w Starostwie Powiatowym Sochaczew

Stanisław Wódka:

Żeby nie tracić czasu, może odpowiem na to pytanie. Nie wiemy, czy przyszły inwestor będzie korzystał z takiego ułożenia pasa, czy po prostu zaprojektuje go w inny

sposób. Do dyspozycji jest przecież duży obszar z możliwością jego powiększenia. Powołano komisję międzyresortową, która zajmuje się wyborem tej lokalizacji. Nie dalej, jak wczoraj byłem na posiedzeniu Komisji Infrastruktury i słyszałem wszystko to, o czym dzisiaj pisze „Gazeta Wyborcza”. Te informacje są składanką z wielu poprzednich dni, a może nawet tygodni. Wczoraj również była dyskusja na ten temat i przewodniczący międzyresortowej komisji, pan Marek Sidor, mówił właśnie o tym, jak wygląda sprawa wyboru miejsca. Obecnie wypracowano tylko narzędzia, którymi będą posługiwali się specjaliści przy rozważaniu określonych lokalizacji. Chodzi o ważną inwestycję, która dotyczy lotniska międzykontynentalnego, w związku z czym decyzja będzie podjęta na bardzo wysokim szczeblu. Nasza propozycja polega na przybliżeniu tej lokalizacji, ale chcemy, żeby decyzja ta była najlepsza z możliwych.

Na lotnisku najważniejsze jest bezpieczeństwo pasażerów. Wiemy, jak wygląda sprawa w Warszawie. Niedługo będzie o tym słyhać, bo nie ma pozwolenia na budowę terminalu nr 2. W tej sprawie są protesty ekologów i okolicznych właścicieli, którzy przybliżyli się do lotniska. A przecież to nie lotnisko przyszło do mieszkańców Warszawy, tylko mieszkańcy do lotniska, a w tej chwili są pretensje. Chodzi przede wszystkim o to, żeby około roku 2010 część ruchu lotniczego, głównie loty nocne, wyprowadzić z Warszawy. To będzie inwestycja, która rozpocznie się, jak przewidujemy, nie wcześniej niż w roku 2008, a zakończona zostanie w roku 2012, czy nawet później. Terminal nr 2 będzie mógł przepuścić 10 milionów pasażerów, ale chodzi o to, jak przeprowadzić ten ruch z lotniska. To jest właśnie problem, z którym borykamy się w tej chwili na lotnisku Okęcie. W związku z tym nie mówimy, że z tej infrastruktury będzie można skorzystać. Oczywiście chcielibyśmy, żeby właśnie tą lokalizacją wpisać się w plan Hausnera, bo przecież oszczędzamy, a będzie to inwestycja realizowana nie tylko z polskich pieniędzy. Te decyzje muszą być bardzo rozważne. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.
Proszę bardzo.

(Brak nagrania)

**Członek Zespołu do spraw Lokalizacji
Lotniska Zapasowego dla Warszawy w Sochaczewie
Beata Brymora:**

...Ta odległość została jeszcze zwiększona, bo pas jest cofnięty w stronę południowo-wschodnią. Miasto jest tak zbudowane, że przedłużenie linii pasa startowego wychodzi na jego tereny przemysłowe, dokładnie tam, gdzie obecnie budowana jest obwodnica. Są to tereny najmniej zaludnione, biegnące wąski pasem wzdłuż całego Sochaczewa. Sochaczew ma w ogóle 12 km długości, a na tym odcinku nie ma więcej niż 500 czy 600 m. Są to tereny wyjątkowo nisko zaludnione. Zresztą jeżdżąc obwodnicą, będziecie mieli państwo szansę zobaczyć, jak to zaludnienie wygląda. Na pewno trzeba brać pod uwagę jakieś wysiedlenia. Gdybyśmy o tym nie powiedzieli, nie byliśmy w porządku wobec państwa. Ale wysiedlenia te będą minimalne właśnie ze względu na to, że przedłużenie pasa startowego wchodzi w najwęższe gardło miasta.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję pani za wystąpienie.
Kto z państwa chciałby zabrać głos? Pani senator Christowa ma ochotę.
Proszę bardzo. Udzielam pani głosu.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Goście!

