

Raport realizacji **programu CPK**

*od stycznia 2024
do czerwca 2025 roku*

**PROGRAM LOTNISKOWY
I KOLEJOWY**



**TAK dla
CPK**

Spis treści

Spis treści	2
1. Wprowadzenie	6
1.1 Cel i struktura raportu	9
1.2 Cele Spółki CPK na rok 2024 w ramach Podprogramu Lotniskowego, Kolejowego oraz Rozwój, Aerotropolis i Nieruchomości	11
1.3 Postępowania audytowe	14
1.4 Przyjęcie nowego Planu Wieloletniego jako kluczowe wydarzenie 2024 r.	15
2. Podprogram Lotniskowy	16
2.1 Nowy Program Wieloletni	16
2.2 Dokument wdrażający	18
2.3 Postępowania zakupowe	20
2.3.1 Wstęp	20
2.3.2 Postępowania ramowe	20
2.3.3 Postępowania wykonawcze	21
2.3.4 Podpisane umowy	23
Umowy ramowe	23
Umowy wykonawcze	23
2.4 Faza przygotowawcza	25
2.4.1 Opracowania studialne	25
Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego	25
Wariant inwestorski Centralnego Portu Komunikacyjnego	26
Master Plan Lotniska CPK (Master Plan)	26
Plan Generalny Lotniska – Port Solidarność na lata 2022-2060 (Plan Generalny CPK)	27
Promesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zezwolenia na założenie lotniska	28
2.4.2 Opracowania środowiskowe	29
Decyzja środowiskowa	29
Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	29
Wniosek o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia	30
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia	30
2.4.3 Program Dobrowolnych Nabyć oraz zmiany struktury własności terenu	30

2.4.4 Najważniejsze opóźnienia w ramach Podprogramu Lotniskowego – faza przygotowawcza	31
Brak ostatecznej decyzji środowiskowej	31
Opóźnienie wydania decyzji lokalizacyjnej	31
2.5 Faza projektowa	34
2.5.1 Podział projektu	34
Master Architekt (MA) – Generalny Projektant Architektury	34
Master Civil Engineer (MCE) – Generalny Projektant Inżynierii Lądowej	35
Airport System Infrastructure Designer (ASID) – Projektant Integracji Systemów Lotniskowych	35
Support Infrastructure Engineer (SIE) – Projektant Obiektów Wspierających Lotnisko	36
2.5.2 Prace projektowe – osiągnięte Kamienie Milowe	37
Projekt koncepcyjny	37
Projekt budowlany	37
2.5.3 Najważniejsze opóźnienia w ramach Podprogramu Lotniskowego – faza projektowa i przygotowawcza	37
Opóźnienie wniosku o pozwolenie na budowę oraz prac projektowych	37
Opóźnienie kontraktowania robót budowlanych	38
2.6 Faza realizacji	39
2.6.1 Realizowane i planowane prace terenowe	39
2.6.2 Najważniejsze opóźnienia w ramach Podprogramu Lotniskowego – faza realizacyjna	40
2.7 Rezygnacja z inwestora prywatnego	41
2.7.1 Wprowadzenie	41
2.7.2 Rola inwestora mniejszościowego	42
2.7.3 Fikcyjny wybór spółki Polskie Porty Lotnicze (PPL) jako inwestora	43
2.8 Inwestycje w infrastrukturę lotniskową w obrębie aglomeracji warszawskiej	44
2.8.1 Kontekst inwestycji lotniskowych w aglomeracji warszawskiej	44
2.8.2 Rozwój Lotniska Chopina w Warszawie	45
Rozbudowa Lotniska Chopina – kwiecień 2024	45
Rozbudowa Lotniska Chopina – grudzień 2024	46
Ocena planów rozbudowy	48
2.8.3 Rozwój Portu Lotniczego Warszawa/Modlin	53
3. Podprogram Kolejowy	57

3.1 Program Wieloletni CPK 2024-2030 oraz stan realizacji Podprogramu Kolejowego w styczniu 2024	57
3.1.1 Program Wieloletni CPK wg założeń z 2023	57
3.1.2 Stan realizacji programu w dniu 19 stycznia 2024 r. (data zmiany zarządu)	59
Podpisana umowa ramowa	59
Zlecone dokumentacje przedprojektowe (STEŚ/STEŚ-R)	59
Dokumentacje projektowe	60
Zamówienia po zakończonych postępowaniach – oczekujące na podpisanie umów w dniu 19 stycznia 2024 r.	60
Przygotowane wnioski do złożenia w ramach programu CEF	60
Postępowania przygotowywane do ogłoszenia	61
3.2 Kalendarium najważniejszych zdarzeń z punktu widzenia Podprogramu Kolejowego	61
3.3 Nowe rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T i jego skutki	64
3.4 Krytyczna ocena działań faktycznych podjętych w Podprogramie Kolejowym w okresie objętym Raportem	75
3.4.1 Opóźnienia w realizacji programu	75
3.4.2 Nieprawidłowe przebiegi tras w zatwierdzonych do realizacji wariantach	76
Nieprawidłowe włączenia Kalisza i Płocka do linii KDP	77
Błędne decyzje projektowe – przykłady	78
Inne nieprawidłowe przebiegi trasowania linii kolejowych	80
3.4.3 Zaniechanie pozyskania środków europejskich	82
3.4.4 Zaniechanie zlecania dokumentacji dla nowych linii kolejowych	82
3.5 Zmiany Programu Wieloletniego CPK i ich charakter	83
3.5.1 Zmiany części informacyjnej Programu CPK	83
3.5.2 Zmiany w części poświęconej celom strategicznym Programu	84
Cel programu	84
Opis inwestycji w zakresie dworca kolejowego CPK	85
Katalog oczekiwanych korzyści z realizacji Programu	86
3.5.3 Rezygnacja z Sieci Terminali Intermodalnych (STI)	86
3.5.4 Rezygnacja z uzyskiwania decyzji środowiskowych dla innych linii kolejowych niż „Ygrek”	87
Ograniczenie dokumentacji projektowych w nowym Programie Wieloletnim	89
Konsekwencje zablokowania inwestycji kolejowych	89
Polityczne i gospodarcze skutki zaniechania	90

Skutki zaniechania w zakresie zdolności obronnych Polski i NATO	90
3.5.5 Rezygnacja z określenia prędkości eksploatacyjnej na 350 km/h – fundamentalna zmiana technologiczne	91
Konsekwencje podniesienia zakładanej prędkości eksploatacyjnej	93
Ograniczenie wykorzystania infrastruktury dla połączeń regionalnych	93
Przykłady utraty przepustowości	93
Sprzeczność z wytycznymi UE	94
Obniżenie szans rozwojowych średnich ośrodków	94
Zwiększenie kosztów funkcjonowania systemu	95
Spółeczne skutki finansowe	95
Utrata możliwości wykorzystania linii KDP dla transportu intermodalnego	96
Case study: zwiększenie prędkości na odcinku do CPK	97
Wykluczenie polskich producentów taboru z udziału w programie	97
Zmiana funkcji poolu taborowego – z narzędzia rozwoju przemysłu na mechanizm zagranicznej akwizycji	98
Kontekst geostrategiczny i przemysł <i>dual use</i>	99
Sprzeczne komunikaty rządowe	100
4. Podsumowanie ustaleń raportu wraz z rekomendacjami	101
4.1 Podprogram Lotniskowy	101
4.2 Podprogram Kolejowy	104
Wznowienie przygotowania dokumentacji projektowej	107
Przywrócenie prędkości eksploatacyjnej 250 km/h jako podstawowego parametru KDP w Polsce	108
Przywrócenie pierwotnej funkcji poolu taborowego	109
Przeprojektowanie suboptymalnych przebiegów tras i wjazdów do miast	109
Przywrócenie organizacji Sieci Terminali Intermodalnych (STI)	109
4.3 Zakończenie	110

1. Wprowadzenie

Celem Stowarzyszenia Tak dla CPK jest wsparcie budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. W tym celu monitorujemy postępy realizacji Programu CPK, zapewniając przejrzystość działań inwestycyjnych i wydatkowania środków publicznych oraz sprawujemy społeczną kontrolę działań spółki celowej Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (dalej: „Spółka” lub „Spółka CPK”), władz publicznych i innych inwestorów.

Z przykrością stwierdzamy, że **istotna część wypowiedzi przedstawicieli władzy publicznej w przedmiocie CPK jest niezgodna ze stanem rzeczywistym** (na co regularnie wykazują niezależne serwisy *fact-checkingowe*). Dlatego czujemy się w obowiązku zapewnić opinii publicznej dostęp do najważniejszych informacji o kierunku i postępach prac. W tym celu Stowarzyszenie przygotowało raport podsumowujący realizację Programu CPK w okresie od powołania nowego Pełnomocnika Rządu ds. CPK. Oto najważniejsze ustalenia.

- Pełnomocnik Rządu ds. CPK oraz Spółka CPK **nie realizowali swoich zobowiązań wynikających z ustawy o CPK oraz wydawanych na jej podstawie dokumentów rządowych** (Program Wieloletni CPK, Dokument Wdrażający). Kierownictwo CPK nie realizowało nawet swoich własnych zapowiedzi (jak np. zakończenie odbiorów projektu budowlanego do końca roku 2024). Spółka CPK nie realizowała również celów deklarowanych w rocznym sprawozdaniu składanym do Krajowego Rejestru Sądowego przyjętych przez nowy zarząd Spółki.
- **Minister Infrastruktury, Pełnomocnik Rządu ds. CPK oraz Spółka CPK podejmowali decyzje niezgodne z rozstrzygnięciami zawartymi w oficjalnych dokumentach rządowych** obowiązujących w dacie podejmowania tych decyzji. Tak należy ocenić decyzję Ministra Infrastruktury o zatwierdzeniu planu generalnego dla lotniska w Modlinie, decyzję Pełnomocnika Rządu ds. CPK w sprawie podniesienia prędkości eksploatacyjnej do 320 km/godz. czy też decyzję Spółki CPK o rezygnacji z udziału inwestora prywatnego w projekcie lotniskowym na rzecz fikcyjnego wyboru spółki Polskie Porty Lotnicze S.A.
- Radykalne ograniczenie projektów kolejowych w nowym Programie Wieloletnim, skutkujące przeszło dwukrotną redukcją (o 778 km) linii kolejowych, dla których mają zostać wszczęte postępowania środowiskowe, jak również zapowiedź ponownej oceny przydatności poszczególnych linii (w tym linii wpisanych na listę europejskich korytarzy transportowych) **naruszają zobowiązania Rzeczypospolitej wynikające z prawa europejskiego, prowadzą do ograniczenia obsługi średnich miast oraz upośledzają zdolności obronne Polski.**

- Jednocześnie niektóre **decyzje o daleko idących skutkach gospodarczych** zawarte w nowym Programie Wieloletnim **zostały podjęte bez jakiegokolwiek uzasadnienia**, czego przykładem jest wykreślenie z nowego Programu Wieloletniego projektu zmierzającego do budowy sieci publicznych terminali intermodalnych. Należy zgłosić wątpliwość, czy decyzja ta była oparta na jakichkolwiek przesłankach merytorycznych.
- **Podniesienie założonej prędkości eksploatacyjnej z 250 km/h do 350 km/h powoduje skrajnie negatywne skutki społeczne oraz gospodarcze**, w szczególności ze względu na podwyższenie kosztów funkcjonowania systemu, wykluczenie lub ograniczenie obsługi średnich miast, wzrost negatywnych skutków środowiskowych (zużycie energii, oddziaływanie akustyczne). Powoduje to również ograniczenie możliwości skorzystania z nowej infrastruktury przez pociągi międzyregionalne, obniżenie przepustowości sieci, utratę możliwości wykorzystania linii KDP dla transportu intermodalnego oraz wykluczenie polskich producentów taboru z udziału w szansie rozwojowej, jaką jest wprowadzenie do Polski systemu Kolei Dużych Prędkości. Niewielkie korzyści czasowe uzyskiwane przez wybrane składy kolejowe nie uzasadniają – w ocenie Stowarzyszenia – wprowadzanych negatywnych zmian (nie popartych zresztą żadnymi dodatkowymi analizami).
- Niektóre z rozstrzygnięć podjętych w okresie objętym raportem budzą **istotne zastrzeżenia z punktu widzenia gospodarności wydatkowania środków publicznych**. Tak należy ocenić blisko półtroczone wstrzymanie prac nad realizacją programu CPK, rozbudowę lotniska Chopina, która nie ma możliwości zwrócenia się przed otwarciem lotniska CPK, rozbudowę lotniska w Modlinie, jak również dążenie do podwyższenia prędkości eksploatacyjnej na odcinku Warszawa – CPK do 320 km/h (prędkości, która nie jest możliwa do osiągnięcia na tym odcinku).
- Zaniechania w zakresie organizacji procesu inwestycyjnego oraz administracyjnej obsługi tego procesu doprowadziły do sytuacji, w której **program CPK jest opóźniony, a opóźnienie w jego realizacji narasta z każdym dniem**. W przypadku Podprogramu Lotniskowego opóźnienia narastają wraz z opóźnianiem się złożenia wniosku o pozwolenie na budowę dla prac terminalowych (co wynika z braku tytułu prawnego do nieruchomości oraz braku odebranego projektu budowlanego). W przypadku Podprogramu Kolejowego opóźnienia wynikają po części z wadliwego zarządzania (przykład: postępowanie przetargowe dotyczące drążenia tunelu w Łodzi), po części z prób wdrożenia nowych koncepcji forsowanych przez kierownictwo CPK, takich jak podniesienie prędkości eksploatacyjnej do 320 km/h.

Obecne kierownictwo CPK **ukrywa jednocześnie informacje o skali narastającego opóźnienia** programu, odstępując od publikacji Dokumentu Wdrażającego (dokumentu wykonawczego do Programu CPK) oraz utajniając wszelkie informacje na temat obowiązującego harmonogramu prac.

W związku z powyższymi ustaleniami Stowarzyszenie Tak dla CPK wzywa do:

- niezwłocznej publikacji obowiązującego Dokumentu Wdrażającego oraz harmonogramów bazowych Podprogramu Lotniskowego oraz Kolejowego;
- niezwłocznego podjęcia działań zmierzających do uzyskania prawa do dysponowania gruntami na cele budowlane, w celu złożenia wniosku o pozwolenie na budowę w stosunku do prac fundamentowych pod terminalem CPK;
- rezygnacji z szeroko zakrojonej rozbudowy Lotniska Chopina oraz Lotniska Warszawa Modlin oraz skorzystania z dopuszczonej w prawie europejskim instytucji Administracyjnego Podziału Ruchu;
- wznowienia przygotowań dokumentacji projektowych dla linii położonych na sieci TEN-T, przywrócenia prac zmierzających do objęcia postępowaniami środowiskowymi na 778 km linii kolejowych, które zostały wykreślone z nowej wersji Programu Wieloletniego CPK;
- przywrócenia prędkości eksploatacyjnej 250 km/h jako podstawowego parametru sieci KDP w Polsce;
- przywrócenia projektu Sieci Terminali Intermodalnych, wykreślonego z obecnej treści Programu Wieloletniego.

Szersze omówienie przedstawionych wyżej ustaleń oraz rekomendacji jest przedstawione w dalszych częściach niniejszego raportu.

1.1 Cel i struktura raportu

Niniejszy raport Stowarzyszenia Tak dla CPK **powstał zasadniczo w oparciu o ogólnodostępne źródła i materiały**. Opracowanie ma na celu podsumowanie postępów w realizacji programu CPK w roku 2024 r., zakładając podstawową wiedzę czytelników w zakresie tej inwestycji.

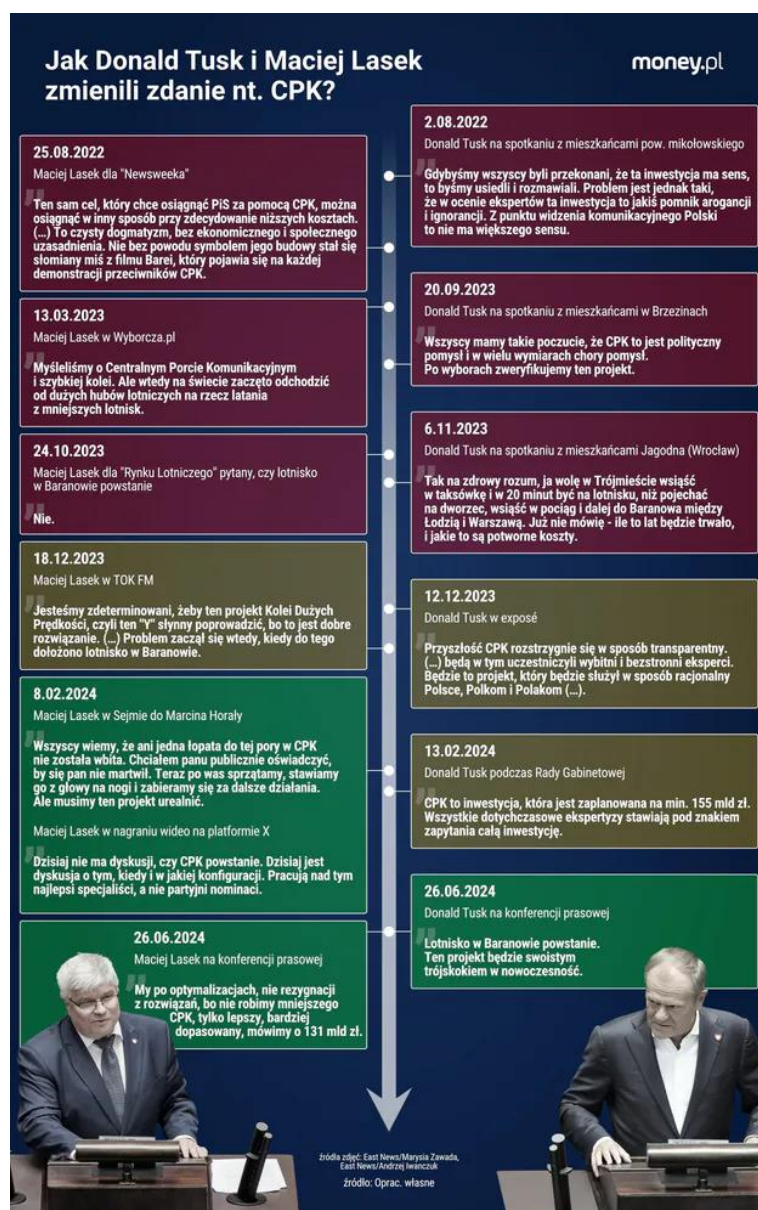
W roku 2024 nastąpiło częściowe wstrzymanie realizacji programu CPK. Objawiało się ono m.in. brakiem zamówień publicznych (przetargów) oraz długotrwałymi działaniami audytorskimi. W odpowiedzi na tę sytuację powstał oddolny ruch społeczny mający na celu zapewnienie realizacji CPK. Ruch ten w pierwszej połowie 2024 roku sformalizował się w postaci Stowarzyszenia Tak dla CPK.



Rys. 1. Kim jesteśmy? Źródło: <https://www.takdlacpk.org/o-nas>

W efekcie m.in. nacisku społecznego, fiaska postępowań przetargowych mających na celu przeprowadzenie zewnętrznych audytów inwestycji oraz późniejszych audytów wewnętrznych (nieopublikowanych), **w dniu 26 czerwca 2024 r. Premier RP ogłosił podjęcie decyzji kierunkowej w sprawie CPK.**

Celem niniejszego raportu jest zatem podsumowanie okresu 1,5 roku, podczas którego odpowiedzialność za projekt ponosi nowy Pełnomocnik Rządu ds. CPK, a przy tym blisko rok od momentu ogłoszenia decyzji kierunkowej w sprawie CPK przez obecnego Premiera RP.



Rys. 2. „Oto jak Donald Tusk i Maciej Lasek zmienili zdanie ws. CPK. Rok temu los nie był przesądzony”.
Źródło: <https://www.money.pl/gospodarka/oto-jak-donald-tusk-i-maciej-lasek-zmienili-zdanie-ws-cpk-rok-temu-los-nie-byl-przesadzony-7080143868332608a.html>

Niniejsze opracowanie nie ma na celu zastąpienia Raportu ani Sprawozdania z działalności Spółki, a jedynie przedstawienie poziomu zaawansowania realizacji Podprogramu Lotniskowego oraz Kolejowego. W dużej mierze stanowi ono zestawienie informacji, w celu ustalenia chronologii, podkreślenia korelacji między wydarzeniami oraz ciągów przyczynowo-skutkowych, z których wynikają potencjalne ryzyka oraz szanse rozwojowe.

