



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu
Komunikacyjnego

Mikołaj Wild

Warszawa, dnia 18 października 2018 r.

BPCPK.071.28.2018.ML.1

NK: 94574/18

Pani

Ewa Błońska

Sołtys Sołectwa Czarny Las

ul. Limbowa 25

05-825 Grodzisk Mazowiecki

Szanowna Pani Sołtys

odpowiadając na Pani pismo z dnia 5 czerwca 2018 r., znak SLC/05/18, dotyczące Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz inwestycji towarzyszących temu przedsięwzięciu, przedstawiam następujące informacje:

Proces prowadzący do wyboru obszaru położonego w gminach: Baranów, Teresin oraz Wiskitki jako preferowanej lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego oparty był o szereg analiz kryteriów ekonomicznych, transportowych, środowiskowych i technicznych – tak, jak w przypadku każdej dużej inwestycji infrastrukturalnej, dla której poszukuje się optymalnej lokalizacji, uwzględniając minimalizację negatywnego oddziaływania na mieszkańców jako jednego z czynników. Analizy sporządzane na przestrzeni wielu lat, również przed rokiem 2015, pozwoliły na stwierdzenie, że optymalnym jest rozwiązanie zaprezentowane w *Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* (dalej: „Koncepcja”), przyjętej uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. (RM-111-163-17). Koncepcja w szerokim stopniu referuje zarówno uprzednio prowadzone analizy dotyczące zasadności budowy CPK oraz optymalnych lokalizacji, jak i przedstawia szereg argumentów ekonomicznych, technicznych, komunikacyjnych i środowiskowych, przemawiających za wyborem lokalizacji we wskazanej okolicy.

Podkreślenia wymaga, że celem analiz było nie tylko ustalenie optymalnej lokalizacji CPK, lecz także zlokalizowanie Portu, aby w maksymalnym stopniu wykorzystać istniejący potencjał rozbudowy krajowej sieci kolejowej, jako kręgosłupa komunikacyjnego Polski. Oznacza to, że ustalenie lokalizacji Portu nie następuje wyłącznie w oparciu o kryteria typowo lotnicze (układ róży wiatrów itd.), lecz jako efekt poszukiwania synergii między celami poszczególnych sektorów polityki transportowej ze szczególnym naciskiem na transport zbiorowy za pośrednictwem kolei.

O wyborze rozmieszczenia CPK zdecydowały kryteria precyzyjnie wyszczególnione w Koncepcji, tj. możliwość integracji ruchu lotniczego i kolejowego w jednym węźle, zabezpieczenie koniecznych potrzeb terenowych, odpowiednie położenie danej lokalizacji względem Warszawy i Łodzi, a w końcu możliwość minimalizacji wpływu planowanych inwestycji na środowisko. Pomimo faktu, że inne lokalizacje, w tym w Mszczonowie, były brane pod uwagę we wcześniejszych, historycznych analizach tworzonych na potrzeby projektu Centralnego Portu Lotniczego, to w wyniku aktualnych analiz stwierdzono, że optymalnym rozwiązaniem jest wykorzystanie wskazanego na wstępie obszaru.

Na zweryfikowanie wcześniejszych analiz miało wpływ przyjęcie założenia, zgodnie z którym Centralny Port Komunikacyjny będzie jednocześnie węzłem lotniczym i kolejowym. Założenie Koncepcji jest bowiem jeszcze dalej idące niż to, które przyświecało autorom poprzednich opracowań dotyczących CPK. Misja przedsięwzięcia wymaga więcej niż tylko integracji portu lotniczego ze stacją kolejową, zakłada ona bowiem stworzenie i integrację węzła kolejowego oraz lotniczego.

Efektom wieloletnich rozważań dotyczących optymalnej lokalizacji CPK było również ujęcie lokalizacji w okolicach gminy Baranów w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*, który został przyjęty jednogłośnie przez Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwałą nr 180/14 na posiedzeniu w dniu 7 lipca 2014 r. i pozostaje obowiązującym aktem polityki przestrzennej Województwa Mazowieckiego. Ustalenie to powtórzone jest w procedowanym obecnie projekcie nowego planu zagospodarowania.