Na jakim etapie są rozważania, dotyczące aspektów ekonomicznych? Chodzi mi o badanie możliwości budowy, ale właśnie od strony opłacalności. Sprawy przygotowania gruntu, o których pani mówiła, są na pewno bardzo istotne i zmniejszają nakłady inwestycyjne, ale jest mnóstwo innych prac. Taka inwestycja jest bardzo kapitałochłonna. Czy zrobiliście państwo pewne rachunki, które mogą być kartą przetargową w porównaniu z wariantami, przedstawionymi w „Gazecie Wyborczej”?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

**Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu
w Starostwie Powiatowym Sochaczew
Stanisław Wódka:**

Proszę państwa, samorzady wyraziły wolę pomocy w realizacji tego obiektu, a więc ewentualnie pomogą nam we wszystkich innych rozwiązaniach. Obecnie żaden z projektodawców lokalizacji nie rozważał sprawy kosztów, bo przecież będzie to inwestycja rządowa, w związku z czym samorzady nie będą uczestniczyły w jej finansowaniu. Ja uważam, i takie zdanie słyszałem wczoraj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, że są to koszty naprawdę bardzo wysokie. Pani, która prezentowała naszą propozycję, wspomniała o nich, ale my po prostu nie możemy tych spraw rozważać, bo nie mamy ani takich możliwości, ani specjalistów, którzy mogliby to określić. Uważamy, że lotnisko to będzie budowane według najnowszych technologii, bo taki obiekt powinien być zbudowany dobrze, na miarę danego czasu, z wykorzystaniem całej techniki, jaka w tym zakresie powinna być użyta. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, są firmy drogie i są tańsze, ale jest tak, jak pani mówi. Ja myślę, że było by to nawet około 1 miliona zł, czy nawet więcej, niż pani sądzi.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Na pewno jest tu jeden problem. Pan mówił o tym, że nie ma jeszcze kryteriów wyboru. Ale to jest rzecz względna, bo w Polsce jest tak, że gdyby kryteria były ustalo-

ne, to kandydaci mogliby próbować, że tak powiem, naciągać do nich swoje propozycje. A więc może to nawet lepiej, że ich nie ma. Państwo prezentujecie swoje walory, a komisja zbierze się, przyjmie jakieś kryteria, oceni według nich wszystkie projekty i ogłosi rezultat. Myślę, że to też jest rozwiązanie obiektywne. A więc, moim zdaniem, fakt, iż że nie ogłoszono kryteriów, nie jest wadą. Jednak teraz, po aferze Rywina, jesteśmy przyzwyczajeni do jawności życia i do tego, że wszystko ma się jak na patelni. A więc z tego punktu widzenia może jest to źle. Ale tylko z tego punktu widzenia.

Proszę bardzo.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator Christowa.

Proszę.

Senator Czesława Christowa:

Jeśli państwo pozwolą, podzielę się moimi doświadczeniami. Otóż centrum logistyczne w porcie szczecińskim także przygotowało taką dokumentację. Port będzie korzystać z unijnych środków rozwoju regionalnego, po które można sięgnąć dopiero wtedy, kiedy ma się przynajmniej wstępny zarys projektu. Nie chodzi o bardzo szczegółowe rozwiązania techniczne, jednakże to, o czym pani mówiła, można konkretnie wymierzyć.

Jeżeli państwo chcecie, żeby wasz projekt miał większe szanse przebicia się przez inne warianty, to celowe byłoby zgrupowanie osób, o których pani mówiła, czyli tych, które mają doświadczenie i kiedyś pracowały w tej branży. Naprawdę jest to kwestia dwóch, trzech miesięcy, żeby wycenić, najlepiej w euro, wszystkie te walory, bo mówienie tylko o nich, bez podpierania się danymi, jest niewystarczające. Przecież można przygotować statystykę, na wzór podobnego lotniska w Unii, można się skonsultować. Wydaje mi się, że jest jeszcze troszeczkę czasu na to, by zebrać sześć, siedem osób – ekonomistów, inżynierów, praktyków, zrobić burzę mózgów i to, o czym pani mówi, po prostu spisać w tabelach. Trzeba zrobić dokumentację, która oprócz aspektów jakościowych będzie miała także wymiar wartościowy, bardziej przemawiający do decydentów niż piękne charakterystyki. To jest kwestia jednego miesiąca pracy grupy specjalistów i osób zaangażowanych merytorycznie i patriotycznie, a myślę tu opatriotyzmie lokalnym, który jest bardzo istotny w takich przedsięwzięciach. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator Christowa bardzo dobrze wam podpowiada.

**Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu
w Starostwie Powiatowym Sochaczew
Stanisław Wódka:**

Proszę państwa, pozwolę sobie polemizować z panią senator. Dostaliśmy pewne wytyczne z Ministerstwa Infrastruktury i uważam, że taki biznesplan właściwie jest

w tej sprawie bezprzedmiotowy. My nie zdajemy sobie po prostu sprawy z wielkości tego przedsięwzięcia. Wczoraj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury prezentowano projekt terminalu nr 2 i wystarczyło tylko spojrzeć na zdjęcia tego, co będzie się robiło. To jest ogromna inwestycja. Do przygotowania dokumentacji musieliby być zaangażowani wysokiej klasy specjaliści, a do obliczenia jakichkolwiek kosztów trzeba mieć przynajmniej wstępną koncepcję projektową. My nie wiemy, jaka ma być wielkość tego lotniska, jego przepustowość, ile będzie tam lądowało samolotów itd. Tu jest bardzo wiele elementów. Wczoraj, kiedy pokazywano nam projekt, nie mówiono o cenie, ale wiedzieliśmy, że są to ogromne pieniądze. Taki biznesplan można zrobić dla małego lotniska, ale nie dla takiego, które ma przejąć funkcje krajowego lotniska międzykontynentalnego. Dlatego nie wyobrażaliśmy sobie wyceny tego przedsięwzięcia. Zresztą Komisja Infrastruktury tego nie żądała, bo kryteria wyboru nie będą cenowe, ale przede wszystkim lokalizacyjne. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Każdy pozostaje przy swoim zdaniu, ale nie ma problemu, bo każdy ma do tego prawo.

Czy są jakieś jeszcze pytania? Pan senator Szydłowski.
Proszę bardzo.

Senator Krzysztof Szydłowski:

Chcę zgodzić się z moim przedmówcą. Pracowałem przez trzy lata nad lubelskim lotniskiem regionalnym i wiem, że te kwestie trzeba rozróżnić. Tu nie chodzi o jeszcze jedno lotnisko regionalne, tylko o krajowe i nie samorząd regionalny będzie tu inwestorem, tylko państwo. To, co państwo robicie jest próbą nacisku. Chodzi o to, żeby w wyniku rozstrzygnięć komisji znaleźli się państwo wśród dwóch, trzech wybranych lokalizacji. Przy takiej decyzji trzeba wziąć pod uwagę wiele aspektów: położenie, istniejącą infrastrukturę, własność gruntów, których cena gwałtownie wzrośnie, odległość, funkcje do spełnienia. Państwa walka sprowadza się do tego, żeby znaleźć się na końcowej liście. Potem rząd zleci studia trzech, czy kilku lokalizacji i ten koszt w globalnych kosztach rządu miliarda nie będzie miał żadnego znaczenia. To nie jest państwa rola. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, ale tutaj tego nie rozstrzygniemy.

**Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu
w Starostwie Powiatowym Sochaczew
Stanisław Wódka:**

Proszę państwa, tu mówi się, że walczymy, że naciskamy. Nic z tych rzeczy. Nie walczymy, nie naciskamy. W kraju ma być podjęta bardzo poważna decyzja, a my jesteśmy świadomi tego, że na naszym terenie jest obiekt, który był użytkowany w charakterze lotniska i można go wykorzystać dla dobra kraju. Jeżeli ta lokalizacja nie bę-

dzie na naszym terenie, a wygra inny projekt, to będziemy również z tego zadowoleni. To będzie jedna z większych inwestycji prowadzonych w ogóle w Polsce. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Państwo składacie ofertę. Ja jestem z Wrocławia, który też złożył słynną ofertę Expo 2010. Mogę państwa poinformować, że władze miasta mają kolejną koncepcję tak zwanej wystawy tematycznej, bo oprócz wystaw ogólnych są także tematyczne. Dwa czy trzy dni temu zaczął się korowód różnych propozycji, ale, tak jak mówił kolega, nie to są żadne naciski, tylko oferta.

Skoro nie ma żadnych uwag, bardzo serdecznie dziękuję za prezentację i zamykam posiedzenie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 00)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Katarzyna Zonn-Pasternak

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851