1.2 Cele Spółki CPK na rok 2024 w ramach Podprogramu Lotniskowego, Kolejowego oraz Rozwój, Aerotropolis i Nieruchomości

Spółka CPK rokrocznie przygotowuje sprawozdania ze swojej działalności. **Zgodnie ze Sprawozdaniem Zarządu z działalności spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. za okres od 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2023 r.**¹ z dnia 14.06.2024 (tj. po zmianie zarządu), główne cele Spółki w ramach Podprogramu Lotniskowego na 2024 r. zakładały kontynuację prac wynikających z realizacji zadań z Programu Wieloletniego CPK (zapis sprzed ustanowienia nowego Programu Wieloletniego CPK pod koniec 2024 roku), obejmując m.in.:

- prowadzenie dalszych prac nad optymalizacją zakresu infrastruktury lotniskowej niezbędnej do wybudowania na dzień otwarcia lotniska oraz infrastruktury związanej z zakresem kolejowym (tunel, dworzec kolejowy i stacja);
- prace nad zapewnieniem wariantu realizacji inwestycji, który zapewnia potencjał elastycznego dostosowywania zakresu infrastruktury do potrzeb rynkowych;
- kontynuację projektowania Terminala, infrastruktury Airside i Landside oraz Obiektów Wspierających;
- projektowanie niezbędnych sieci, w tym zasilania docelowego lotniska;
- opracowanie koncepcji programowej dróg łączących lotnisko z układem dróg publicznych;
- prowadzenie prac przygotowawczych na terenie przyszłego lotniska (w zakresie: rozbiórek, wycinki drzew, zagospodarowania terenu, realizacji obiektów tymczasowych, badań archeologicznych);
- kontynuację prac nad zapewnieniem infrastruktury niezbędnej do budowy przyszłego lotniska, w tym korytarzy drogowych, budowy wodociągów, przełożenia sieci;
- pozyskiwanie decyzji administracyjnych w tym Decyzji Lokalizacyjnej dla Lotniska;
- prowadzenie postępowań przetargowych na wybór, w szczególności:
 - wykonawcy BHS (system transportu bagażu),

¹ Źródło: Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. za okres od 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2023 r. <https://ekrs.ms.gov.pl/>

- Generalnego Inżyniera Kontraktu,
- wykonawców Umowy Ramowej na potrzeby budowy docelowego układu drogowego łączącego Teren Lotniska CPK z siecią dróg publicznych;
- opracowanie aktualizacji harmonogramu Podprogramu Lotniskowego;
- prowadzenie analiz modeli biznesowych, w tym w szczególności w zakresie ciepła i chłodu dla budynków przyszłego lotniska;
- przeprowadzenie analizy fazowania lub optymalizacji układu drogowego wokół lotniska.

W ramach Podprogramu Kolejowego, główne zadania na rok 2024 obejmowały:

- Studia Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (i Rozszerzone Studia Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe), obejmujące m.in. analizy środowiskowe (prognozy i opracowanie), analizy i wybór wariantów inwestycyjnych, inwentaryzacje przyrodnicze, konsultacje z interesariuszami i prognozy przewozów;
- opracowanie dokumentacji projektowych i pozyskiwanie kolejnych decyzji adm.;
- postępowania ramowe dla projektów kolejowych;
- kontynuację robót budowlanych w ramach projektu Budowa Tunelu KDP w Łodzi;
- rozpoczęcie robót budowlanych na odcinku Warszawa – Łódź;
- przygotowania budowy układu zasilania dla linii kolejowych dużych prędkości;
- wdrożenie systemu kierowania i sterowania ruchem kolejowym (SRK) opartego o zestandaryzowane interfejsy;
- rozbudowę Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT), w tym analizy efektów wdrożenia Horyzontalnego Rozkładu Jazdy;
- budowę Towarowego Modelu Transportowego;
- rozbudowę Modelu Mikrosymulacyjno-Analitycznego;
- opracowanie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy pociągów (HRJ) w formie zintegrowanej i cyklicznej oferty przewozowej w skali całego kraju;
- wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem i uzyskanie autoryzacji bezpieczeństwa dla CPK;
- opracowanie zasad dostępności podróży do usług KDP poprzez efektywne wykorzystanie węzłów przesiadkowych realizowanych w ramach projektów CPK w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich (Lokalne Huby Mobilności);
- stworzenie rekomendacji biznesowych dla sieci terminali intermodalnych;

- postępowania ramowe dla projektów kolejowych;

W ramach Podprogramu Rozwój, Aerotropolis i Nieruchomości, główne zadania na rok 2024 obejmowały:

- Strategię Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK;
- koncepcję urbanistyczną regionu CPK;
- zagospodarowanie terenów uwalnianych przez Lotnisko Chopina;
- komercjalizację Airport City;
- kontynuację zadań związanych z Cargo City (w tym komercjalizacja);
- budowanie zasobu nieruchomości Spółki o łącznej pow. co najmniej 1500 ha.

W 2024 r. Spółka CPK nie zrealizowała celów przyjętych w omawianym sprawozdaniu. W szczególności nie została pozyskana decyzja lokalizacyjna dla lotniska, nie zostało również rozpoczęte zapowiadane w sprawozdaniu kluczowe postępowanie przetargowe mające wyłonić Generalnego Inżyniera Kontraktu. Spółka nie ujawniła również efektów aktualizacji harmonogramu Podprogramu Lotniskowego.

Natomiast wszystko wskazuje na to, że rozszerzeniu uległ zakres benefitów przysługujących członkom zarządu Spółki CPK oraz kadrze kierowniczej. 22 maja 2025 r. Spółka ogłosiła przetarg nieograniczony, którego przedmiotem jest najem długoterminowy pojazdów osobowych w tym 4 samochodów klasy D+ (premium), przeznaczonych najwyraźniej dla członków zarządu. Stanowi to radykalne i zasługujące na krytykę odejście od wcześniejszych założeń kultury organizacyjnej Spółki, zgodnie z którymi zarządowi Spółki miały nie przysługiwać dodatkowe świadczenia, takie jak samochody i mieszkania służbowe, a sama Spółka CPK, której misją jest stworzenie nowego systemu transportu publicznego w Polsce nie promuje transportu samochodowego poprzez najem samochodów służbowych dla kadry kierowniczej. Stowarzyszenie Tak dla CPK poprosiło w trybie dostępu do informacji publicznej Spółkę o odpowiedź na pytanie, czy członkom zarządu nie przyznano innych dodatkowych benefitów. Niestety do dnia publikacji niniejszego raportu nie przekazano żądanych informacji.

Na dzień 31 grudnia 2023 r. Spółka zatrudniała 755 osób. Rok później, 26 stycznia 2025 r. zgodnie z deklaracjami Prezesa Spółki CPK, stan zatrudnienia pozostawał na podobnym poziomie². Nastąpiła natomiast wymiana wyższej, a w pewnym zakresie również średniej kadry kierowniczej, która objęła niektóre kluczowe biura w zakresie podprogramu

² CPK zarobi na sobie od razu po otwarciu? Prezes kreśli scenariusz.

<https://www.money.pl/gospodarka/lot-nie-wystarczy-prezes-cpk-mowi-nam-kiedy-lotnisko-na-siebie-zarobi-7117301819902752a.html>

lotniczego, oraz pionowy wsparcia (takie jak nadzór właścicielski, zakupy, administracja i bezpieczeństwo, informatyka).

1.3 Postępowania audytowe

W pierwszym półroczu Spółka CPK przeprowadziła szereg postępowań zakupowych zmierzających do wyłonienia wykonawców audytów zapowiadanych przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK. **Wszystkie ze wskazanych postępowań zakończyły się unieważnieniem postępowania.**

- **Audyt harmonogramów:** postępowanie początkowo rozstrzygnięte, natomiast po nagłośnieniu, że przetarg został przyznany trzem mikro-firmom bez doświadczenia koniecznego do realizacji zamówienia, przetarg unieważniono;
- **Audyt z zakresu kadr:** postępowanie unieważnione z powodu konfliktu interesów jedyne go oferenta;
- **Audyt części finansowej:** postępowanie unieważnione z powodu braku ofert;
- **Audyt działalności marketingowej:** postępowanie unieważnione z powodu braku ofert;
- **Audyt części kolejowej:** postępowanie unieważnione z powodu braku ofert;
- **Audyt dotychczasowej działalności Spółki CPK w zakresie realizacji Programu Społeczno-Gospodarczego:** postępowanie unieważnione;
- **Audyt dotychczasowej działalności spółki Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. w obszarze projektowym w części dotyczącej pozostałych projektów (nie lotniskowych i nie kolejowych) i przedsięwzięć realizowanych w ramach Programu CPK:** postępowanie unieważnione;
- **Audyt w zakresie części lotniskowej:** postępowanie unieważnione.

Postępowania audytowe ujawniły istotne deficyty kompetencyjne nowej kadry zarządzającej programem CPK, polegające na formułowaniu oczekiwań oderwanych od możliwości rynku wykonawczego (zbyt krótkie terminy, wadliwe szacowania etc.).

1.4 Przyjęcie nowego Planu Wieloletniego jako kluczowe wydarzenie 2024 r.

Program Wieloletni CPK stanowi przewidzianą w ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym „mapę drogową” określającą, które inwestycje będą realizowane, jak będzie wyglądało ich finansowanie oraz harmonogramy. W wykonaniu powyższego nakazu w dniu 24 października 2023 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024-2030” (PW 2023)³. Po nieco ponad roku, w dniu 31 grudnia 2024 r., przyjęła zmianę uchwały w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024-2030” (PW 2024)⁴.

Horyzont czasowy realizacji programu uległ wydłużeniu do 2032 r. Istotnym zmianom zostały poddane również warunki finansowe, a w przypadku podprogramu kolejowego zakres oraz podstawowe parametry planowanych inwestycji. Powyższą zmianę należy uznać za najważniejsze zdarzenie ubiegłego roku: z jednej strony stanowi ona wyraz działań i dążeń nowego kierownictwa CPK w zakresie poszczególnych podprogramów, z drugiej znacząco wpływa na działania, które będą podejmowane w kolejnych latach.

W domenie publicznej brakuje informacji o poszczególnych zmianach wprowadzonych do Programu CPK (Rada Ministrów przyjęła po prostu nową treść Programu, nie wyjaśniając, z czego wynikają poszczególne modyfikacje). Dlatego też konieczne staje się szerokie przedstawienie opinii publicznej domniemanego celu i zakresu wprowadzonych zmian. Zmiany w zakresie Programu Wieloletniego zostaną poniżej obszernie omówione – oddzielnie dla Programu Lotniskowego oraz Kolejowego. **Należy jednocześnie podkreślić, że w nowym Programie Wieloletnim zostały usankcjonowane rozstrzygnięcia, które w momencie ich podejmowania były sprzeczne z wiążącymi Pełnomocnika Rządu ds. CPK oraz Spółkę CPK dokumentami rządowymi. Chodzi w szczególności o arbitralną decyzję o podniesieniu prędkości eksploatacyjnej na nowych liniach kolejowych oraz rezygnacji z wyboru inwestora prywatnego CPK na rzecz fikcyjnego wyboru spółki Polskie Porty Lotnicze jako inwestora strategicznego CPK, wbrew wyraźnym zapisom Programu Wieloletniego określającego wymogi w zakresie takiego inwestora.**

³ <https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Program-Wieloletni-dla-CPK-etap-2.pdf>

⁴ <https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Program-inwestycyjny-Centralnego-Portu-Komunikacyjnego-Etap-II-2024-2032.pdf>

2. Podprogram Lotniskowy

2.1 Nowy Program Wieloletni

Omówienie postępu prac w Podprogramie Lotniskowym należy – zgodnie z zapowiedzią – rozpocząć od przedstawienia zmian w Programie Wieloletnim 2023 wprowadzonych Programem Wieloletnim 2024. PW 2023 przewidywał w latach 2024-2030 finansowanie komponentu lotniskowego w łącznej wysokości **66 mld 681 mln PLN**, obejmujące swoim zakresem samą Inwestycję Lotniskową, rezerwę inwestycyjną, inwestycje komplementarne lotniska (bazę paliw, część cargo, hotele, parkingi, biznes MRO czy energię dla CPK etc.) oraz inwestycje drogowe wokół lotniska. Ze względu na przyjęty model finansowania, jedynie mniejsza część powyższych środków, tj. **17 mld 909 mln PLN**, miała pochodzić od Skarbu Państwa (poprzez emisję skarbowych papierów wartościowych). Pozostałe 48 mld 772 mln PLN miało pochodzić od inwestorów, z finansowania dłużnego lub dochodów z Grupy Kapitałowej CPK (głównie PPL). Dodatkowo w PW 2023 przewidziano **6 mld 543 mln PLN** na inwestycje rozwojowe wokół lotniska (Airport City, Cargo City) oraz **219 mln PLN** na dofinansowanie budowy urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego, realizowanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, pokrywane w całości ze skarbowych papierów wartościowych.

Parametry te uległy znacznym zmianom w PW 2024. Przewiduje on na lata 2024-2032 finansowanie ww. inwestycji w łącznej wysokości **52 mld 095 mln PLN**. Tym samym **finansowanie inwestycji zmniejszyło się łącznie o 14 mld 586 mln PLN**. Wiąże się to głównie ze stosunkowo niewielkimi „cięciami” w ramach samej Inwestycji Lotniskowej (3 mld 631 mln), oraz – w konsekwencji – rezerwy inwestycyjnej (o 366 mln), a także bardzo znaczącą redukcją inwestycji w projekty komplementarne lotniska (o 9 mld 401 mln) oraz inwestycji drogowych (o 1 mld 188 mln).

Jeżeli jednak przyjrzeć się bliżej finansowaniu pokrywanemu skarbowymi papierami wartościowymi, to zauważyć można, że zostały one ograniczone jedynie o 1 mld 1 mln PLN, wynosząc obecnie **16 mld 908 mln PLN**. Co więcej, finansowanie skarbowymi papierami wartościowymi samej inwestycji lotniskowej wzrosło o 2 mld 170 mln, między innymi po to, aby zastąpić zakładane wcześniej finansowanie z dywidendy pobieranej przez PPL, które zgodnie z PW 2023 miało wynieść 1 mld 712 mln. Główne oszczędności poczynione zostały na inwestycjach komplementarnych lotniska, gdzie państwowe finansowanie spada o 1 mld 617 mln (ponad jedną trzecią) oraz inwestycjach drogowych, gdzie spadek wynosi 1 mld 188 mln (około jedną trzecią). Radykalne ograniczenie finansowania nastąpiło również w zakresie inwestycji rozwojowych lotniska (Airport City, Cargo City), gdzie wysokość przewidzianych nakładów spadła do **783 mln (o 88%)**.

Całkowicie zrezygnowano również z ujęcia w ramach Programu Inwestycji prowadzonych przez PAŻP.

Lp.	Lista inwestycji [mln PLN w cenach stałych]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Razem 2024-2030
I	Inwestycje Lotniskowe	6 241	14 926	20 140	3 187	1 860	-	-	46 354
I.1	Skarbowe papiery wartościowe	2 023	1 996	1 348	-	-	-	-	5 366
I.2	Dłużne finansowanie komercyjne	-	8 825	16 524	2 843	1 168	-	-	29 360
I.3	Inwestorzy	3 958	3 678	1 772	169	339	-	-	9 916
I.4	Przepływy Grupy Kapitałowej CPK	261	427	496	176	353	-	-	1 712
II	Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe	-	-	1 546	1 546	1 546	-	-	4 638
III	Inwestycje w projekty komplementarne lotniska	953	2 761	3 134	2 827	1 319	476	478	11 947
III.1	Skarbowe papiery wartościowe	651	998	698	638	339	409	430	4 163
III.2	Dłużne finansowanie komercyjne	226	1 322	1 827	1 641	735	50	36	5 838
III.3	Inwestorzy	75	441	609	547	245	17	12	1 946
IV	Inwestycje drogowe	1 119	1 134	773	713	1	1	1	3 742
IV.1	Skarbowe papiery wartościowe	1 119	1 134	773	713	1	1	1	3 742

Lista inwestycji [mln PLN w cenach stałych]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Razem 2024-2032
Inwestycje Lotniskowe	781	2 587	2 148	4 730	6 272	8 231	9 443	6 121	2 411	42 723
Skarbowe papiery wartościowe	781	2 157	690	184	306	908	1 566	913	32	7 536
Dłużne finansowanie komercyjne	-	-	1 167	2 953	4 235	5 453	6 371	4 330	2 348	26 858
Inwestorzy	-	430	291	1 593	1 731	1 870	1 505	878	31	8 329
Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe	-	-	712	712	712	712	712	712	-	4 272
Inwestycje w projekty komplementarne lotniska	20	497	522	530	290	202	197	166	123	2 546
Skarbowe papiery wartościowe	20	497	522	530	290	202	197	166	123	2 546
Inwestycje drogowe	22	108	20	221	1 001	735	439	3	3	2 554
Skarbowe papiery wartościowe	22	108	20	221	1 001	735	439	3	3	2 554

Tabela 1. Porównanie modelu finansowania PW 2023 i PW 2024.

Ograniczenie finansowania Inwestycji Lotniskowej było prawdopodobnie konsekwencją ograniczenia pierwszego etapu lotniska do 34 mln pasażerów rocznie, a zmiany w zakresie rezerwy inwestycyjnej stanowią konsekwencję ww. ograniczenia.

Przewidziane kwoty finansowania inwestycji komplementarnych nie pozwolą na realizację tych inwestycji; oznacza to prawdopodobnie, że dokonano jedynie pozornego ograniczenia programu wieloletniego, polegającego na nieuwzględnianiu w ramach Programu CPK kosztów, które zostaną poniesione przez innych inwestorów. Istnieje również możliwość, że projektodawcy złożyli projekt programu zakładając od razu, że konieczna będzie jego nowelizacja programu oraz zwiększenie finansowania. Każde z rozwiązań należy ocenić krytycznie.

W analogicznym stopniu przewidziane kwoty finansowania inwestycji drogowych również nie pozwolą na ich realizację. Należy liczyć, że zostaną one uwzględnione w innych dokumentach rządowych dotyczących rozwoju sieci drogowej (np. w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych).

Nieco inaczej należy ocenić sytuację inwestycji rozwojowych (Airport City, Cargo City), które w odróżnieniu od wyżej wymienionych inwestycji nie stanowią inwestycji

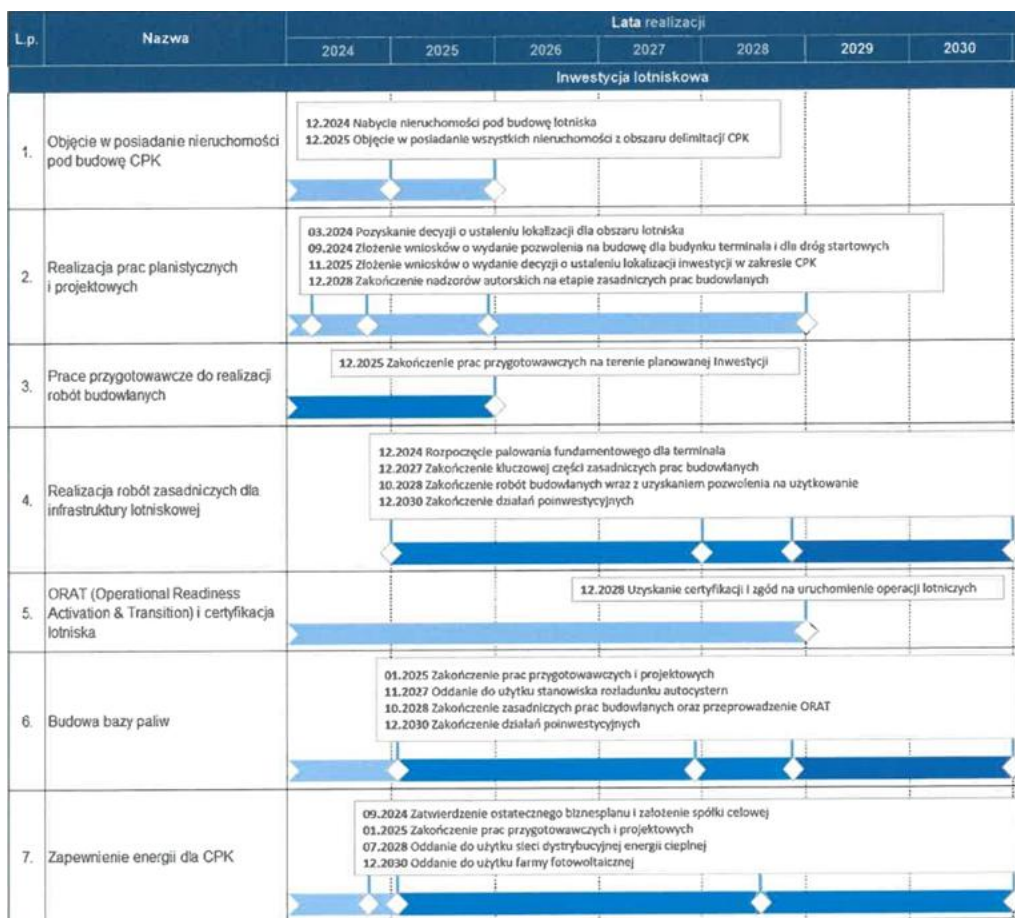
koniecznych do uruchomienia lotniska. W tym zakresie nastąpiło zatem prawdopodobnie znaczne ograniczenie zakresu planowanych inwestycji, a jednocześnie pominięcie w programie finansowania pochodzącego z innych źródeł niż skarbowe papiery wartościowe.