Większość pytań ujętych w Pani piśmie dotyczy szczegółowych aspektów lokalizacji zarówno CPK, jak i inwestycji towarzyszących w zakresie nowych linii kolejowych. Rozumiem obawy mieszkańców związane z prezentowanymi propozycjami przebiegów m. in. linii kolejowych. Niestety, na obecnym etapie niemożliwe jest potwierdzenie w sposób pewny, i z dokładnością do działki ewidencyjnej, ostatecznego przebiegu inwestycji. Wstępne ustalenia lokalizacyjne, ujęte zarówno w *Koncepcji...* jak i w *Planie...* poddawane są obecnie szczegółowym pracom analitycznym, pozwalającym m. in. na określenie proponowanych wariantów realizacji przedsięwzięcia w zakresie CPK (tj. co najmniej wariantu proponowanego przez inwestora oraz racjonalnego wariantu alternatywnego). Ustalenia te staną się podstawą do wystąpienia z wnioskiem o przeprowadzenie postępowania w przedmiocie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, które zakończy się wskazaniem w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariantu uznanego za dopuszczalny do realizacji. Wówczas dopiero możliwa będzie jednoznaczna odpowiedź na wskazane przez Panią pytania, dotyczące chociażby ukierunkowania pasów startowych lotniska i wynikających z nich obciążeń hałasowych oraz ograniczeń w sposobie zagospodarowania terenu i korzystania z nieruchomości.

W odniesieniu do linii kolejowych trwają prace programowe obejmujące opracowanie optymalnego modelu rozwoju sieci kolejowej w odniesieniu do wstępnej lokalizacji CPK – ich skutkiem będzie ustalenie charakterystyki poszczególnych zadań inwestycyjnych, co wpłynie na proponowane warianty ich przyszłej lokalizacji. Przebieg linii zaprezentowany na dołączonych do Pani pisma grafikach ma charakter koncepcyjny (orientacyjny) – nie stanowi on prawnie wiążącego ustalenia organu, lecz służy jako model, punkt wyjścia do prac projektowych, których zwieńczeniem na etapie lokalizacji będzie najpierw opracowanie dwóch

wariantów lokalizacji, a potem wybór jednego z tych wariantów w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i następującej po niej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Mam świadomość tego, że proces projektowania inwestycji w zakresie CPK wiąże się z poczuciem niepewności mieszkańców terenów, które na którymkolwiek z etapów zostały wskazane jako potencjalne miejsce realizacji inwestycji. Proces stopniowego planowania, od etapu koncepcyjnego aż do określenia precyzyjnej lokalizacji inwestycji na konkretnych działkach ewidencyjnych, jest procesem wieloletnim, co wiąże się m. in. z koniecznością realizacji zobowiązań prawnych wobec Unii Europejskiej, związanych z kompleksową oceną wpływu planów oraz przedsięwzięć na środowisko.

Również zadane przez Panią pytania dotyczące szczegółów obsługi infrastrukturalnej inwestycji w zakresie CPK, dotyczą szczegółowych parametrów technicznych inwestycji oraz jej otoczenia (w tym nowego ośrodka miejskiego). Dopiero po zakończeniu etapu, w którym określone zostaną zasadnicze założenia urbanistyczne dla obszaru CPK oraz terenów przyległych, możliwe będzie przejście do analizy wariantów technicznych w zakresie dostawy niezbędnych mediów. Z kolei sposób obsługi procesu budowlanego, w tym lokalizacja tymczasowych składowisk czy magazynów, zdeterminowana będzie ustaleniami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozwolenia na budowę.

Pragnę zapewnić, że na każdym etapie projektowania i realizacji działań inwestycyjnych dotyczących CPK interes mieszkańców – nie tylko miast, ale również mniejszych miejscowości i wsi, będzie należycie brany pod uwagę. Analizy poprzedzające lokalizację, a następnie budowę CPK, wymagają czasu. Podobnie przepływ informacji na temat szczegółów związanych z projektem. Chcę pozostawać z Państwem w kontakcie i proszę o otwartość na dialog w sprawie projektu CPK. Jestem przekonany, że z czasem wątpliwości dotyczące przebiegu przygotowania do inwestycji związanych z CPK zostaną rozwiązane. Dzięki temu opinie na temat CPK będą bazowały na pełniejszym uzasadnieniu, na szerszej wiedzy na temat projektu.

z wyrazami szacunku

Pełnomocnik Rządu ds. CPK

Mikołaj Wild