Przedstawione zmiany należy ocenić jako **po części pozorne, po części szkodliwe**. Ograniczenie przewidywanych nakładów na inwestycje konieczne dla rozwoju lotniska, nawet jeżeli byłyby to jedynie wirtualne „cięcia” wydatków polegające na pominięciu ich w programie wieloletnim oraz poszukiwaniu ich finansowania poza strukturą programu CPK tworzą nowe ryzyka dla projektu. Jeszcze gorzej sprawa przedstawia się z inwestycjami w tzw. Airport City i Cargo City. Tego rodzaju inwestycje zapewniają lotniskom stabilny strumień gotówki. Pomimo wydłużenia horyzontu czasowego realizacji programu CPK planowane nakłady zostały jednak bardzo znacząco zredukowane. W tym zakresie mowa już nie tyle o ryzyku, lecz o nieodwracalnej utracie szans rozwojowych. **Polska wydając wiele miliardów złotych na infrastrukturę lotniskową utraci szansę na pokaźne dochody, których marża może być jeszcze wyższa niż dochodowość samego lotniska. Ograniczenie zakresu inwestycji oznacza utratę kontroli nad ważnymi ogniwami łańcucha wartości w biznesie lotniczym.**

2.2 Dokument wdrażający

Dokument wdrażający stanowi dokument wykonawczy do Programu Wieloletniego. W roku 2024 obowiązywał Dokument Wdrażający przyjęty przez ówczesnego Pełnomocnika Rządu ds. CPK w dniu 11 grudnia 2023 r. Powyższy dokument nie został zmieniony w ciągu roku. Do dnia dzisiejszego Spółka CPK nie opublikowała również treści nowego Dokumentu Wdrażającego, który odnosiłby się do nowej treści Programu. Poprzedni dokument wdrażający, wśród kamieni milowych założonych do realizacji w Podprogramie Lotniskowym w 2024 r. wymieniał:

- pozyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji dla obszaru lotniska (przewidziane na marzec 2024);
- złożenie wniosków o wydanie pozwolenia na budowę dla budynku terminala i dróg startowych (przewidziane na wrzesień 2024);
- rozpoczęcie palowania fundamentowego dla terminala (które miało nastąpić w grudniu 2024);
- zatwierdzenie ostatecznego biznesplanu i założenie spółki celowej odpowiedzialnej za zapewnienie energii dla CPK (które miało nastąpić we wrześniu 2024).



Rys. 3. Fragment Dokumentu Wdrażającego

Żaden z kamieni milowych założonych do realizacji w roku 2024 nie został osiągnięty:

- pozyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji dla obszaru lotniska nastąpiło w styczniu 2025 r. (10 miesięcy opóźnienia);
- opóźnienie w złożeniu wniosków o wydanie pozwolenia na budowę (prawdopodobnie nie mniej niż 13 miesięcy opóźnienia);
- w świetle powyższych okoliczności nie jest możliwe określenie bliższej daty rozpoczęcia palowania fundamentowego dla terminala;
- podobnie trudno jest określić, na jakim etapie zaawansowania są prace nad przygotowaniem ostatecznego biznesplanu i założeniem spółki celowej odpowiedzialnej za zapewnienie energii dla CPK, w roku 2024 prace te nie zostały ukończone.

2.3 Postępowania zakupowe

2.3.1 Wstęp

Z punktu widzenia kontraktowania prac koniecznych do realizacji programu CPK pierwsze półrocze 2024 r. należy uznać za **czas stracony**. Spółka ograniczyła do minimum postępowania przetargowe oraz aneksowanie już zawartych umów. Z nielicznymi wyjątkami przetargi, które nie zostały ogłoszone lub rozstrzygnięte przed 19 stycznia 2024 r. (datą zmiany zarządu Spółki CPK), nie były również ogłaszane ani rozstrzygane do końca pierwszego półrocza ubiegłego roku. W pewnym uproszczeniu można ponadto stwierdzić, że postępowania przetargowe ogłoszone w 2024 r. w przygniatającej większości zostały przygotowane wcześniej i przez pół roku oczekiwały na uruchomienie. Przedstawione zaniechania prowadziły do oczywistych opóźnień w realizacji programu oraz komplikowały obsługę zawartych już wcześniej kontraktów.

2.3.2 Postępowania ramowe

Szerokie wykorzystanie przez Spółkę CPK umów ramowych w latach 2019-2023 stanowiło nowość wśród inwestorów publicznych. W ramach tego mechanizmu w pierwszym rzędzie wybiera się krąg zaufanych dostawców, którym następnie pozwala się konkurować ceną o wybrane zamówienia. Tego rodzaju postępowania umożliwiają skrócenie terminów postępowań zakupowych, ponieważ pierwszy etap selekcji, skoncentrowany na wyborze zaufanych dostawców może być przeprowadzony jeszcze przed uzyskaniem kompletu dokumentacji umożliwiającej ogłoszenie postępowania „wykonawczego”, w którym kryteria wyboru (metodyka, cena) odnoszą się już do ściśle określonego świadczenia. Samo ogłoszenie umowy ramowej nie zobowiązuje zamawiającego do ogłaszania postępowań wykonawczych, a tym samym nie wiąże się z koniecznością zabezpieczenia środków finansowych na realizację projektów.

Pomimo braku ryzyk wiążących się z ogłoszeniem postępowania o umowy ramowe w okresie od 19 stycznia 2024 r. do końca pierwszego półrocza nie były ogłaszane nowe postępowania ramowe z wyjątkiem postępowania pn. *„Sporządzanie operatów szacunkowych oraz ekspertyz i opinii niestanowiących operatu szacunkowego w związku z realizacją Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących przez CPK Sp. z o.o. na potrzeby nabywania, przyjmowania do zasobu, gospodarowania, negocjowania wysokości odszkodowania oraz w związku z realizacją innych zadań”*. Postępowanie to miało drugorzędne znaczenie z punktu widzenia harmonogramu, budżetu oraz zakresu Podprogramu Lotniskowego. Celem postępowania było zapewnienie narzędzi na realizację tzw. Programu Dobrowolnych Nabyć (inicjatywy nakierowanej na nabycie

nieruchomości potrzebnych do realizacji CPK poza procesem wywłaszczeniowym, w drodze dobrowolnych transakcji z mieszkańcami).

Dopiero ogłoszenie pozytywnej decyzji ws. kontynuacji realizacji inwestycji CPK dało zielone światło ogłaszaniu nowych postępowań.

Od 26 czerwca 2024 r. do 19 stycznia 2025 r. ogłoszono następujące postępowania ramowe:

- projekt i budowa układu drogowego łączącego teren lotniska CPK z siecią dróg publicznych – umowa ramowa;
- wykonanie rozpoznania podłoża budowlanego w zakresie prac projektowych i prac budowlanych dla Centralnego Portu Komunikacyjnego – umowa ramowa.

2.3.3 Postępowania wykonawcze

Po zakończeniu audytów podjęto działania zmierzające do zakończenia trwających już postępowań wykonawczych, które ogłoszono przed 19 stycznia 2024 roku, a także ogłoszono nowe postępowania.

W okresie od zmiany zarządu (tj. od 19 stycznia 2024 roku) do dnia ogłoszenia decyzji kierunkowej ws. CPK nie były ogłaszane postępowania przetargowe związane bezpośrednio z realizacją inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, ogłoszono jedno postępowanie związane z utrzymaniem infrastruktury drogowej na terenie prac przygotowawczych do budowy Lotniska CPK – Remonty częściowe dróg na potrzeby budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Od 26 czerwca 2024 r. do 12 czerwca 2025 r. ogłoszono następujące postępowania wykonawcze związane z przygotowaniem i realizacją Lotniska CPK:

- Opracowanie **dokumentacji projektowej stałej organizacji ruchu** dla infrastruktury sieci drogowej poza obszarem budowy CPK;
- **Usługi wycinki drzew, pielęgnacji drzew, usuwania krzewów**, samosiejek oraz karp i zagospodarowanie pozyskanego urobku drewna oraz uporządkowanie terenu po wycince;
- Wykonanie **infrastruktury terenowej zaplecza socjalno-biurowego** dla inwestycji Centralny Port Komunikacyjny;
- Dostawa **zaplecza socjalno-biurowego z wyposażeniem** dla inwestycji Centralny Port Komunikacyjny;
- Budowa **korytarzy transportowych dojazdowych** przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego – ETAP 3;

- Wybór doradcy **ds. organizacji finansowania/Selection an advisor for financing arrangement;**
- Budowa **korytarzy transportowych dojazdowych** przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego – ETAP 1;
- Usługi **doradztwa i obsługi procesu certyfikacji** zrównoważonego budownictwa obiektów i infrastruktury lotniska CPK
- Świadczenie **usług Inżyniera Kontraktu** dla zadania „Budowa korytarzy transportowych dojazdowych przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego”;
- **Zaprojektowanie, dostawa, montaż i uruchomienie Systemu Obsługi Bagażu** (BHS – Baggage Handling System) dla Lotniska CPK (zaproszenie do składania ofert w dialogu konkurencyjnym);
- **Budowa terminala pasażerskiego wraz z urządzeniami, elementami infrastruktury technicznej i zagospodarowania terenu** w ramach realizacji inwestycji pod nazwą „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania” (zaproszenie do składania wniosków o dopuszczenia do dialogu konkurencyjnego);
- **Doradca prawny i podatkowy** w transakcji dotyczącej spółki CPK.Lotnisko.

Ogłoszono również następujące postępowania wykonawcze w ramach wcześniej podpisanych umów ramowych:

- Wykonanie **rozpoznania podłoża budowlanego** w zakresie prac przygotowawczych dla budowy Inwestycji Towarzyszących dla Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Baz utrzymania obiektów** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **obiektów centralnej administracji utrzymania lotniska, bazy utrzymania budynków, służb meteorologicznych i zespołu kontroli zagrożeń środowiskowych** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Komisariatu Policji Portu Lotniczego** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko.

2.3.4 Podpisane umowy

Od dnia 26 czerwca 2024 r. do 12 czerwca 2025 r. zakończono podpisaniem umów, następujące postępowania (wiele ogłoszonych jeszcze przed zmianą zarządu).

Umowy ramowe

- Świadczenie **usług inżyniera kontraktu dla prac przygotowawczych** przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- **Sporządzanie operatów szacunkowych oraz ekspertyz i opinii niestanowiących operatu szacunkowego** w związku z realizacją Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących przez CPK Sp. z o.o. na potrzeby nabywania, przyjmowania do zasobu, gospodarowania, negocjowania wysokości odszkodowania oraz w związku z realizacją innych zadań;
- **Usługi wycinki drzew, pielęgnacji drzew, usuwania krzewów**, samosiejek oraz karp i zagospodarowanie pozyskanego urobku drewna oraz uporządkowanie terenu po wycince;
- **Projekt i budowa układu drogowego łączącego teren lotniska CPK z siecią dróg publicznych** – umowa ramowa;
- Umowa Ramowa na **wykonanie rozpoznania podłoża budowlanego** w zakresie prac projektowych i prac budowlanych dla Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Umowy wykonawcze

- Opracowanie **dokumentacji na budowę ujęcia zastępczego ze stacją uzdatniania wody** w ramach przebudowy istniejącej sieci zaopatrzenia w wodę w gminie Teresin;
- Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych zgód, decyzji, pozwoleń oraz prowadzenie i wykonanie robót budowlanych z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie **dla przebudowywanego gazociągu DN225**;
- Opracowanie **dokumentacji projektowej budowy wodociągu** na czas budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z możliwością wykorzystania na etapie eksploatacji lotniska;
- **Zaprojektowanie i wykonanie podwójnych odcinków linii zasilających Średniego Napięcia (SN) z istniejących Głównych Punktów Zasilających (GPZ)** – GPZ Żyrardów 2 Bielnik do Rozdzielczego Punktu Zasilania 1 (RPZ 1) oraz GPZ Teresin do Rozdzielczego Punktu Zasilania 2 (RPZ 2), koniecznych do zasilenia

terenu Inwestycji i umożliwiających prowadzenie robót budowlanych zasadniczych przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego;

- Przygotowanie **dokumentacji projektowej dla Centrum Kontroli Operacji Lotniczych (AOCC)** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Opracowanie **dokumentacji projektowej dla Projektu nr P00100009 „Budowa Węzła kolejowego CPK”** w podziale na 3 Części – Część 1;
- Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych zgód, decyzji i pozwoleń na budowę oraz wykonanie robót budowlanych polegających na **usunięciu kolizji z liniami telekomunikacyjnymi oraz na przebudowie infrastruktury telekomunikacyjnej** kolidującej z Inwestycją Centralny Port Komunikacyjny;
- **Opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót rozbiórkowych wraz z uporządkowaniem terenu** – Pakiet 4 – umowa wykonawcza do umowy ramowej na prace przygotowawcze przy budowie CPK;
- **Wykonanie rozpoznania podłoża budowlanego** w zakresie prac przygotowawczych dla budowy Inwestycji Towarzyszących dla Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- Opracowanie **dokumentacji projektowej stałej organizacji ruchu** dla infrastruktury sieci drogowej poza obszarem budowy CPK;
- Opracowanie **projektu zasilania docelowego lotniska** z sieci PSE 400/110kV oraz PGE 110/110kV dla Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Baz utrzymania obiektów** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Umowa na Świadczenie **usług biznesowo-technicznych ds. zintegrowanego zarządzania programem** (Integrator) dla Centralnego Portu Komunikacyjnego (zamówienie podobne);
- **Przyłączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci dystrybucyjnej 110 kV** należącej do operatora PGE Dystrybucja S.A
- **Doradca Operacyjny** – Airport Operational Advisor – (zamówienie podobne)
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **obiektów centralnej administracji utrzymania lotniska, bazy utrzymania budynków, służb meteorologicznych i zespołu kontroli zagrożeń środowiskowych** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;

- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Komisariatu Policji Portu Lotniczego** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko
- **Remonty częściowe dróg** na potrzeby budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego
- **Budowa korytarzy transportowych dojazdowych przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego** - umowa wykonawcza do umowy ramowej na prace przygotowawcze postępowanie w dwóch Częściach (Część 2)
- **Dostawa zaplecza socjalno-biurowego z wyposażeniem** dla inwestycji Centralny Port Komunikacyjny
- **Wykonanie infrastruktury terenowej zaplecza socjalno-biurowego** dla inwestycji Centralny Port Komunikacyjny.

Sumaryczna wartość podpisanych umów ramowych w omawianym okresie wyniosła **2,98 mld PLN brutto**.

Sumaryczna wartość podpisanych umów wykonawczych w omawianym okresie wyniosła **597,93 mln PLN brutto**.

W tym kontekście należy stwierdzić, że Program Wieloletni przyjęty w roku 2023 r. przewidywał na rok 2024 zapotrzebowanie Podprogramu Lotniskowego sięgające **8 mld 313 mln PLN**. Nawet jeżeli uwzględnić obsługę zawartych wcześniej umów oraz koszty operacyjne funkcjonowania Spółki, **dysproporcja między zakładanymi działaniami inwestycyjnymi a ich faktyczną realizacją jest uderzająca oraz obrazuje skalę zaniedbań przy realizacji projektu**.

2.4 Faza przygotowawcza

W celu przybliżenia tematyki prowadzenia procesu inwestycyjnego, na następnych stronach przedstawiona zostanie chronologia pozyskiwanych i sporządzanych przez CPK dokumentów, działań, uzgodnień, wniosków oraz decyzji koniecznych do uzyskania w ramach procesu inwestycyjnego dotyczącego lotniska CPK.

2.4.1 Opracowania studialne

Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego

Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL), jest dokumentem, w którym określono ramy realizacji przedsięwzięć służących przebudowie i rozbudowie układu komunikacyjnego naszego kraju, w tym wyznaczono

korytarze, w których będą usytuowane nowe inwestycje kolejowe i drogowe związane z projektem Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dokument stanowi podstawę dla dalszych prac studialno-projektowych, zmierzających do realizacji tych przedsięwzięć.

Stosownie do zadania powierzonego Spółce przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK, na mocy zapisów ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U.2018 poz. 1089 z późn. zm.), przeprowadzono procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu SSL, po której dokument został przyjęty Zarządzeniem Pełnomocnika Rządu ds. CPK z dnia 22 kwietnia 2021 r.⁵

Przyjęcie SSL umożliwiło rozpoczęcie kolejnych etapów prac nad dokumentacją inwestycji, m.in. opracowanie Master Planu. CPK w dniu 10 października 2021 r.⁶ podpisał umowę z ARUP Polska⁷, która przewidywała jej udział jako doradcy technicznego ds. opracowania Master Planu.

Wariant inwestorski Centralnego Portu Komunikacyjnego

W czerwcu 2022 Spółka opublikowała informację o przygotowaniu wariantu inwestorskiego oraz dwóch wariantów alternatywnych⁸. Wariant inwestorski lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego wskazywał planowaną lokalizację infrastruktury CPK i stanowił podstawę dalszych opracowań.

Master Plan Lotniska CPK (Master Plan)

Master Plan to kompleksowy, długoterminowy dokument strategiczny, określający wizję rozwoju i funkcjonowania przyszłego lotniska oraz związanej z nim infrastruktury transportowej. Jest to kluczowy dokument wyznaczający ramy dla projektowania, budowy i eksploatacji CPK, zarówno w krótkiej, jak i długiej perspektywie czasowej (co najmniej 20 lat). Jego celem jest zapewnienie spójności między wszystkimi elementami inwestycji.

W lipcu 2023 Spółka opublikowała szczegóły Master Planu Lotniska CPK oraz jego streszczenie. Sam dokument został ukończony w IV kwartale 2022⁹.

⁵ Strategiczne Studium Lokalizacyjne: <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/ssl>

⁶ CPK podpisało umowę na master plan z Arup Polska. Firma wyznaczy lokalizację portu <https://300gospodarka.pl/news/cpk-podpisalo-umowe-na-master-plan-z-arup-polska-firma-wyznaczy-lokalizacje-portu>

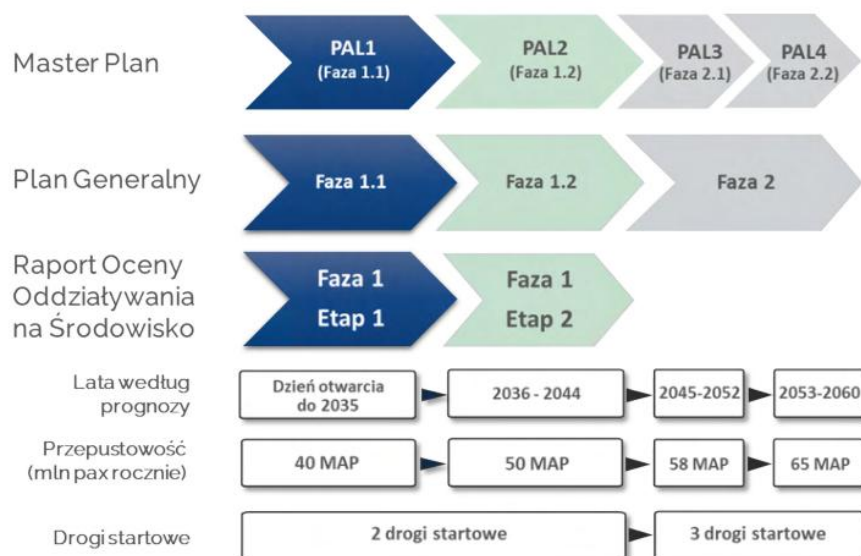
⁷ CPK. Ruszaj z nami! Kiedy wystartuje budowa? Prace już trwają <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/cpk-ruszaj-z-nami-kiedy-wystartuje-budowa-prace-juz-trwaja>

⁸ Znamy wariant inwestorski Centralnego Portu Komunikacyjnego. Spółka CPK zaprasza na konsultacje społeczne <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/znamy-wariant-inwestorski-centralnego-portu-komunikacyjnego-spolka-cpk-zaprasza-na-konsultacje-spoeczne>

⁹ Streszczenie Master Planu CPK, link do streszczenia w treści artykułu pod adresem <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/cpk-pokazuje-master-plan-dla-lotniska-tak-bedzie-rozwijac-sie-najnowocześniejszy-port-lotniczy-w-polsce>

Master Plan przewidywał fazowanie przedsięwzięcia na układy PAL (Planning Activity Level):

- Układ PAL 1 (faza 1.1) – 40 milionów obsłużonych pasażerów rocznie (MAP),
- Układ PAL 2 (faza 1.2) – 50 MAP,
- Układ PAL 3 (faza 2.1) – 58 MAP, wprowadzenie trzeciej drogi startowej,
- Układ PAL 4 (faza 2.2) – 65 MAP.



Rys. 4. Diagram zawierający zestawienie nazewnictwa faz rozwoju lotniska CPK.

Źródło: Streszczenie Master Planu CPK

Faktyczne terminy uruchamiania kolejnych faz zależne miały być od rzeczywistego rozwoju ruchu lotniczego.

W późniejszym czasie dokonano korekt fazowania, aktualnie kolejne etapy lotniska przedstawiają się następująco:

- Układ PAL 0.8 (faza 1.1) – 34 milionów obsłużonych pasażerów rocznie (MAP),
- Układ PAL 1 (faza 1.2) – 44 MAP,
- Układ PAL 2 (faza 1.3) – 50 MAP,
- Układ PAL 3 (faza 2.1) – 60 MAP, wprowadzenie trzeciej drogi startowej,

Plan Generalny Lotniska – Port Solidarność na lata 2022-2060 (Plan Generalny CPK)

Plan Generalny różni się od Master Planu – ten pierwszy koncentruje się na formalnych wymaganiach administracyjnych i prawnych, natomiast Master Plan jest bardziej

szczegółową, długoterminową koncepcją rozwoju infrastruktury, skierowaną głównie do projektantów i wykonawców.

Zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. do uzyskania promesy na budowę nowego lotniska konieczny jest Plan Generalny¹⁰. Na początku czerwca 2023 Plan Generalny uzyskał akceptację Ministra infrastruktury¹¹, przy czym zgodnie z treścią Streszczenia Master Planu był to dzień 7 czerwca 2023 r. Zatwierdzenie planu generalnego było warunkiem wystąpienia o promesę zezwolenia na założenie lotniska. Promesa na założenie lotniska stanowi jeden z załączników do wniosku o decyzję lokalizacyjną.¹²



Rys. 5. Zatwierdzenie Planu Generalnego lotniska CPK do 2060 r.

Promesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zezwolenia na założenie lotniska

Zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury Plan Generalny umożliwił wydanie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego promesy zezwolenia na założenie lotniska. Promesa ta stanowiła załącznik do wniosku o decyzję lokalizacyjną. 24 lipca 2023 r. Spółka CPK poinformowała o uzyskaniu ww. promesy¹³.

¹⁰CPK pokazuje Master Plan dla lotniska. Tak będzie rozwijać się najnowocześniejszy port lotniczy w Polsce
<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/cpk-pokazuje-master-plan-dla-lotniska-tak-bedzie-rozwijac-sie-najnowocześniejszy-port-lotniczy-w-polsce>

¹¹CPK. Ruszaj z nami! Kiedy wystartuje budowa? Prace już trwają
<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/cpk-ruszaj-z-nami-kiedy-wystartuje-budowa-prace-juz-trwaja>

¹²<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/jest-promesa-urzedu-lotnictwa-cywilnego-dla-lotniska-cpk>

¹³ Jest promesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dla lotniska CPK
<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/jest-promesa-urzedu-lotnictwa-cywilnego-dla-lotniska-cpk>

2.4.2 Opracowania środowiskowe

Decyzja środowiskowa

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (decyzja środowiskowa / DŚ) stanowiła obowiązkowy załącznik dla inwestycji tej skali jak lotnisko CPK. Jej uzyskanie wymaga opracowania obszernej dokumentacji środowiskowej, poprzedzonego wieloletnimi badaniami, ekspertyzami oraz innymi opracowaniami eksperckimi. Głównym elementem tej dokumentacji jest Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (ROOŚ). Wniosek o decyzję środowiskową wraz z liczącym blisko 20 tys. stron raportem został przez Spółkę złożony w październiku 2022 r. Jak wskazywała wówczas Spółka CPK:

Okolo 20 tys. stron liczył raport środowiskowy CPK przekazany do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Warszawie. Był on elementem wniosku o decyzję środowiskową, który został złożony przez spółkę w październiku 2022 r. – zgodnie z harmonogramem. Opracowanie było efektem kilkunastu miesięcy badań przyrodniczych zespołu m.in.: botaników, ichtiologów, ornitologów, herpetologów, chiropterologów, akustyków, geodetów i geologów.

Całość zaowocowała wydaniem w lipcu 2023 roku przez RDOŚ w Warszawie decyzji środowiskowej dla budowy lotniska i węzła kolejowego CPK. Dotychczas umożliwiło to spółce utrzymanie ambitnego harmonogramu, a niedługo wnioskowanie o decyzję lokalizacyjną, a następnie o pozwolenie na budowę. Decyzja obejmuje m.in. terminal pasażerski, budynki i obiekty wspierające funkcjonowanie lotniska, wieżę kontroli ruchu lotniczego, drogi startowe i kołowania, płyty postojowe, węzeł kolejowy i drogowy, a także infrastrukturę towarzyszącą, np. hotele, budynki komercyjne oraz parkingi. Jej otrzymanie pozwala inwestorowi dodatkowo m.in. na usuwanie drzew i krzewów, prowadzenie prac geologicznych oraz wymaganych badań archeologicznych i konserwatorskich.¹⁴

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

26 listopada 2020 r. podpisano umowę z Arup Polska na przygotowanie dokumentacji będącej podstawą dla decyzji środowiskowej dla CPK¹⁵ w ustalonej w poprzedzającym studium lokalizacyjnym lokalizacji w Baranowie.

¹⁴ CPK. Ruszaj z nami! Kiedy wystartuje budowa? Prace już trwają

<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/cpk-ruszaj-z-nami-kiedy-wystartuje-budowa-prace-juz-trwaja>

¹⁵ Pismo Ministra Infrastruktury, znak: CPK-2.054.29.2021 z dnia 19 października 2021, dot. Wyjaśnienia ws. oświadczenia nr 1228 złożonego przez Panów Senatorów Wadima Tyszkiewicza oraz Krzysztofa Kwiatkowskiego, złożonego podczas 29 posiedzenia Senatu RP, w sprawie projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego CPK https://www.senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/senatoswiadczenia/3661/10_029_1228_1_odp.pdf

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Warszawie, prowadzi publicznie dostępny Wykaz Danych o Dokumentach Zawierających Informacje o Środowisku i Jego Ochronie, w którym dostępne są informacje o postępowaniu prowadzonym pod sygnaturą WOOS-II.420.85.2022.MP¹⁶.

Wniosek o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia

W dniu 7 października 2022 Spółka złożyła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia

Zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie , znak: WOOS-II.420.85.2022.MP.279, w dniu 7 lipca 2023 r. została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia¹⁷.

Decyzji w jej treści został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, co umożliwiło wykorzystanie jej do złożenia wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji (decyzji lokalizacyjnej).

2.4.3 Program Dobrowolnych Nabyć oraz zmiany struktury własności terenu

Program Dobrowolnych Nabyć został uruchomiony w grudniu 2020 roku¹⁸.

W ramach Programu Dobrowolnych Nabyć Spółka CPK pozyskuje nieruchomości niezbędne do realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Co ważne, udało się nabyć ponad 50 proc. obszaru objętego decyzją lokalizacyjną dla lotniska i zachodniej części węzła kolejowego. Jednocześnie podpisano protokoły uzgodnień dla ponad połowy działek kwalifikujących się do Kolejowego Programu Dobrowolnych Nabyć na trasie przyszłej linii Warszawa – Łódź.

Do końca 2023 r. w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć nabyte zostało 1262 ha gruntów. Według danych z końca kwietnia 2025 r. w ramach PDN zakupiono ponad 1 900 działek o łącznej powierzchni ponad **1850 ha** (wzrost o blisko 600 ha w ciągu półtora

¹⁶ Wybrana karta informacyjna dot. Raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia
<https://www.ekokarty.pl/wykaz/rdos-warszawa/index.php?rob=szczegoly&id=55552>

¹⁷ Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 7 lipca 2023 r., znak: WOOS-II.420.85.2022.MP.279
<https://www.gov.pl/web/rdos-warszawa/obwieszczenie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-warszawie-z-dnia-7-lipca-2023-r-znak-woos-ii420852022mp279>

¹⁸ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/lotniskowy-program-dobrowolnych-nabyc>

roku). Do Programu Dobrowolnych Nabyć na terenie Lotniska CPK zgłoszonych jest 95 proc. budynków mieszkalnych i 88 proc. gruntów.

W obszarze decyzji lokalizacyjnej dla Lotniska CPK oraz części zachodniej węzła kolejowego Spółka CPK zakupiła 1 283 ha, co stanowi 50% całkowitej powierzchni objętej wspomnianym wnioskiem. Na wykupionych terenach przyszłego lotniska prowadzone są rozbiórki budynków i prace wstępne. Dla chętnych mieszkańców Spółka organizuje również przeprowadzki.

Spółka w dalszym ciągu dokonuje transakcji z właścicielami nieruchomości na obszarze wydanej decyzji lokalizacyjnej dla Lotniska CPK¹⁹. Do wywłaszczenia pozostało mniej niż 70 nieruchomości zabudowanych²⁰.

2.4.4 Najważniejsze opóźnienia w ramach Podprogramu Lotniskowego – faza przygotowawcza

Brak ostatecznej decyzji środowiskowej

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (decyzja środowiskowa / DŚ) to decyzja administracyjna stanowiąca obowiązkowy element dla inwestycji takich jak lotnisko CPK.

Pomimo tego, że od wydania decyzji środowiskowej pierwszej instancji upłynęło już ponad 20 miesięcy, z bliżej nieokreślonych przyczyn ostateczna decyzja środowiskowa nie została jak dotąd wydana przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Postępowanie przed organem drugiej instancji trwa w ten sposób znacznie dłużej niż postępowanie pierwszej instancji, co w najlepszym przypadku świadczy o niskim priorytecie prac w tym zakresie.

Powyższe przedłużenie czasu postępowania przed organami środowiskowymi posiada, wszakże drugorzędne znaczenie. Decyzji w jej treści został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, co umożliwiało wykorzystanie jej do złożenia wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji (decyzji lokalizacyjnej).

Opóźnienie wydania decyzji lokalizacyjnej

Pozyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji dla obszaru lotniska nastąpiło w styczniu 2025 r., co oznacza 10 miesięcy opóźnienia względem harmonogramu przyjętego w Dokumencie wdrażającym. Co więcej, **jeżeli chodzi o przewlekłość postępowania administracyjnego, przynajmniej w części można mówić o działaniu intencjonalnym, czego symbolicznym wyrazem stała się odpowiedź Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji udzielona na interpelację w sprawie przewlekłości**

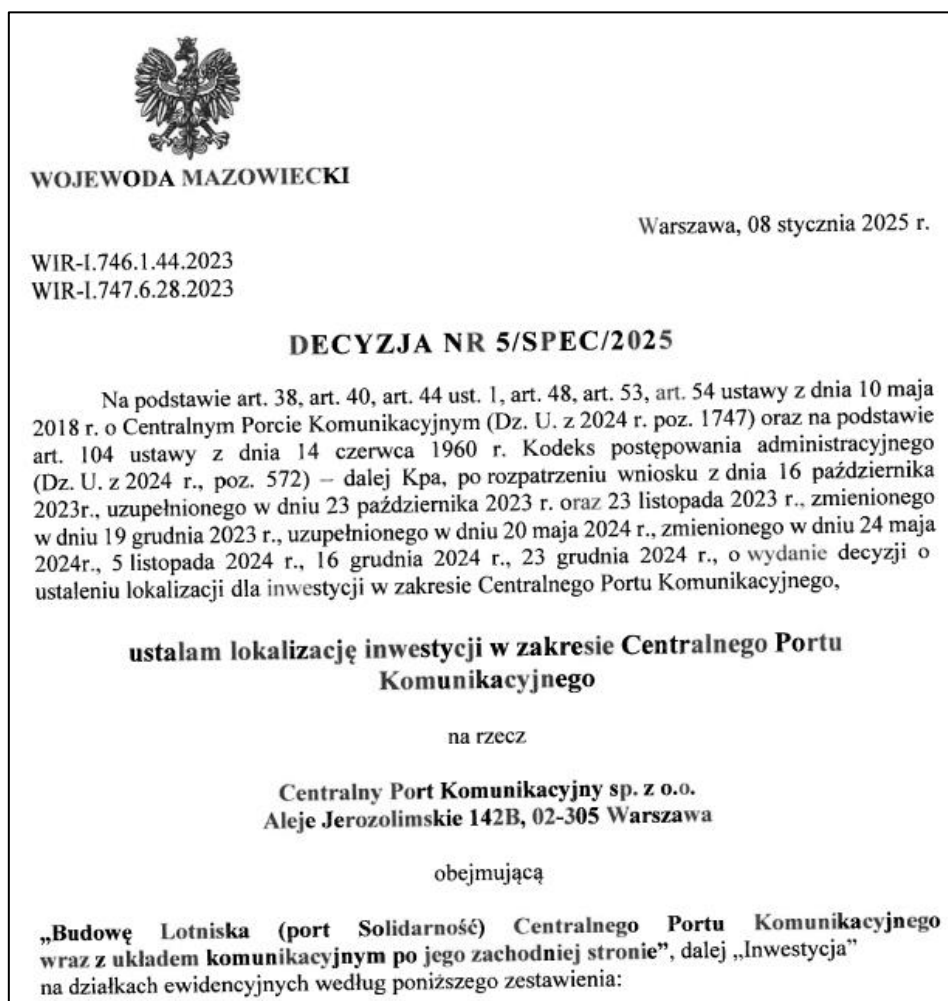
¹⁹ <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/spolka-cpk-kupila-juz-ponad-polowe-ziemi-niezbudnej-pod-budowe-lotniska>

²⁰ <https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Decyzja-lokalizacyjna-pytania-i-odpowiedzi-10012025.pdf>

postępowania o wydanie ww. decyzji; MSWiA w odpowiedzi na zadane pytanie stwierdził, że właściwym do udzielenia odpowiedzi na przyczyny przewlekłości postępowania jest Pełnomocnik Rządu ds. CPK. Szczegółowa chronologia wydarzeń dotycząca decyzji lokalizacyjnej jest opisana poniżej.

16 października 2023	Wniosek o wydanie decyzji lokalizacyjnej
23 października 2023	Uzupełnienie wniosku
14 listopada 2023 (data pisma)	Wezwanie do usunięcia braków formalnych wniosku (30 dni)
23 listopada 2023	Uzupełnienie wniosku
07 grudnia 2023 (data pisma)	Wezwanie do uzupełnień (30 dni)
19 grudnia 2023 (data wpływu)	Wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności wnioskowanej decyzji lokalizacyjnej
19 grudnia 2023	Zmiana wniosku
02 lutego 2024 (data pisma)	Wezwanie do uzupełnień (60 dni)
20 maja 2024	Uzupełnienie wniosku
24 maja 2024	Zmiana wniosku
3 czerwca 2024 (publiczne obwieszczenie)	Wszczęcie postępowania o wydanie decyzji lokalizacyjnej
14 czerwca 2024 (data pisma) 21 czerwca 2024 (data wpływu)	Wezwanie do uzupełnienia wniosku (60 dni)
26 czerwca 2024	Decyzja kierunkowa premiera
8 lipca 2024 (data pisma) 15 lipca 2024 (data wpływu)	Wezwanie dotyczące odniesienia się do wniosków stron postępowania
30 lipca 2024	Odniesienie się do wniosków stron postępowania
20 sierpnia 2024	Wniosek o przedłużenie terminu na uzupełnienie (dot. wezwania z 14 czerwca 2024) o dodatkowe 60 dni
17 września 2024 (data pisma)	Wezwanie do wyjaśnień
5 listopada 2024	Uzupełnienie wniosku (odpowiedź na wezwanie z dn. 14 czerwca 2024 i 17 września 2024)
28 listopada 2024 (data pisma)	Wezwanie do uzupełnień (60 dni)
16 grudnia 2024	Zmiana wniosku
16 grudnia 2024 (data wpływu)	Wniosek o wycofanie wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności wnioskowanej decyzji lokalizacyjnej
23 grudnia 2024	Zmiana wniosku
08 stycznia 2025 (wydanie decyzji)	Wydanie decyzji lokalizacyjnej

Tabela 2. Chronologia wydarzeń dot. decyzji lokalizacyjnej.



Rys. 6 - Decyzja nr 5/SPEC/2025 ws. ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego obejmująca Budowę Lotniska Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z układem komunikacyjnym po jego zachodniej stronie (Decyzja lokalizacyjna)

Postępowanie o wydanie decyzji lokalizacyjnej w pierwszej instancji trwało w ten sposób wyraźnie dłużej niż wydanie, znacznie bardziej skomplikowanej pod względem merytorycznym decyzji środowiskowej w pierwszej instancji. Spółka cofnęła jednocześnie wnioski o nadanie powyższej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, w wyniku czego nie jest obecnie możliwe ubieganie się na podstawie uzyskanej decyzji pierwszoinstancyjnej o wydanie pozwolenia na budowę. **Do chwili ukończenia niniejszego raportu Spółka nie dysponowała tytułem prawnym umożliwiającym złożenie wniosku o pozwolenie na budowę. Opóźnienie w tym zakresie należy uznać za mające bezpośredni wpływ na tzw. ścieżkę krytyczną.**

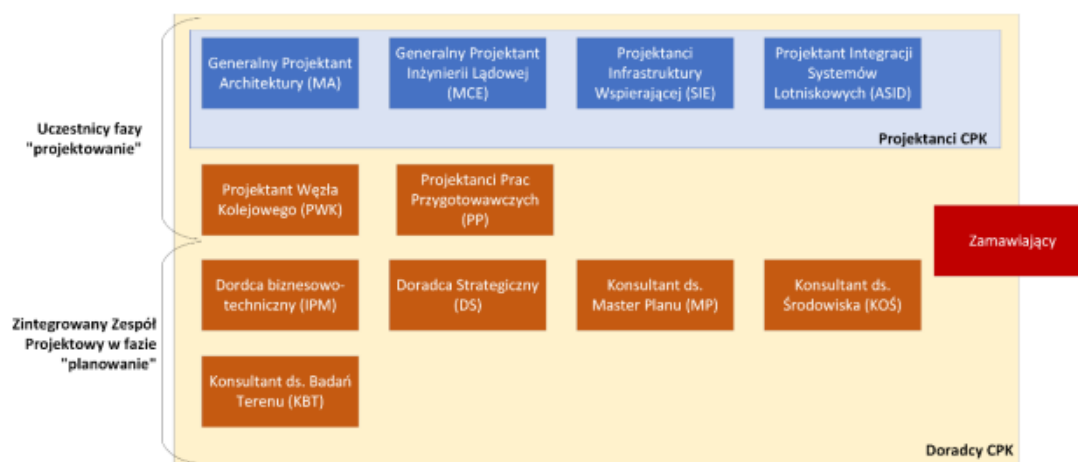
Innymi słowy, każdy dzień zwłoki w złożeniu wniosku o pozwolenie na budowę skutkuje opóźnieniem całego Podprogramu Lotniskowego.

2.5 Faza projektowa

2.5.1 Podział projektu

W celu optymalizacji prac nad dokumentacją przyjęto podział zakresów obowiązków na poszczególne specjalizacje zgodnie z poniższym schematem.

Rysunek 2 Uczestnicy fazy „projektowanie”



Rys. 7. Źródło: Dokumentacja postępowania w trybie Wstępnych konsultacji rynkowych, pn. „Wstępne Konsultacje Rynkowe dotyczące Generalnego Inżyniera Kontraktów dla budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego”, numer postępowania FZA.2510.96.2023/WKR/5/MG, dostępnego na portalu www.smartpzp.pl/cpk

Master Architekt (MA) – Generalny Projektant Architektury

W postępowaniu pod nazwą Wybór Generalnego Projektanta Architektury dla Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. wybrane zostało konsorcjum pod przewodnictwem Foster + Partners, obejmujące firmy Buro Happold, NACO, Kuryłowicz & Associates, Gleeds, Mace, MAZE Fire Consulting, Portland. Konsorcjum to wygrało postępowanie w trybie dialogu konkurencyjnego, pokonując inne renomowane biura,

takie jak Zaha Hadid Architects czy Kohn Pedersen Fox. W sumie w pracach master architekta lotniska i dworca brało udział niemal 500 projektantów²¹.

Umowa z konsorcjum została podpisana 10 listopada 2022, co stanowiło jeden z najważniejszych momentów w trakcie realizacji inwestycji.

Master Architekt odpowiada przede wszystkim za przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla budynku terminala pasażerskiego, dworca kolejowego oraz węzła transportowego, a swoje działania musi na bieżąco koordynować z projektantami pozostałych zakresów, w szczególności Generalnym Projektantem Inżynierii Lądowej²².

Master Civil Engineer (MCE) – Generalny Projektant Inżynierii Lądowej

Funkcję MCE pełni spółka Dar Al-Handasah Consultants (DAR), wybrana w postępowaniu na Przygotowanie dokumentacji projektowej dla Airside, Landside oraz Sieci i Przyłączy przez Generalnego Projektanta Inżynierii Lądowej (MCE). Umowa między CPK a DAR została podpisana 20 października 2021.

Master Civil Engineer odpowiada przede wszystkim za przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla infrastruktury technicznej, w tym m.in. dróg startowych i kołowania, płyt postojowych, systemów lotniskowych oraz sieci i przyłączy wraz z obiektami inżynieryjnymi²³.

Airport System Infrastructure Designer (ASID) – Projektant Integracji Systemów Lotniskowych

W postępowaniu na wybór projektanta Integracji Systemów Lotniskowych wybrana została spółka IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.

Projektant Integracji Systemów Lotniskowych będzie odpowiedzialny za wdrożenie i integrację „układu nerwowego” lotniska, czyli systemów ICT (ang. Information and Communication Technologies) oraz specjalistycznych sieci lotniskowych SAS (ang. Special Airport Systems)²⁴.

²¹ Projekt budowlany lotniska CPK gotowy. Budowa ma ruszyć w 2026 r.

<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/projekt-budowlany-lotniska-cpk-gotowy-budowa-ma-ruszyc-w-2026-r>

²² Rusza projektowanie CPK. Spółka zawarła umowę z Foster + Partners, Generalnym Projektantem Architektury (Master Architekt)

<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/rusza-projektowanie-cpk-spolka-zawarła-umowe-z-foster-partners-generalnym-projektantem-architektury-master-architekt>

²³ Spółka CPK zawarła umowę na Generalnego Projektanta Inżynierii Lądowej

<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/spolka-cpk-zawarła-umowe-na-generalnego-projektanta-inzynierii-ladowej>

²⁴ CPK podpisał umowę na zaprojektowanie zintegrowanych systemów lotniskowych

<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/cpk-podpisał-umowe-na-zaprojektowanie-zintegrowanych-systemow-lotniskowych>

Support Infrastructure Engineer (SIE) – Projektant Obiektów Wspierających Lotnisko

W przypadku postępowania na projektanta obiektów wspierających lotnisko, spółka postawiła na realizację zadań poprzez zorganizowanie dwóch postępowań ramowych – jednego na obiekty lotnicze i drugiego dotyczącego obiektów niezwiązanych bezpośrednio z ruchem lotniczym.

W lutym 2023 roku Spółka podpisała umowy z 28 firmami (kolejno 13 i 15 ofert dot. obiektów lotniczych i nielotniczych), które wyraziły chęć współpracy. Takie działanie umożliwia uproszczenie następnych etapów procedury wyboru wykonawców poszczególnych zakresów prac²⁵.

Według stanu na dzień 12 czerwca 2025 r., Spółka CPK podpisała 6 pakietów prac projektowych dla obiektów wspierających, z czego 4 umowy podpisano po 19 stycznia 2024 r.:

- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Wieży Kontroli Ruchu Lotniczego (ATC)** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej (RFFS)** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Centrum Kontroli Operacji Lotniczych (AOCC)** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Baz utrzymania obiektów** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **obiektów centralnej administracji utrzymania lotniska, bazy utrzymania budynków, służb meteorologicznych i zespołu kontroli zagrożeń środowiskowych** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko;
- Przygotowanie dokumentacji projektowej dla **Komisariatu Policji Portu Lotniczego** w ramach Umowy Ramowej 1 dla Obiektów Wspierających Lotnisko.

²⁵ CPK. Ruszaj z nami! Kiedy wystartuje budowa? Prace już trwają
<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/cpk-ruszaj-z-nami-kiedy-wystartuje-budowa-prace-juz-trwaja>

2.5.2 Prace projektowe – osiągnięte Kamienie Milowe

Projekt koncepcyjny

W lipcu 2023 r. Spółka CPK odebrała od konsorcjum Foster + Partners i Buro Happold koncepcję architektoniczną portu lotniczego, co utorowało drogę do opracowania projektu budowlanego²⁶.

Następnie w drugiej połowie 2023 roku, rozpoczęto prace nad wprowadzeniem fazy PAL 0.8, zakładającej możliwość obsługi do 34 mln pasażerów rocznie, przy fazie PAL 1.0 przewidującej obsługę 40 mln.

Projekt budowlany

W październiku 2024 Spółka poinformowała o przekazaniu przez projektanta projektu budowlanego lotniska, dworca kolejowego i węzła przesiadkowego transportu publicznego. Spółka rozpoczęła odbiory dokumentacji, których głównym elementem jest weryfikacja jej kompletności. **Deklarowane zakończenie prac odbiorowych do końca roku nie nastąpiło. Do momentu zakończenia prac nad niniejszym raportem prace odbiorowe się nie zakończyły.**

Projekt budowlany jest najważniejszym i zazwyczaj najbardziej obszernym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. W tym przypadku, Spółka poinformowała, że odbierana dokumentacja obejmuje około 6 250 rysunków projektowych oraz ponad 50 raportów²⁷.

Na początku stycznia 2025 roku Spółka CPK przedstawiła **projekt koncepcyjny obiektów Lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej (RFFS).**

2.5.3 Najważniejsze opóźnienia w ramach Podprogramu Lotniskowego – faza projektowa i przygotowawcza

Opóźnienie wniosku o pozwolenie na budowę oraz prac projektowych

Wniosek o pozwolenie na budowę, który miał zostać złożony we wrześniu 2024 r. prawdopodobnie nie zostanie złożony wcześniej niż w czwartym kwartale 2025 roku. Powyższe stanowi po części wynik opóźnienia prac projektowych. Do złożenia wniosku o pozwolenie na budowę konieczne jest bowiem dysponowanie projektem budowlanym.

²⁶ Lotnisko plus kolej, czyli pasażer w centrum uwagi. Projekt koncepcyjny CPK gotowy

<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/lotnisko-plus-kolej-czyli-pasazer-w-centrum-uwagi-projekt-koncepcyjny-cpk-gotowy>

²⁷ Budowy, projekty, umowy i przetargi. Co się dzieje w projekcie CPK

<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/budowy-projekty-umowy-i-przetargi-co-sie-dzieje-w-projekcie-cpk>

W tym zakresie należy odnotować przedłożenie w październiku przez konsorcjum architektoniczne, pełniące rolę master architekta projektu budowlanego nowego lotniska, dworca kolejowego oraz węzła przesiadkowego transportu publicznego. Zgodnie z deklaracjami Spółki ostateczne odbiory projektu budowlanego miały zakończyć się jeszcze w roku 2024 roku²⁸, nie udało się jednak dochować tego terminu. Jako termin złożenia wniosku o pozwolenie na budowę wskazuje się drugą połowę 2025 r. Termin ten wydaje się jednak trudny do utrzymania.

Jednocześnie bowiem zgodnie z deklaracjami wniosek o pozwolenie na budowę ma zostać złożony dopiero po uzyskaniu przez decyzję lokalizacyjną przymiotu ostateczności (niekiedy błędnie określanej przez przedstawicieli zarządu Spółki jako „prawomocność” decyzji). Zakładając 9 miesięczny termin rozpoznawania sprawy w drugiej instancji – oznaczałoby to złożenie wniosków o wydanie pozwolenia na budowę najwcześniej w październiku 2025 r. **Należy postulować maksymalne skrócenie powyższego terminu.**

Opóźnienie kontraktowania robót budowlanych

Ambitny harmonogram przyjęty w Dokumencie wdrażającym z 2023 r. zakładał rozpoczęcie palowania fundamentowego dla terminala, już w grudniu 2024. Niezależnie od opóźnień związanych z odbiorem prac projektowych, które są konieczne do złożenia oferty przez potencjalnych wykonawców, należy krytycznie odnotować, że jak dotąd nie zostały zakomunikowane jakiejkolwiek przygotowania do wskazanego przetargu. Należy przyjąć, że postępowanie przetargowe nie zostanie rozpoczęte przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę ani zakończone przed uzyskaniem pozwolenia na budowę. Oznacza to początek prac związanych z palowaniem najwcześniej w 2026 r., co najmniej 1,5 roku po terminie zakładanym w Dokumencie Wdrażającym.

Do tego czasu powinien zostać wybrany również Generalny Inżynier Kontraktu. Przygotowania do tego przetargu rozpoczęły się jeszcze w grudniu 2023 r., gdy ogłoszone zostały Wstępne Konsultacje Rynkowe²⁹. Również w tym zakresie nie zostały jednak przeprowadzone kolejne konieczne kroki w kierunku skutecznego przeprowadzenia przetargu. W ostatnim czasie Spółka CPK zakomunikowała plany w zakresie ogłoszenia przetargu w tym aspekcie w ostatnim kwartale 2025 r.

²⁸ <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/projekt-budowlany-lotniska-cpk-gotowy-budowa-ma-ruszy-c-w-2026-r>

²⁹ <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/nadzor-inwestorski-nad-budowa-lotniska-spolka-cpk-zaprasza-wykonawcow-na-konsultacje-rynkowe>

2. 6 Faza realizacji

2.6.1 Realizowane i planowane prace terenowe

W terenie od lutego 2023 roku trwają prace przygotowawcze do budowy Lotniska CPK takie jak:

- rozbiórki budynków,
- wycinki drzew i krzewów,
- badania archeologiczne,
- odwierty geologiczne,
- budowa biura terenowego inwestora.



Rys. 8. Rozbiórka budynków pod CPK. | Foto: Oleg Marusic/REPORTER / East News

Źródło: <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/co-dalej-z-cpk-cba-i-ipn-polacy-sie-wypowiedzieli/szj2bmj>

The map displays a detailed network of planned roads in the Świeradów-Zdrój area. The roads are color-coded: blue for main roads and red for secondary roads. Key road segments and their identifiers include:

- Blue Road Network:**
 - Slup nr 171, Slup nr 172A, Slup nr 174, Slup nr 176, Slup nr 179, Slup nr 182, Slup nr 185, Slup nr 187, Slup nr 189, Slup nr 191, Slup nr 194, Slup nr 169, Slup nr 168A, Slup nr 168, Slup nr 167A, Slup nr 166A, Slup nr 166, Slup nr 165A, Slup nr 165, Slup nr 164A, Slup nr 164, Slup nr 163A, Slup nr 163, Slup nr 162A, Slup nr 162, Slup nr 161A, Slup nr 161, Slup nr 112, Slup nr 116, Slup nr 107, Slup nr 102, Slup nr 98, Slup nr 96, Slup nr 94, Slup nr 92, Slup nr 90, Slup nr 89, Slup nr 87, Slup nr 86, Slup nr 84, Slup nr 81, Slup nr 79, Slup nr 77, Slup nr 75, Slup nr 73, Slup nr 71, Slup nr 69, Slup nr 67, Slup nr 65, Slup nr 63, Slup nr 61, Slup nr 59, Slup nr 57, Slup nr 55, Slup nr 53, Slup nr 51, Slup nr 49, Slup nr 47, Slup nr 45, Slup nr 43, Slup nr 41, Slup nr 39, Slup nr 37, Slup nr 35, Slup nr 33, Slup nr 31, Slup nr 29, Slup nr 27, Slup nr 25, Slup nr 23, Slup nr 21, Slup nr 19, Slup nr 17, Slup nr 15, Slup nr 13, Slup nr 11, Slup nr 9, Slup nr 7, Slup nr 5, Slup nr 3, Slup nr 1.
- Red Road Network:**
 - Slup nr 170, Slup nr 172, Slup nr 174, Slup nr 176, Slup nr 179, Slup nr 182, Slup nr 185, Slup nr 187, Slup nr 189, Slup nr 191, Slup nr 194, Slup nr 169, Slup nr 168A, Slup nr 168, Slup nr 167A, Slup nr 166A, Slup nr 166, Slup nr 165A, Slup nr 165, Slup nr 164A, Slup nr 164, Slup nr 163A, Slup nr 163, Slup nr 162A, Slup nr 162, Slup nr 161A, Slup nr 161, Slup nr 112, Slup nr 116, Slup nr 107, Slup nr 102, Slup nr 98, Slup nr 96, Slup nr 94, Slup nr 92, Slup nr 90, Slup nr 89, Slup nr 87, Slup nr 86, Slup nr 84, Slup nr 81, Slup nr 79, Slup nr 77, Slup nr 75, Slup nr 73, Slup nr 71, Slup nr 69, Slup nr 67, Slup nr 65, Slup nr 63, Slup nr 61, Slup nr 59, Slup nr 57, Slup nr 55, Slup nr 53, Slup nr 51, Slup nr 49, Slup nr 47, Slup nr 45, Slup nr 43, Slup nr 41, Slup nr 39, Slup nr 37, Slup nr 35, Slup nr 33, Slup nr 31, Slup nr 29, Slup nr 27, Slup nr 25, Slup nr 23, Slup nr 21, Slup nr 19, Slup nr 17, Slup nr 15, Slup nr 13, Slup nr 11, Slup nr 9, Slup nr 7, Slup nr 5, Slup nr 3, Slup nr 1.

The map also shows various geographical features, including fields, forests, and water bodies. The road network is planned to connect various settlements and areas, including Świeradów-Zdrój, Kąkolice, and other nearby locations.

dochowania, jeżeli uwzględnić, że w chwili obecnej Spółka nie dysponuje ani tytułem umożliwiającym prace ziemne na terenie inwestycji (w związku z cofnięciem wniosku o nadanie decyzji lokalizacyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności), brakiem zakończonych prac odbiorowych projektu budowlanego, brakiem złożonego wniosku o pozwolenie na budowę oraz brakiem zakontraktowania wymienionych robót.

Należy natomiast odnotować ogłoszenie w dniu 28 maja 2025 r. postępowania zakupowego realizowanego w formie Dialogu Konkurencyjnego pod nazwą „Budowa terminala pasażerskiego wraz z urządzeniami, elementami infrastruktury technicznej i zagospodarowania terenu w ramach realizacji inwestycji pod nazwą „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania”. Zgodnie z udostępnionymi przez Spółkę materiałami rozpoczęcie prac jest przewidziane na początku 2027 r., a ich zakończenie na koniec roku 2031.

Podsumowując należy stwierdzić, że narastające opóźnienia wszczęcia lotniskowych prac budowlanych wynikają z opóźnień na etapie projektowym oraz na etapie administracyjnej obsługi projektu. Jedynym sposobem ograniczenia skutków wskazanych opóźnień jest proaktywne zarządzanie postępowaniami administracyjnymi. Należy podjąć niezwłoczne działania zmierzające do uzyskania prawa do dysponowania gruntem na cele budowlane (przywrócenie wniosku o rygor natychmiastowej wykonalności lub przyspieszenie postępowania administracyjnego w przedmiocie decyzji lokalizacyjnej) oraz skrócenia postępowań zmierzających do uzyskania pozwolenia na budowę. W innym przypadku dochowanie terminów deklarowanych przez Spółkę uznać należy za nierealistyczne.

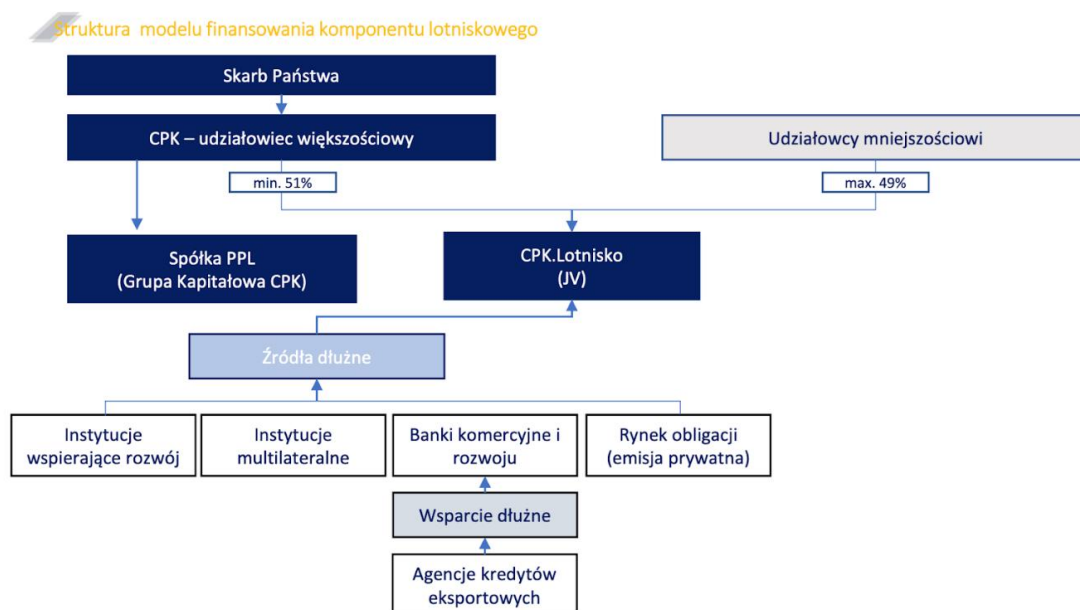
2.7 Rezygnacja z inwestora prywatnego

2.7.1 Wprowadzenie

Jedną z najbardziej doniosłych w skutkach decyzji związanych z realizacją CPK była decyzja o rezygnacji z udziału międzynarodowego inwestora w projekcie lotniskowym, a mówiąc precyzyjniej w spółce CPK.Lotnisko, która powstała w kwietniu 2023 jako spółka celowa CPK i której to spółce planowano powierzyć realizację oraz zarządzanie infrastrukturą lotniskową CPK³¹. Z uwagi na strategiczny charakter inwestycji przyjęto, że strona publiczna utrzyma co najmniej 51% udziałów w spółce. Finansowanie komponentu lotniskowego CPK miało być realizowane w następującej formule *project finance*, tzn. projekt lotniskowy w 60% miał być finansowany długiem splanowanym

³¹ <https://www.cpk.pl/pl/grupa-kapitalowa-cpk>

przyszłymi zyskami z działalności portu, a pozostałe 40% kosztów miało pochodzić od udziałowców spółki CPK.Lotnisko (w tym 51% od Spółki CPK).



Rys. 10. Struktura modelu finansowania komponentu lotniskowego (stan na styczeń 2024).

Źródło: Podsumowanie postępów w realizacji Programu CPK 2017-2023 <https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Podsumowanie-postepow-w-realizacji-Programu-CPK-2017-2023.pdf>

2.7.2 Rola inwestora mniejszościowego

Do zadań inwestora strategicznego należy wniesienie części kapitału niezbędnego do budowy lotniska, oraz wsparcie CPK swoim doświadczeniem oraz know-how w trakcie realizacji i późniejszym operowaniu portem lotniczym. Inwestor mniejszościowy miał nabywać udziały w spółce CPK.Lotnisko, nie zaś w spółce CPK ani spółce Polskie Porty Lotnicze.

Konkurs na inwestora strategicznego dla spółki CPK.Lotnisko trwał przeszło rok i skutkowało otrzymaniem dwóch ofert wiążących. Po przeprowadzeniu negocjacji z oboma oferentami, podjęto decyzję o wyborze konsorcjum Vinci Airports (Vinci) i IFM Global Infrastructure Fund (IFM) jako preferowanych inwestorów dla lotniska CPK. Procedura zakończyła się 13 października 2023 r. podjęciem przez CPK decyzji o wyborze oferty Vinci i IFM jako najkorzystniejszej w konkursie na inwestora strategicznego w CPK.Lotnisko³².

³² <https://www.money.pl/gospodarka/cpk-wybralo-inwestora-chce-wylozyc-do-8-mld-zl-na-budowe-6955545548683776a.html>

W roku 2024 zaniechano jednak dalszych negocjacji z wybranym konsorcjum, co stanowiło zaprzepaszczenie blisko 1,5-rocznego procesu selekcyjnego oraz wyraźne szkody reputacyjne dla projektu i Rzeczypospolitej.

2.7.3 Fikcyjny wybór spółki Polskie Porty Lotnicze (PPL) jako inwestora

23 grudnia 2024 r. Spółka CPK ogłosiła wybór Polskich Portów Lotniczych (PPL) na mniejszościowego inwestora swojej spółki córki - CPK.Lotnisko, a następnie zarządzania nim. Na potwierdzenie tego wydarzenia strony podpisały list intencyjny³³.

Decyzja zapadła z pominięciem jakiegokolwiek konkurencyjnego trybu postępowania selekcyjnego oraz z naruszeniem obowiązującego wówczas programu wieloletniego, który w sposób wyraźny i jednoznaczny określał warunki, jakie winien spełniać inwestor w spółce CPK.Lotnisko³⁴ (poniżej stosowny fragment Programu Wieloletniego 2023 obowiązującego w dacie podejmowania decyzji o „wyborze” PPL jako inwestora mniejszościowego).

Zgodnie z aktualnymi założeniami planowana struktura własnościowa CPK przewiduje większościowy udział Skarbu Państwa (co najmniej 51%) oraz obecność inwestorów mniejszościowych o charakterze branżowym lub/i finansowym. W szczególności planowane jest pozyskanie branżowego inwestora mniejszościowego posiadającego następujące doświadczenie:

- posiadanie własności lub operowanie lotniskiem obsługującym min. 40 mln pasażerów (na bazie 2019 r.);
- inwestycje kapitałowe w lotnisko zagraniczne;
- świadczenie usług doradczych w zakresie zarządzania lotniskiem;
- realizacja projektów lotniskowych w fazie projektowania i budowy, projektów greenfield, istotnych projektów modernizacji lub rozbudowy; projekty realizowane obecnie lub zrealizowane w ciągu ostatnich 10 lat. Dodatkowo jest planowane pozyskanie inwestora finansowego doświadczonego w projektach z branży infrastrukturalnej.

Powyższą zmianę należy ocenić jednoznacznie negatywnie. Spółka PPL to wcześniejsze Przedsiębiorstwo Państwowe PPL, zarządzające Lotniskiem Chopina w Warszawie, lotniskami w Radomiu oraz Zielonej Górze oraz posiadające udziały w innych lotniskach w Polsce. Wymieniona spółka nie posiada znaczącego doświadczenia inwestycyjnego (prowadzona przez PPL inwestycja w Radomiu była opóźniona i przepłacona) ani jeżeli chodzi o komercjalizację ruchu pasażerskiego (która w przypadku Lotniska Chopina jest jedną z niższych w Europie wśród porównywalnych lotnisk) ani też jeżeli chodzi standardy zarządzania lotniskiem (Lotnisko Chopina w Warszawie w rankingach Skytrax za 2024 r. przegrywa nie tylko z lotniskiem w Pradze, ale nawet z lotniskiem Berlin Brandenburg oraz innymi regionalnymi portami lotniczymi

³³<https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/lotnisko-cpk-powstanie-w-oparciu-o-polski-kapital-spolki-cpk-i-ppl-podpisaly-list-intencyjny>

³⁴<https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Program-Wieloletni-dla-CPK-etap-2.pdf>

w Europie). Spółka PPL może posiadać również istotne trudności w uiszczeniu koniecznych 8 mld PLN za udziały w spółce CPK.Lotnisko.

PPL jest jednocześnie spółką-córką CPK, wobec której CPK – jako jedyny właściciel – posiada prawo samodzielnego decydowania o jej majątku. Podpisanie listu intencyjnego nie posiada tym samym rzeczywistego znaczenia.

Rezygnacja z uznanych na rynku inwestorów prywatnych naraża zaś inwestycję CPK na zarzut tzw. niedozwolonej pomocy publicznej. Uzyskanie kredytu na budowę lotniska w sytuacji, w której jedynymi inwestorami są podmioty państwowe – jeżeli w ogóle będzie możliwe – będzie wiązało się ze znacznymi dodatkowymi kosztami, które będą musiały zrównoważyć ryzyko inwestycyjne po stronie pożyczkodawców. **Oznacza to ryzyko, że Państwo Polskie będzie musiało w skrajnym przypadku pokryć całość środków potrzebnych na realizację CPK, czyli ponad 42 mld PLN, zamiast 7 mld założonych w PW 2023.**

2.8 Inwestycje w infrastrukturę lotniskową w obrębie aglomeracji warszawskiej

2.8.1 Kontekst inwestycji lotniskowych w aglomeracji warszawskiej

Mimo że rozwój Lotniska Chopina oraz inwestycje na lotnisku w Modlinie nie są objęte Podprogramem Lotniskowym CPK, ich realizacja wpływa na niego w sposób pośredni.

W szczególności brak synchronizacji biznesplanu rozbudowy Lotniska Chopina oraz budowy CPK rodzi realne ryzyko, że budowa CPK będzie w sposób sztuczny przewlekana do czasu, aż nadmiarowe inwestycje planowane do realizacji na Lotnisku Chopina zwrócą się. Wydatkowanie istotnych środków finansowych na rozbudowę Lotniska Chopina obniża również wiarygodność finansowej partycypacji PPL w charakterze inwestora w spółce CPK.Lotnisko.

Podobne uwagi należałoby odnieść do rozbudowy lotniska w Modlinie, jeżeli środki finansowe potrzebne na rozbudowę tego portu miałyby pochodzić z dochodów Polskich Portów Lotniczych.

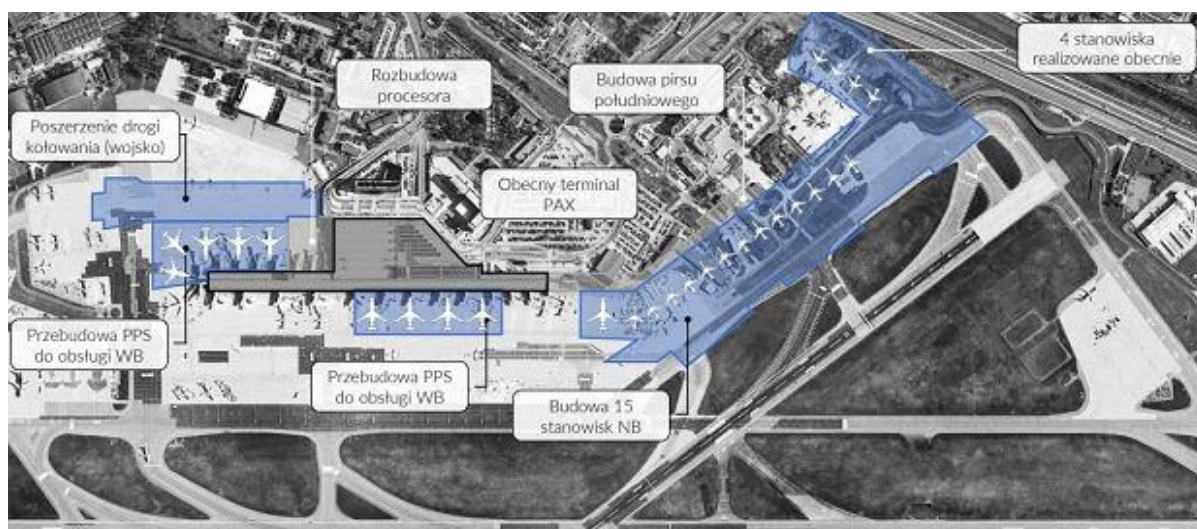
Z tych względów postanowiliśmy objąć monitoringiem planowane inwestycje lotniskowe w aglomeracji warszawskiej.

2.8.2 Rozwój Lotniska Chopina w Warszawie

Rozbudowa Lotniska Chopina – kwiecień 2024

W kwietniu 2024 roku ogłoszono decyzję kierunkową w zakresie rozbudowy Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina (Lotniska Chopina). Przedstawiony plan, bazujący na koncepcji z lat 2018-2019, zakładał:

- rozbudowę budynku głównego,
- rekonfigurację pirsu północnego i centralnego, w tym rozbudowę sortowni bagażu i przeniesienie części pomostów pasażerskich wraz z rekonfiguracją przyległych, stanowisk postojowych,
- budowę pirsu południowego,
- budowę płyty postojowej PPS-5C,
- budowę płyty PPS-15 i przebudowę płyty PPS-10 (do końca 2026 roku).



Rys. 11. Schemat rozbudowy Lotniska Chopina. Źródło: Będzie rozbudowa lotniska Chopina. Ma obsługiwać ok. 30 mln pasażerów rocznie <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-będzie-obsługiwać-ok-30-mln-pasazerów-będzie-rozbudowa--20815.html>

Zakładany koszt prac został oszacowany na 2,4 mld PLN (z wliczoną rezerwą). Prace budowlane miały rozpocząć się w 2026 roku, a zwiększona do 30 mln pasażerów rocznie przepustowość, miała być dostępna na sezon letni 2029 roku. Zapowiedziano również, że szczegółowe plany zostaną przedstawione pod koniec 2024 roku.

Rozbudowa Lotniska Chopina – grudzień 2024

Pod koniec grudnia 2024 r. przedstawiono nową, ograniczoną koncepcję rozbudowy stołecznego lotniska.

W porównaniu z wcześniejszą koncepcją nowa koncepcja zakłada w szczególności:

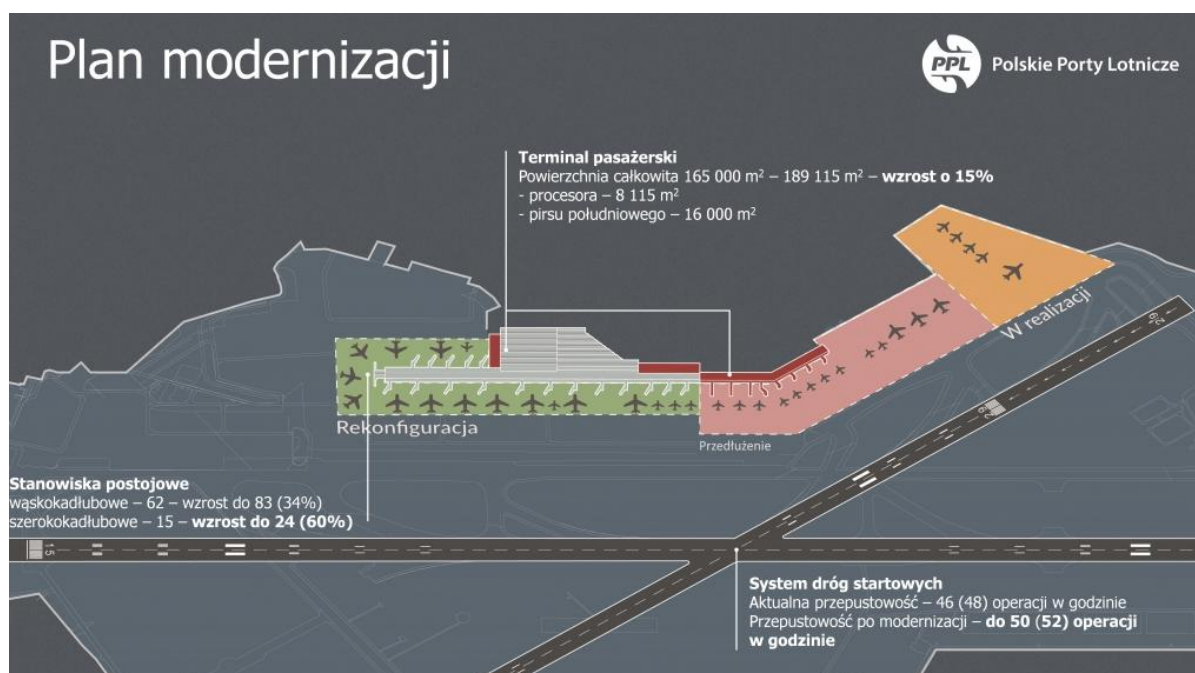
- ograniczenie zakresu rozbudowy budynku głównego;
- rezygnację z przeniesienia pomostów pasażerskich, wraz z rekonfiguracją przyległych stanowisk postojowych;
- skrócenie rozbudowy pirsu południowego;
- inną konfigurację płyty postojowej PPS-5C;
- kontynuację budowę płyty PPS-15 i przebudowę płyty PPS-10 (do końca 2026 roku, umowę na prace budowlane podpisano już w listopadzie 2024 roku);
- optymalizację procedur w celu zwiększenie przepustowości godzinowej dróg startowych o dwie operację.

Zaktualizowany koszt prac został oszacowany na 1,6 mld zł, na który składa się wartość podpisanej już umowy na budowę PPS-15 (194 mln zł), oraz zapowiadana wartość pozostałych elementów modernizacji w wysokości 1,0 mld zł oraz 0,4 mld zł rezerwy inwestycyjnej. Prace budowlane mają rozpocząć się w 2026 roku, a zwiększona do 30 mln pasażerów rocznie przepustowość, podobnie jak w wariantie przedstawionym w kwietniu, ma być dostępna na sezon letni 2029 roku³⁵.

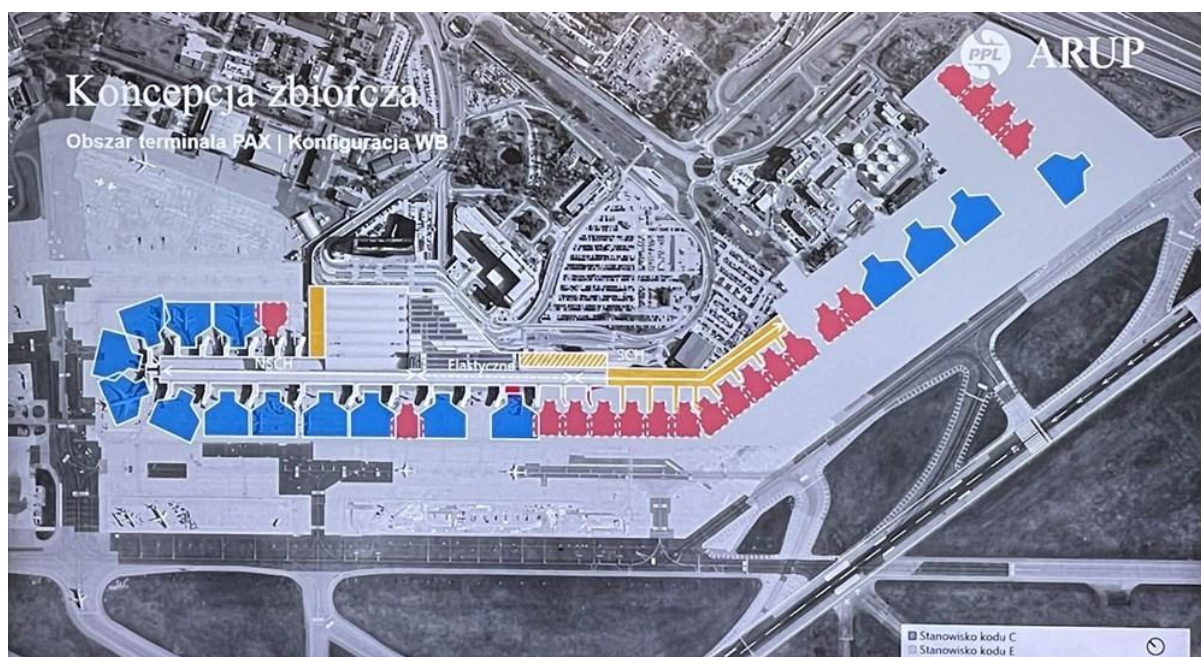
W trakcie rozbudowy nie zakłada się istotnego obniżenia przepustowości wynikającego z prowadzenia robót budowlanych i reorganizacji. Szczegółowy harmonogram nie został jeszcze opublikowany.

³⁵ Rozbudowa Lotniska Chopina: Znamy szczegóły!

<https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/rozbudowa-lotniska-chopina-znamy-szczegoly--22971.html>



Rys. 12. Plan modernizacji Lotniska Chopina. Źródło: Modernizacja Lotniska Chopina w Warszawie
<https://lotnisko-chopina.pl/pl/aktualnosci-i-wydarzenia/0/1121/szczegoly.html>



Rys. 13. Koncepcja zbiorcza. Źródło: Rozbudowa Lotniska Chopina: Znamy szczegóły!
<https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/rozbudowa-lotniska-chopina-znamy-szczegoly--22971.html>

Ocena planów rozbudowy

Brak możliwości realizacji inwestycji w zakładanym harmonogramie

Zgodnie z informacjami z przełomu 2024 i 2025 roku, zarówno budowę lotniska CPK jak i rozbudowę Lotniska Chopina planuje się rozpocząć w 2026 roku.

W przypadku CPK, założenie takie jest poprawne i zgodnie z wiedzą ekspercką oraz doświadczeniem autorów, przy aktualnym zaawansowaniu prac:

- projektowych (projekt budowlany terminala jest na końcowym etapie odbiorów);
- administracyjnych (niedawno wydano decyzję lokalizacyjną, a wcześniej środowiskową);
- zamówieniowych (podpisane zostały umowy ramowe na prace przygotowawcze i pierwszego pakietu zasadniczych prac budowlanych);
- organizacyjnych (podpisano umowę na doprowadzenie zasilania, trwa projektowanie wodociągu i kolektora ściekowego, ogłoszono przetarg na wykonanie korytarzy transportowych - etap III);
- przygotowawczych (w terenie trwają już niektóre prace przygotowawcze w zakresie: rozbiórek, wycinki drzew, zagospodarowania terenu, realizacji obiektów tymczasowych, badań archeologicznych, w 2025 roku dołączą do tej listy kolejne zadania);

i przy uzyskaniu w pierwszym kwartale 2026 roku decyzji o udzieleniu pozwolenia na budowę, możliwe jest rozpoczęcie prac zasadniczych w 2026.

W przypadku rozbudowy Lotniska Chopina przygotowanie inwestycji jest znacznie mniej zaawansowane. Dopiero w połowie 2025 roku planowane jest złożenie do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (RDOŚ) raportu o oddziaływaniu na środowisko (obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko nałożono w grudniu 2023 roku), co pozwoli wydać tzw. decyzję środowiskową dla rozbudowy terminala i zwiększenia dobowego limitu operacji lotniczych, co jest konieczne, aby wykorzystać większą przepustowość rozbudowanej infrastruktury. Jest bardzo mało prawdopodobne, aby pierwszoinstancyjne postępowanie środowiskowe trwało krócej niż 9 miesięcy od momentu złożenia wniosku. Aby pierwszoinstancyjna decyzja środowiskowa mogła stanowić podstawę do dalszych działań, konieczne będzie nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności. Biorąc pod uwagę możliwy sprzeciw organizacji ekologicznych oraz mieszkańców okolic Okęcia, obawiających się zwiększenia się hałasu zakończenie postępowania oraz uzyskanie rygoru natychmiastowej wykonalności w przeciągu najbliższego roku uznać należy za mało prawdopodobne.

Następnym etapem będzie uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego (ZRIL, odpowiednika decyzji lokalizacyjnej i decyzji o udzieleniu pozwolenia na budowę w przypadku lotniska CPK), co będzie możliwe dopiero po zakończeniu pierwszej części prac projektowych. Zgodnie z oficjalnymi deklaracjami, zakończenie prac projektowych planowane jest na 2026 rok. W momencie zakończenia prac nad niniejszym raportem nie została jednak przygotowana nawet dokumentacja przetargowa mającego wyłonić wykonawcę prac projektowych. Należy wskazać na brak realnych szans na przeprowadzenie takiego postępowania w okresie krótszym niż 6 miesięcy (od momentu ogłoszenia przetargu). Oznacza to, że rozpoczęcie prac projektowych przed początkiem roku 2026 nie jest możliwe. Do złożenia wniosku o ZRIL potrzebne jest ponadto uzyskania dokumentacji projektowej na poziomie zbliżonym do pozwolenia na budowę. Samo złożenie takiego wniosku w 2026 r., nie mówiąc o jego rozpoznaniu, jest więc bardziej niż wątpliwe.

Dodatkowo warto zaznaczyć, że aby nie ograniczać przepustowości lotniska na czas rozbudowy, wszystkie działania muszą być prowadzone w szczegółowo zaplanowanej kolejności oraz harmonogramie, co niesie za sobą dodatkowe ryzyka komplikacji i opóźnień.

Podsumowując, ze względu na stan zaawansowania prac (brak wniosku o decyzje środowiskową, brak dokumentacji przetargowej dla prac projektowych) zakończenie inwestycyjnych na Lotnisku Chopina w roku 2029 r. uznać należy za bardzo mało prawdopodobne, co musi rzutować na wszelkie argumenty powoływane dla jej uzasadnienia.

Błędne założenia w zakresie liczby pasażerów „utraconych” w razie zaniechania modernizacji.

Jako uzasadnienie dla rozbudowy Lotniska Chopina wskazuje się przede wszystkim konieczność zapewnienia dodatkowej przepustowości dla aglomeracji warszawskiej - podawana jest tu liczba aż 62 mln utraconych pasażerów w wariantcie bez rozbudowy.

Powyższe założenia nie wytrzymują konfrontacji z rzeczywistością, co wyraźnie wynika z analiz oficjalnych prognoz IATA, które przyjmuje również CPK i PPL. Rok 2026 przyjęto jako wyjściowy do obliczeń, ponieważ jest to pierwszy rok, w którym zgodnie z prognozami IATA ze stycznia 2025 potencjał rynkowy zbliży się do **aktualnej przepustowości Lotniska Chopina, która wynosi maksymalnie ok. 23,5 mln z elastycznością ok. 10%³⁶ (przyjęto 26,0 mln).**

Zgodnie z ww. wymienioną prognozą, przewidywana liczba pasażerów do obsłużenia przez WAW/CPK w scenariuszu bazowym w latach 2026-2032 (włącznie), wyniesie

³⁶Prognoza IATA 2024-2060 dla portów lotniczych w województwie mazowieckim z 22 stycznia 2025, Warszawa (str. 10)

197,6 mln pasażerów. Liczba „utraconych pasażerów w wariancie bez rozbudowy” w latach 2026-2032 zakładając przepustowość roczną na poziomie 26,0 mln (tj. brak istotnej modernizacji – jedynie budowę rozpoczętej już płyty PPS-15) jest bliższa 16-17 mln (łącznie we wszystkich latach).

Zwiększona do ok. 30 mln pasażerów rocznie z elastycznością 10% przepustowość ma być dostępna **od sezonu letniego 2029 roku**. Należy jednocześnie wskazać na bardzo niskie prawdopodobieństwo dochowania powyższego terminu. Jako bardziej prawdopodobny czas zakończenia prac budowlanych należałoby raczej wskazać rok 2030-2031.

Niezależnie od powyższego, dla uproszczenia obliczeń przyjęto, że Lotnisko Chopina zostanie rozbudowane do roku 2029 r. oraz będzie funkcjonować do końca 2032, choć oficjalne plany zakładają zamknięcie lotniska w październiku tego roku.

Rok	Potencjał rynkowy w scenariuszu bazowym prognozy IATA 2024 z rozbudową Okęcia [mln pax]	Potencjał rynkowy na podstawie scenariusza bazowego prognozy IATA 2024 ograniczony brakiem rozbudowy Okęcia [mln pax]	Liczba utraconych pasażerów (różnica między kolumną (2) i (3)) [mln pax]
(1)	(2)	(3)	(4)
2026	25,2	25,2	0,0
2027	25,8	25,8	0,0
2028	26,0	26,0	0,0
2029	28,6	26,0	2,6
2030	29,8	26,0	3,8
2031	30,8	26,0	4,8
2032	31,4	26,0	5,4
SUMA	197,6	181,0	16,6

Tabela 3. Opracowanie własne na podstawie prognozy IATA 2024. Źródło: https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Konferencja-Prognoza-IATA-2024_v1.0_09.01.2025.pdf

Podsumowując, liczba „utraconych” pasażerów w razie zaniechania modernizacji (tj. tych, którzy skorzystają z innych lotnisk niż WAW lub zrezygnują z podróży lotniczej), jest – nawet przy przyjęciu nierealistycznych założeń harmonogramowych podawanych do

publicznej wiadomości – blisko czterokrotnie niższa niż podawana (62 mln PAX vs. 16,6 mln PAX). Jeżeli prace opóźnią się o dwa lata (co obecnie wydaje się najbardziej prawdopodobnym scenariuszem) rozbudowa zapewni wzrost liczby obsłużonych pasażerów jedynie o 6,4 mln PAX, a zatem – liczbę blisko 10-cio krotnie niższą niż deklarowana liczba 62 mln PAX. Lotnisko musiałoby wygenerować co najmniej dodatkowe 250 PLN per PAX, aby inwestycje się spłaciły. **Powyższe założenia należy uznać za nierealistyczne, co stawia pod znakiem zapytania gospodarność wydatkowania środków publicznych na modernizację w opisanym wyżej zakresie.**

Uprozczone podejście do wpływu rozbudowy WAW na sytuację rynkową PLL LOT

Argument, w myśl którego rozbudowa WAW jest konieczna ze względu na konieczność zapewnienia rozwoju PLL LOT opiera się z kolei na poważnych uproszczeniach. Podstawowym ograniczeniem PLL LOT jest przepustowość godzinowa, tj. maksymalna liczba operacji lotniczych (startów i lądowań), jaką infrastruktura lotniska jest w stanie obsłużyć. To od przepustowości godzinowej zależy bowiem rozmiar fal przylotowo-odlotowych, czyli okresów wzmożonego ruchu, które ułatwiają pasażerom PLL LOT przesiadki i wypełnienie samolotów na nowych destynacjach pasażerami gromadzonymi z wielu regionów. **Planowane inwestycje nie zmieniają niczego w zakresie przepustowości godzinowej.**

Istotnym z punktu widzenia LOT ograniczeniem lotniska Chopina jest rzeczywiście liczba pasażerów strefy Non-Schengen, którzy mogą zostać obsłużeni (PLL LOT obsługuje wiele takich kierunków). W roku 2024 r. pasażerów strefy Non-Schengen było ponad 7,5 mln. Działania inwestycyjne nie są jednak jedynym możliwym sposobem mitygacji tego problemu, a znacznie bardziej korzystne wydaje się podjęcie decyzji o administracyjnym podziale ruchu. Ograniczenia Lotniska Chopina w tym zakresie wynikają bowiem m.in. z rozbudowanej siatki przewoźników czarterowych, oferujących szeroko wakacyjne połączenia poza strefą Schengen. W roku 2024 r. liczba pasażerów czarterowych obsłużonych na lotnisku Chopina wyniosła ponad 3 mln PAX. **Ograniczenia przepustowości Lotniska Chopina w zakresie strefy Non-Schengen mogą zostać zatem w istotnym stopniu zmitigowane przez zarządzanie ruchem czarterowym (za pomocą np. administracyjnego podziału ruchu), a niekoniecznie przez działalność inwestycyjną.**

Rozbudowa Lotniska Chopina w pozostałym zakresie, w szczególności tworząca więcej przestrzeni między falami przylotowo-odlotowymi, spowoduje wprawdzie zwiększenie liczby obsługiwanych pasażerów, jednak w istotnym zakresie będą pasażerowie innych przewoźników niż PLL LOT. Innymi słowy, jest rozbudowa lotniska Chopina w planowanym zakresie może w konsekwencji spowodować spadek udziału PLL LOT w ogólnej liczbie pasażerów odprawianych na Lotnisku Chopina. **Może być to niekorzystne z punktu widzenia pozycji konkurencyjnej PLL LOT.**

Podsumowując, szeroko zakrojona rozbudowa Lotniska Chopina nie posiada przypisywanego jej skutku z punktu widzenia rozwoju PLL LOT, a niektóre jej skutki (zagęszczenie ruchu „pomiędzy” falami przylotowo-odlotowymi) mogą doprowadzić wręcz do spadku udziału PLL LOT na stołecznym lotnisku. Działania nieinwestycyjne, takie jak optymalizacja procedur, administracyjny podział ruchu mogą prowadzić do zbliżonych rezultatów jak planowane inwestycje (por dalej).

Błędne rozumienie rozbudowy Lotniska Chopina, jako zabezpieczenia przed opóźnieniami CPK

Jednocześnie, jako całkowicie błędny argument należy uznać traktowanie rozbudowy Lotniska Chopina jako zabezpieczenia się przed ewentualnymi opóźnieniami w budowie CPK³⁷. W chwili obecnej to lotnisko CPK wraz z połączeniem kolejowym w kierunku Warszawy jest inwestycją bardziej zaawansowaną niż rozbudowa Lotniska Chopina. Dodatkowym ryzykiem, jest wystąpienie tak zwanego „syndromu studenta”, tj. poczucia komfortu wynikającego z „zabezpieczenia się” rozbudową, skutkującego mniejszym poczuciem pilności budowy lotniska CPK, a w efekcie zwiększenia ryzyka opóźnienia otwarcia lotniska CPK. **Istnieje wręcz ryzyko, że otwarcie lotniska CPK będzie celowo odwlekane, aż do chwili, gdy inwestycje na Lotnisku Chopina się zwrócą³⁸. Ze względu na fakt, że inwestycje na Lotnisku Chopina nie mają szans zwrócić się do końca roku 2032 r., należy stwierdzić, że rozbudowa Lotniska Chopina stanowi prostą drogę do opóźniania otwarcia CPK, a nie zabezpieczenie przed tym ryzykiem.**

Administracyjny podział ruchu jako alternatywa do szeroko zakrojonej rozbudowy Lotniska Chopina

W tym kontekście Stowarzyszenie wzywa do skorzystania z instytucji Administracyjnego Podziału Ruchu, czyli – przewidzianej przez prawo polskie (art. 195c ust. 1 Prawa lotniczego) i europejskie (art. 19 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008) – instytucji zakładającej odgórny, urzędowy podział ruchu lotniczego między lotniskami, aby w sposób efektywny wykorzystać istniejącą infrastrukturę. Instytucja ta była z powodzeniem stosowana w Europie, np. w przypadku podziału ruchu między lotniskami w Mediolanie oraz w Paryżu.

W przypadku lotniska w Warszawie kluczowe znaczenie posiadałoby uwolnienie przepustowości do otwarcia CPK w zakresie ruchu Non-Schengen w okresie

³⁷Konferencja prasowa PPL z dn. 23.12.2024 opisana w artykule Lotnisko Chopina do rozbudowy. Podali szczegóły. "Nasi poprzednicy zaniedbali"

<https://www.money.pl/gospodarka/lotnisko-chopina-do-rozbudowy-podali-szczegoly-nasi-poprzednicy-zaniedbali-7106364690623232a.html>

³⁸ <https://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/kraj/artykuly/9726093,nie-ma-budowy-lotniska-cpk-bez-rozbudowy-okecia.html>

największego ruchu na Lotnisku Chopina, tj. w miesiącach od czerwca do września oraz w grudniu. Stowarzyszenie wskazuje, że istnieje możliwość określenia niedyskryminacyjnych kryteriów, które umożliwiłyby sprawiedliwe uwolnienie przepustowości na Lotnisku Chopina. Stowarzyszenie wzywa do realizacji deklaracji złożonej przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK, w zakresie powrotu do prac nad tym rozwiązaniem³⁹.

2.8.3 Rozwój Portu Lotniczego Warszawa/Modlin

Lotnisko Warszawa-Modlin dysponuje aktualnie przepustowością ok. 4,0-4,5 mln pasażerów rocznie. W 2024 roku lotnisko w Modlinie obsłużyło niecałe 2,8 mln pasażerów w stosunku do 3,4 mln w roku 2023, co oznaczało spadek o prawie 18 % i wykorzystanie dostępnej przepustowości na poziomie ok. 65%⁴⁰. W pierwszych miesiącach 2025 r. odnotowano nie tylko dalsze spadki, ale tempo spadku pasażerów uległo jeszcze zwielokrotnieniu. W pierwszych pięciu miesiącach 2025 roku na lotnisku w Modlinie obsłużono jedynie 630 tys. pasażerów, co stanowi spadek o 44,5% w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku (1 135 tys. pasażerów)⁴¹. Jeżeli redukcje w całym roku 2025 utrzymają się na poziomie styczeń-maj, wykorzystanie dostępnej przepustowości spadnie niemal do 36 %, a lotnisko w roku 2025 obsłuży nieco ponad 1,5 mln PAX.

Spadek ruchu jest następstwem sporu z firmą Ryanair, jedyną *de facto* linią lotniczą korzystającą z tego lotniska. Uzależnienie lotniska od ww. przewoźnika ma charakter trwały, który rzutuje na rentowność lotniska (w latach 2012-2023 lotnisko przyniosło skumulowaną stratę na poziomie 163,4 mln PLN) oraz ogranicza jego perspektywy rozwoju – obecne spadki są następstwem agresywnej presji ze strony Ryanair oraz próby zmuszenia operatora portu lotniczego w Modlinie do podpisania umowy przyznającej temu przewoźnikowi preferencyjne stawki opłat lotniskowych (należy przy tym dodać, że preferencyjne stawki opłat stanowiły źródło strat finansowych po stronie lotniska).

Pomimo spadającej liczby pasażerów oraz niezrównoważonego modelu biznesowego opartego na uzależnieniu od jego przewoźnika, planowana jest rozbudowa tego lotniska. 14 czerwca 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, że minister infrastruktury Dariusz Klimczak zatwierdził Plan Generalny portu lotniczego Warszawa-Modlin na lata 2022–2045, w zakresie zgodności z polityką transportową kraju⁴².

³⁹ <https://www.money.pl/gospodarka/jednak-administracyjny-podzial-ruchu-nalezy-wrocic-do-tematu-7149227782408800a.html>

⁴⁰ Modlin traci pasażerów. 45-proc. spadek ruchu w styczniu

<https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/modlin-traci-pasazerow-45proc-spadek-ruchu-w-styczniu-23280.html>

⁴¹ <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/ryanair-dusi-modlin-spadek-ruchu-prawie-o-polowe--24279.html>

⁴² <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/plan-generalny-portu-lotniczego-warszawa-modlin-zatwierdzony-mazowieckie-lotnisko-z-szansa-na-rozbudowe-i-rozwoj>

Rozbudowa ma nastąpić w trzech etapach w latach 2024-2048, szacowana łączna kwota nakładów ok. 2,1 mld zł, (w tym miejscu warto dodać, że w najnowszej prognozie ruchu IATA 2024 założono jedynie realizację I etapu rozbudowy, co może sugerować, że zrezygnowano lub odłożono w czasie kolejne etapy prac) w tym:

- **etap I**, lata 2024-2029, zakładana przepustowość ok. 7 mln pasażerów (niemal pięciokrotnie więcej niż wyniesie liczba pasażerów w 2025 r., jeżeli spadek liczby PAX utrzyma się na obecnym poziomie), szacowana kwota nakładów 480 mln zł łącznie, w tym kluczowe inwestycje:
 - rozbudowa istniejącego terminala (180 mln zł),
 - rozbudowa płyty PPS1 o 5 stanowisk (35 mln zł),
 - remonty kapitalne starych nawierzchni dróg kołowania i PPS (127 mln zł),
 - inwestycje towarzyszące i odtworzeniowe (maszyny i urządzenia lotniskowe, ciągi kontroli pasażerów i bagażu, system bagażowy; 138 mln zł);
- **etap II**, lata 2030-2035, zakładana przepustowość do ok. 14 mln pasażerów, szacowana kwota nakładów ok. 1,3 mld zł łącznie, w tym kluczowe inwestycje:
 - budowa nowej drogi startowej z elementami Pola Ruchu Naziemnego koniecznymi do jej uruchomienia (542 mln zł),
 - budowa II terminala pasażerskiego (352 mln zł),
 - zakupy środków trwałych umożliwiających obsługę pasażerów w związku z większym ruchem lotniczym (416 mln zł);
- **etap III**, lata 2036-2048, dalszy rozwój, szacowana kwota nakładów ok. 339 mln zł, w tym nakłady na inwestycje w Pole Ruchu Naziemnego, Airport City, parkingi, itp.⁴³

Łączny koszt rozbudowy oszacowano na **2,1 mld zł**.

Decyzję o rozbudowie lotniska WMI należy ocenić krytycznie.

Po pierwsze, decyzja Ministra Infrastruktury zatwierdzająca plan generalny lotniska WMI ignoruje „Politykę rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”, przyjętą przez Radę Ministrów uchwałą z dnia 1 listopada 2023 r. nr 228/2023, określającą główne cele, kierunki oraz sposoby kreowania i realizacji polityki rządu związanej z lotnictwem cywilnym⁴⁴. W odniesieniu do lotniska w Modlinie, ww. „polityka” zakłada liczbę pasażerów obsłużonych na lotnisku WMI kolejno 3,9 mln w roku bazowym

⁴³ Odpowiedź Sekretarza Stanu Macieja Łaska na interpelację nr 3616 wystosowaną przez Posła na Sejm RP Jerzego Polaczka oraz grupę Posłów, pismo nr BPCPK-2.054.12.2024 z dnia 01 sierpnia 2024,

<https://sejm.gov.pl/INT10.nsf/0/F2AE8C4AB40E66B6C1258B70004A8658/%24File/i03616-o1.pdf>

⁴⁴ <https://www.gov.pl/attachment/818df0dc-8eb9-469d-acbe-dddc9d097790>

2030 oraz 4,1 w roku bazowym 2040. Do momentu ukończenia prac nad niniejszym raportem, „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego” nie uległa zmianie. Pomimo braku zmiany aktu wyższego rzędu zatwierdzono plan generalny, oparty najwyraźniej na innych założeniach w zakresie dystrybucji ruchu pasażerskiego na Mazowszu.

Decyzja Ministra Infrastruktury stwierdzająca zgodność Planu Generalnego WMI z polityką transportową kraju jest tym samym pozbawiona podstaw merytorycznych, ignorując rozstrzygnięcia zawarte w wiążącym akcie strategicznym wyższego rzędu (uchwale Rady Ministrów) oraz zakładając inny rozkład ruchu lotniczego na Mazowszu niż wynika z wiążących dokumentów rządowych.

Po drugie, podobnie jak w przypadku rozbudowy Lotniska Chopina należy zakwestionować zaprezentowany harmonogram rozbudowy. Wszelkie inwestycje, które mogą wpłynąć na oddziaływanie na środowisko (a za takie należy uznać inwestycje zwiększające przepustowość portu lotniczego), wymagają uzyskania decyzji środowiskowej, poprzedzonej wielomiesięcznymi pracami nad sporządzeniem raportu oddziaływania na środowisko. Dopiero po wydaniu decyzji środowiskowej może powstać możliwość ubiegania się o pozwolenie na budowę (lub równoważną decyzję). Do chwili zamknięcia prac nad raportem, postępowanie środowiskowe w sprawie rozbudowy lotniska w Modlinie jeszcze się nie rozpoczęło. Brak również oficjalnie dostępnych informacji o rozpoczęciu prac nad raportem oddziaływania na środowisko. Rozbudowa Lotniska w Modlinie wymagałaby ponadto zmiany dokumentów strategicznych, takich jak wskazana wyżej Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego, co wymaga przeprowadzenia na nowo tzw. strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powinno poprzedzić wydanie decyzji środowiskowej w procesie inwestycyjnym. Z przedstawionych przyczyn **realizacja wskazanych robót do końca 2030 r., a nawet 2032 roku wydaje się mało prawdopodobna.**

Po trzecie, wątpliwości budzi również finansowanie rozbudowy Lotniska WMI. Spółka operująca lotniskiem w Modlinie to typowy przykład partnerstwa publicznego, gdzie głównymi udziałowcami są instytucje państwowe i samorządowe. Samorząd Województwa Mazowieckiego posiada 38,44% udziałów, Agencja Mienia Wojskowego 30,44%; Polskie Porty Lotnicze SA (spółka córka CPK): 26,87%), Miasto Nowy Dwór Mazowiecki - 4,26%⁴⁵. Ze względu na malejącą liczbę pasażerów lotniska, rozmiar strat przynoszonych przez lotnisko oraz aktualny brak potrzeby działań inwestycyjnych (wykorzystanie 1/3 z dostępnej przepustowości w roku 2025) należy zgłosić wątpliwość, czy możliwe będzie pozyskanie kredytu (finansowania dłużnego) na cele rozbudowy. Każda z innych form zapewnienia finansowania, np. inwestycje publicznych

⁴⁵ <https://modlinairport.pl/lotnisko/struktura-wlasnoscowa> (dane: 7.06.2025)

udziałowców będzie musiała podlegać Testowi Prywatnego Inwestora, za pomocą którego konieczne będzie wykazanie, że inwestycje mają podstawy rynkowe i nie stanowiły niedozwolonej pomocy publicznej. Stworzenie realnego business case w przypadku portu lotniczego uzależnionego od problematycznego klienta uznać należy za mało prawdopodobne. Wykazać to będzie tym bardziej trudno, ponieważ w województwie mazowieckim począwszy od roku 2032 r. istnieć będzie w zasadzie nieograniczony dostęp do infrastruktury lotniskowej, zapewnianej przez lotnisko CPK oraz lotnisko w Radomiu. Inwestycja w rozbudowę lotniska w Modlinie będzie podlegać kanibalizacji już w dacie ukończenia procesów inwestycyjnych. **Takie postępowanie budzi poważne wątpliwości nie tylko z punktu widzenia pomocy publicznej, ale ponadto z punktu widzenia gospodarności wydatkowania środków publicznych.**

Podsumowując, rozbudowa lotniska w Modlinie nie jest oparta na kryteriach ekonomicznych, jest niezgodna z założeniami obowiązujących dokumentów strategicznych, opiera się na błędnym harmonogramowaniu, a jej sfinansowanie przez podmioty publiczne będzie budzić wątpliwości z punktu widzenia niedozwolonej pomocy publicznej oraz gospodarności wydatkowania środków publicznych.

3. Podprogram Kolejowy

3.1 Program Wieloletni CPK 2024-2030 oraz stan realizacji Podprogramu Kolejowego w styczniu 2024

3.1.1 Program Wieloletni CPK wg założeń z 2023

Ostateczny kształt Programu CPK 2023 wynikał z wieloletniego i wielokryterialnego procesu dochodzenia do ostatecznej wersji, opartego o dokumenty planistyczne poziomu krajowego i ustalenia polityki międzynarodowej. Program uwzględniał aspekty społeczne, przemysłowe, obronne, a także finansowe państwa polskiego. Był to również program najbardziej skonsultowany społecznie ze wszystkich programów infrastrukturalnych, a skala jego konsultacji nie miała precedensu w III RP.

Program Wieloletni CPK 2023 w zakresie nowych linii kolejowych, za których budowę odpowiadała Spółka CPK zakładał realizację budowy nowych linii kolejowych oraz kontynuację prac projektowych na wybranych liniach kolejowych. Do 2030 r. planowano do realizacji kluczowy fragment LK85 Warszawa – CPK – Łódź o łącznej długości 132 km (z wyłączeniem tunelu wyjazdowego z Warszawy) wraz z węzłem CPK oraz tunelem w Łodzi.

Nr Linii	ciąg nr	Odcinek	TEN-T 2024	Parametry	Długość [km]	W sieci TEN-T 2024
85.	9.	Warszawa – CPK – Łódź	Bazowa	KDP	132	132

Tabela 4. Linie funkcjonujące.

Na koniec 2030 roku planowano zakontraktowanie robót na liniach o łącznej długości 401 km. Poza opisanym wyżej odcinkiem Warszawa – Łódź który miał być już ukończony, planowano zakontraktowanie odcinków LK85 Łódź – Sieradz – Wrocław oraz LK170 Katowice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa (Ostrawa).

Nr Linii	ciąg nr	Odcinek	TEN-T 2024	Parametry	Długość [km]	W sieci TEN-T 2024
85/86.	9.	Łódź – Sieradz – Wrocław	Bazowa	KDP	195	195
86.	9.	Katowice – granica państwa (Ostrawa)	Bazowa R	KDP	74	74

Tabela 5. Linie w trakcie budowy.

Ponadto planowano przygotowanie do realizacji budowy około 845 km w formule PPP z wykorzystaniem środków UE (z CEF dla linii w sieci TEN-T oraz FEnKS dla linii międzyregionalnych poza siecią TEN-T) lub – w przypadku braku pozyskania partnera prywatnego dla realizacji inwestycji – realizowanie ich ze środków publicznych po roku

2030, w ramach kolejnego programu wieloletniego. **Dla wszystkich z wymienionych linii planowano złożenie do 2030 r. wniosków o decyzje środowiskowe.**

Wykaz wyżej opisanych linii przedstawia poniższa tabela.

Nr Linii	ciąg nr	Odcinek	TEN-T 2024	Parametry	Długość [km]	W sieci TEN-T (nowy)	Poza TEN-T
29.	3.	Ostrołęka – Łomża	Kompleksowa	Klasyczna/KDP	30	30	
85.	9.	Sieradz – Kalisz – Pleszew	Bazowa	KDP	79	79	
85.	9.	Pleszew – Poznań	Bazowa	KDP	83	83	
5/50.	1.	CPK – Płock – Grochowski – Włocławek	Bazowa R	KDP	128	128	
5/242.	1.	Grochowski – Grudziądz – Warlubie	Bazowa R	KDP	115	115	
54.	5.	Trawniki – Krasnystaw Miasto	Nie*	Klasyczna/KDP	21		21
56.	5.	Wólka Orłowska – Zamość	Nie*	Klasyczna/KDP	25		25
56.	5.	Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec	Nie*	Klasyczna/KDP	43		43
84.	6.	Radom Zachodni – Kunów	Nie	Klasyczna /KDP	52		52
58/632.	6.	Łętownia – Rzeszów	Kompleksowa	Klasyczna/KDP	42	42	
267/268.	9.	Żarów – Świdnica – Wałbrzych – gr. państwa	Kompleksowa	KDP	62	62	
5.	1.	Grudziądz – Gdańsk	Nie*	KDP	110		110
88.	6.	CPK – Warka	Nie	KDP	66		66
Razem						528	317
* Linie biegnące w korytarzu innej linii istniejącej należącej do TEN-T							

Tabela 6. Linie z przewidzianymi wnioskami o decyzje środowiskowe, przygotowywane do realizacji w modelu standardowym po 2030 r. lub realizowane w modelu PPP według Programu Wieloletniego 2023. Na żółto zaznaczono linie będące elementami sieci TEN-T w kształcie uchwalonym w 2024 r.

Planowano również przygotowanie dokumentacji przedprojektowej dla nowych linii kolejowych, planowanych do realizacji po 2030 roku o łącznej długości ok. 400 km. Odcinki te, w około 80% (ponad 310 km) stanowiły elementy planowane do włączenia do sieci TEN-T w ramach negocjowanej wówczas rewizji przebiegu tej sieci. Linie, dla których Podprogram Kolejowy CPK zgodnie z zarządzeniem nr 30/2023 Kierownika Programu CPK przewidywał opracowanie dokumentacji przedprojektowej w formie studiów STEŚ- R, przedstawia poniższa tabela.

Nr Linii	ciąg nr	Odcinek	TEN-T 2024	Planowana data rozpoczęcia zadania	Długość [km]
29.	3.	Łomża – Orzysz/Pisz – Elk plus aktualizacja Łomża – Giżycko	Kompleksowa	31.03.2023	110
111/113.	7.	Biała Błotna – Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Katowice	Kompleksowa	31.10.2023	69
113.	7.	Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Kraków	Kompleksowa	31.10.2023	40
111.	7.	Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Chełmek	Kompleksowa	31.10.2023	18
631.	12.	Milanów – Biała Podlaska – Fronolów	Bazowa	30.04.2025	80
89.	7.	Wąsosz Konecki – Kielce	Poza TEN-T	30.04.2026	25

73.	7.	Busko Zdrój – Żabno – Tarnów	Poza TEN-T	30.04.2026	60
-----	----	------------------------------	------------	------------	----

Tabela 7. Przewidziane do zakontraktowanie do 2030 r. dokumentacje Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego – Rozszerzonego (STEŚ-R). wg. Podprogramu Kolejowego CPK. Żółte tło oznacza linie będące elementami sieci TEN-T w wersji z 2024 r.

3.1.2 Stan realizacji programu w dniu 19 stycznia 2024 r. (data zmiany zarządu)

Podpisana umowa ramowa

Stopień wykorzystania umowy ramowej w stosunku do maksymalnej kwoty 7 mld zł wynosił poniżej 15%.

Zlecone dokumentacje przedprojektowe (STEŚ/STEŚ-R)

Lp.	Linia kolejowa	Data zawarcia umowy	Wybór Wariantu inwestorskiego
1.	LK85: Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana	07.06.2021	dokonano
2.	LK58: Łętownia – Rzeszów	07.06.2021	dokonano
3.	LK85/86: Łódź – Wrocław Główny	23.07.2021	dokonano
4.	LK170: Katowice – granica państwa – Ostrawa	20.07.2021	dokonano
5.	LK267/268: Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa	03.08.2021	nie dokonano
6.	LK29: Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko	28.07.2021	nie dokonano
7.	Węzeł kolejowy CPK	24.08.2021	dokonano
8.	LK54: Trawniki – Krasnystaw LK56: Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec	23.08.2021	nie dokonano
9.	LK85: Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań	14.12.2021	dokonano
10.	LK5/50: Węzeł CPK – Płock – Włocławek	21.12.2021	nie dokonano
11.	LK88: Węzeł CPK – Grójec – Warka (STEŚ-R)	08.12.2022	nie dokonano
12.	LK84: Radom – Itza – Kunów (STEŚ-R)	25.11.2022	nie dokonano
13.	LK5/242: Grochowski – Grudziądz – Warlubie – Gdańsk (STEŚ-R)	07.12.2022	nie dokonano

Tabela 8. Zlecone dokumentacje przedprojektowe.

Dokumentacje projektowe

	Linia kolejowa	Data zawarcia umowy	Planowany termin realizacji
1.	LK85: tunel dalekobieżny w Łodzi	10.11.2021	06.2028
2.	LK85: Warszawa Zach. – CPK – Łódź Niciarniana (bez odc. w obrębie węzła kolejowego CPK)	10.11.2022 i 21.11.2022	06.2028
3.	LK85: Łódź – Sieradz Płn. LK86: Sieradz Płn. – Bralin – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny	22.02.2023 i 31.03.2023	po 2030
4.	LK170: Katowice – granica państwa – Ostrawa	19/06/2023	po 2030
5.	LK58/632: Łętownia – Rzeszów	31/08/2023	po 2030

Tabela 9. Zlecone dokumentacje projektowe.

Zamówienia po zakończonych postępowaniach – oczekujące na podpisanie umów w dniu 19 stycznia 2024 r.

Lp.	Linia kolejowa	Rodzaj dokumentacji
1.	LK85: Węzeł CPK Etap I	projektowa
2.	LK85: Sieradz – Kalisz – Pleszew	projektowa
3.	LK85: Pleszew – Poznań	projektowa

Tabela 10. Umowy na dokumentacje projektowe do podpisania.

Przygotowane wnioski do złożenia w ramach programu CEF

Lp.	Linia kolejowa	Rodzaj przedsięwzięcia
1.	LK85: Węzeł CPK Etap I	dokumentacja projektowa
2.	LK85: Sieradz – Kalisz – Pleszew	dokumentacja projektowa
3.	LK85: Pleszew – Poznań	dokumentacja projektowa
4.	Tunel dalekobieżny w Łodzi	prace budowlane
5.	LK85: Łódź – Warszawa	prace budowlane

Tabela 11. Wnioski do naboru CEF przygotowane do złożenia.

Postępowania przygotowywane do ogłoszenia

Lp.	Linia kolejowa	Rodzaj przedsięwzięcia
1.	LK85: tunel dalekobieżny w Łodzi	prace budowlane

Tabela 12. Oczekujące na zatwierdzenie przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK działającego jako Zgromadzenie Wspólników Spółki CPK sp. z o.o.

3.2 Kalendarium najważniejszych zdarzeń z punktu widzenia Podprogramu Kolejowego

Poniżej przedstawiono kluczowe wydarzenia, które miały miejsce w okresie od dnia zmiany zarządu Spółki CPK (19 stycznia 2024 r.) do czerwca 2025 r.

- **30 stycznia 2024 r.** – upłynął termin składania wniosków w ramach unijnego mechanizmu CEF. Z czterech przygotowanych zadań, Spółka zdecydowała się złożyć tylko dwa wnioski. Zrezygnowano m.in. z aplikowania o środki na dokumentację projektową węzła kolejowego CPK, mimo jego wysokiego stopnia zaawansowania (w tym gotowości do podpisania umowy); Pełnomocnik Rządu ds. CPK udzielił początkowo nieprawdziwej informacji, jakoby wnioski były niegotowe, dopiero następnie ujawniono, że brak złożenia wniosków wynikał z motywowanej politycznie rezygnacji z aplikowania.
- **12 lutego 2024 r.** – Pełnomocnik Rządu ds. CPK Maciej Lasek, wystosował do Spółki pismo z rekomendacją rozważenia:
 - o wstrzymania realizacji nowych działań projektowych skutkujących zaciąganiem zobowiązań finansowych,
 - o wstrzymania procesu nabywania nieruchomości,
 - o oraz postępowań administracyjnych – w szczególności wniosków o wydanie decyzji lokalizacyjnej dla CPK.

Działania te były niezgodne z obowiązującymi dokumentami rządowymi zobowiązującymi Spółkę i Pełnomocnika do realizacji Programu Wieloletniego CPK 2023. W okresie następującym po wystaniu powyższego pisma, zarząd Spółki odwlekał podpisanie niektórych umów – m.in. gotowej do zawarcia umowy na projekt węzła kolejowego CPK (po rozstrzygnięciu przez KIO w styczniu 2024 r.). Kontynuowano wyłącznie umowy dotyczące dalszego przebiegu linii KDP niezwiązanych bezpośrednio z programem lotniskowym (np. odcinek linii kolejowej nr 85: Sieradz – Poznań).

- **28 lutego 2024 r.** – podpisano umowy wykonawcze na projektowanie odcinka linii KDP Sieradz – Kalisz – Pleszew oraz Pleszew – Poznań. Zawarcie umów było wynikiem wcześniejszych rozstrzygnięć przetargowych.

- **26 czerwca 2024 r.** – podczas konferencji prasowej w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Premier RP Donald Tusk zapowiedział kontynuację projektu CPK w zakresie budowy lotniska oraz linii Kolei Dużych Prędkości (KDP) tzw. „Ygrek”. Jednocześnie ogłoszono planowane istotne zmiany pierwotnych założeń, które w znacznym stopniu negatywnie zmieniały charakter programu CPK. Zmiany te skutkowały również wydłużeniem planowanego okresu realizacji projektu. Do najbardziej niekorzystnych decyzji należało: podniesienie planowanej prędkości eksploatacyjnej linii kolejowych oraz ograniczenie, a de facto rezygnacja z komponentu solidarnościowego sieci kolejowej – i to mimo że większość tych linii została w międzyczasie włączona do sieci TEN-T.
- **29 lipca 2024 r.** – Spółka CPK ogłosiła przetarg na drążenie tunelu dalekobieżnego w Łodzi (ponad sześć miesięcy po skierowaniu dokumentacji przetargowej do Pełnomocnika Rządu ds. CPK), otwarcie ofert w postępowaniu nastąpiło **20 grudnia 2024 r.**, a **11 kwietnia 2025 r.** rozstrzygnięto przetarg.
- **23 sierpnia 2024 r.** – wybrano wariant inwestorski dla linii kolejowej CPK – Płock – Włocławek (LK 5/50).
- **5 września 2024 r.** – wybrano wariant inwestorski dla wydłużenia linii kolejowej nr 29 na odcinku: Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko.
- **Od 11 września do 13 października 2024 r.** – odbyły się konsultacje publiczne dotyczące nowej wersji Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ). Złożono w ich trakcie 1347 ankiet i wniosków. Do dnia sporządzenia niniejszego raportu nie opublikowano treści zgłoszonych uwag ani nie przedstawiono żadnego raportu podsumowującego konsultacje. Projekt rozkładu zawierał wiele propozycji sprzecznych z pierwotnymi założeniami programu CPK, jak również rażąco niezgodnych z kierunkami polityki transportowej UE (por. dalej). Przykładem może być wyłączenie lotniska CPK z bezpośrednich połączeń z głównymi aglomeracjami południowej Polski, takimi jak Kraków czy Katowice – pomimo fizycznej bliskości lotniska do Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), łączącej te aglomeracje z Warszawą.
- **20 września 2024 r.** – podpisano umowy wykonawcze na projektowanie I etapu Węzła CPK.
- **17 października 2024 r.** – złożono do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów projekt nowej wersji Programu Wieloletniego. Złożenie programu do KPRM nastąpiło już po uchwaleniu rewizji sieci TEN-T, która miała miejsce 14 czerwca 2024 r.
- **5 listopada 2024 r.** – Pełnomocnik Maciej Lasek wydał „Zarządzenie nr 48 w sprawie podniesienia prędkości eksploatacyjnej na projektach linii KDP 85 i 86 na odcinku Warszawa – Łódź – Poznań – Wrocław”. Na jego podstawie zmieniono

planowaną prędkość eksploatacyjną na całej trasie na 350 km/h – z wyjątkiem tunelu CPK (gdzie obowiązują ograniczenia do 120 km/h w tunelu oraz 100 km/h w obrębie peronów stacji). **Działanie to było sprzeczne z zapisami obowiązującego wówczas Programu Wieloletniego CPK 2023, w szczególności w odniesieniu do odcinka Warszawa – CPK, a także nieuzasadnione inżyneryjnie, ponieważ osiągnięcie tej prędkości na wskazanym odcinku jest technicznie niemożliwe. W konsekwencji Spółka CPK zmuszona była wydłużyć harmonogram realizacji dokumentacji projektowych (konieczność aktualizacji raportów oddziaływania na środowisko), aneksować umowy projektowe oraz zwiększyć koszt opracowania dokumentacji.**

- **8 listopada 2024 r.** – poinformowano o uzyskaniu dofinansowania w ramach programu CEF na dokumentację projektową odcinka linii KDP nr 85 Sieradz – Poznań (nabór ze stycznia 2024 r.). Warto podkreślić, że w tym samym naborze Spółka – ze względów politycznych – zrezygnowała ze złożenia wniosku o współfinansowanie dokumentacji projektowej dla Węzła CPK, mimo że projekt ten był równie zaawansowany pod względem przygotowania do realizacji.
- **14 listopada 2024 r.** – zlecono zaprojektowanie obwodnicy kolejowej Kalisza, jednocześnie celowo pogarszając wcześniej prawidłowo zaprojektowany wjazd do miasta – **wbrew uprzednio uzgodnionemu społecznie i oficjalnie zatwierdzonemu wariantowi inwestorskiemu.**
- **30 grudnia 2024 r.** – przyjęto nową wersję Programu Wieloletniego (szczegółowy opis zmian znajduje się w dalszej części raportu). Nowy dokument zakłada **wstrzymanie wszelkich prac przygotowawczych dotyczących budowy innych niż linia „Ygrek” linii kolejowych**, z wyjątkiem kontynuacji projektów już zakontraktowanych przez poprzedni zarząd Spółki (w tym m.in. dokumentacji projektowych linii Katowice-Ostrawa oraz Łętownia-Rzeszów). Z treści Programu wynika także rezygnacja ze składania wniosków o decyzje środowiskowe dla wszystkich pozostałych inwestycji kolejowych. **Wdrożenie założeń nowego Programu Wieloletniego skutkowałoby zmarnowaniem znacznej części środków już wydatkowanych na opracowanie dokumentacji projektowych i przedprojektowych, obejmujących również linie, które od 13 czerwca 2024 r. są elementem sieci TEN-T.**
- **24 stycznia 2025 r.** – Spółka CPK złożyła w ramach ostatniego naboru do programu CEF trzy wnioski o współfinansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych – w tym wniosek o finansowanie dokumentacji projektowej Węzła CPK, którego złożenie zostało celowo zaniechane rok wcześniej. Pozostałe dwa wnioski

dotyczyły dokumentacji projektowej odcinka Katowice – Ostrawa oraz budowy Tunelu Łódzkiego.

- **Od 23 stycznia do 18 marca 2025 r.** – odbyło się 16 regionalnych paneli eksperckich poświęconych tzw. Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK). Zgodnie z deklaracjami, ZSK ma zastąpić program kolejowy CPK w zakresie inwestycji obejmujących inne linie niż „Ygrek”. Wszystkie te warsztaty odbyły się bez:
 - przedstawienia celów, którym miałyby służyć rozbudowa sieci,
 - odniesienia do dokumentów strategicznych państwa (SRT) i UE (sieć TEN-T),
 - analizy istniejącej infrastruktury pod kątem funkcjonalnym i celów rozwojowych (co można wytłumaczyć brakiem zdefiniowania tych celów).
- **14 marca 2025 r.** – Spółka CPK przeprowadziła warsztaty dotyczące przebiegu projektowanej Trasy KDP przez Kalisz. Na warsztatach władze miasta oraz Stowarzyszenie Tak dla CPK zaproponowały kompromisowe rozwiązanie dotyczące przebiegu trasy przez miasto polegające na tym, aby – nawet jeżeli inwestor zdecyduje budować bypass dla ominięcia miasta – to dla pociągów obsługujących miasto pozostawić uzgodniony i prawidłowo zaprojektowany wjazd zgodny z wariantem W9, a zlikwidować obecnie istniejący wadliwy serpentynowy przebieg LK14 przez miasto. Był to prawdopodobnie jedyny przypadek, gdy w warsztatach dotyczących nowego przebiegu linii kolejowych zaproszono organizacje pozarządowe.
- **4-5 czerwca 2025 r.** – Spółka CPK przedstawiła w Kaliszu planowane rozwiązania dla obsługi tego miasta. Termin tego wydarzenia przesunięto wcześniej bezterminowo z dnia 8 maja i ogłoszono 2 czerwca. Przedstawione w Kaliszu rozwiązania przestrzenne przebiegu linii kolejowej ignorują podstawowe oczekiwania samorządu miasta czy strony społecznej (w tym te przedstawiane na warsztatach dn. 14 marca). Spółka kategorycznie dąży do budowy by-passa, który zgodnie z zaprezentowaną koncepcją ma mieć formę estakady kolejowej KDP biegnącej przez miasto, ale też w zakresie organizacji wjazdu do miasta Spółka obstaje przy organizacji tego wjazdu wydłużoną istniejącą trasą linii kolejowej nr 14 o nieprawidłowej geometrii, pomimo istnienia zaakceptowanego przez samorząd i stronę społeczną i wybranego wcześniej przez Spółkę wariantu inwestorskiego W9. Decyzja taka tłumaczona jest przez Spółkę większymi korzyściami dla miasta.

3.3 Nowe rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T i jego skutki

Już po przyjęciu Programu Wieloletniego 2023, a przed przyjęciem nowego Programu Wieloletniego 2024, w dniu 13 czerwca 2024 r. nastąpiło uchwalenie rozporządzenia

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Rozporządzenie TEN-T). Uchwalenie tego rozporządzenia wskazuje nową perspektywę dla oceny działań administracji rządowej RP oraz Spółki CPK. Uchwalenie Rozporządzenia wieńczyło wieloletni proces rewizji unijnych wytycznych dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej, obejmujących zarówno ogólne cele polityki transportowej UE, jak i przebieg samej sieci TEN-T. Na ostateczny kształt przepisów wpływ miały wybuch wojny w Ukrainie, zmiana podejścia do polityki klimatycznej oraz działania państw członkowskich uznane przez instytucje unijne za modelowe. Kolejna nowelizacja wytycznych, w tym tych definiujących sieć TEN-T, spodziewana jest za około dekadę.

Wiele kluczowych założeń Programu CPK 2023 stało się w ten sposób elementami polityki transportowej UE. **CPK jest rzadkim przypadkiem, gdy projekt pochodzący z Europy Środkowo-Wschodniej wyznaczył kierunki rozwoju polityki wspólnotowej, stając się jej awangardowym przykładem.**

W nowym Rozporządzeniu TEN-T (art. 4) utrzymano cztery główne kategorie celów określonych we wcześniejszym rozporządzeniu: spójność, zrównoważony charakter, efektywność oraz korzyści dla użytkowników. Jednocześnie każda z tych kategorii została rozszerzona o nowe cele szczegółowe.

W kategorii „Zrównoważoność” (art. 4 pkt a) Dodano postulaty ograniczenia negatywnych efektów zewnętrznych transportu, takich jak zatory drogowe i wypadki, podniesienia poziomu ochrony środowiska oraz zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego. Uszczegółowiono również istniejący wcześniej postulat „szerszego wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu” poprzez doprecyzowanie, że ma to nastąpić *„dzięki dalszemu rozwojowi interoperacyjnej dalekobieżnej pasażerskiej sieci kolejowej, w tym sieci dużych prędkości, oraz interoperacyjnej sieci kolejowych przewozów towarowych (...)”*.

W kategorii „Spójność” (art. 4 pkt b) przekształcono zapisy dotyczące efektywnej koordynacji i tworzenia powiązań pomiędzy infrastrukturą transportu dalekobieżnego a infrastrukturą dla transportu regionalnego i lokalnego. Celem tych zmian jest ułatwienie świadczenia usług transportowych – zarówno dla przewozów pasażerskich, jak i towarowych.

W kategorii „Efektywność” (art. 4 pkt c) dodano postulat wzmocnienia koordynacji działań infrastrukturalnych pomiędzy państwami członkowskimi, szczególnie w odniesieniu do projektów transgranicznych. Podkreślono konieczność eliminowania wąskich gardel w interoperacyjności, w tym luk w zakresie cyfryzacji. W odniesieniu do efektywnego wykorzystania infrastruktury pojawiło się doprecyzowanie „na przykład w sektorze kolejowym”.

W kategorii „Korzyści dla użytkowników” (art. 4 pkt d) rozszerzono zapisy o konieczność zapewnienia dostępności usług transportowych oraz odpowiadania na potrzeby mobilności różnych grup społecznych – w szczególności osób w trudnej sytuacji, w tym mieszkańców obszarów wiejskich, peryferyjnych, górskich oraz słabo zaludnionych. Dodano także zobowiązanie do zapewnienia odporności infrastruktury – zwłaszcza na odcinkach transgranicznych – oraz do oferowania alternatywnych rozwiązań transportowych na wypadek zakłóceń w funkcjonowaniu sieci. Nowe zapisy uwzględniają także konieczność zapewnienia odpowiedniego utrzymania infrastruktury oraz wspierania aktywnych form mobilności.

Cele ogólne polityki unijnej, opisane w nowym rozporządzeniu, w dużej mierze pokrywają się z celami Programu Wieloletniego CPK, obowiązującego w chwili jego przyjęcia. Wskazuje to na wysoki stopień zgodności kierunków krajowej polityki transportowej z polityką unijną. Jednakże właśnie w zakresie celów szczegółowych zgodność Programu Wieloletniego CPK 2023 z europejską polityką transportową jest szczególnie widoczna.

Przykładowo:

Art. 34 pkt 1a – dotyczący wymagań wobec sektora lotniczego – zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, aby: „porty lotnicze transeuropejskiej sieci transportowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 12 mln pasażerów, zostały do dnia 31 grudnia 2040 r. połączone z transeuropejską siecią kolejową, w tym w miarę możliwości z siecią kolei dużych prędkości, zapewniającą usługi dalekobieżne, z wyjątkiem sytuacji, gdy szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne uniemożliwiają takie połączenia.”

Art. 36 nakłada na państwa członkowskie obowiązki w zakresie identyfikacji multimodalnych terminali towarowych, w tym zapewnienia wystarczającej przepustowości terminali obsługujących sieć TEN-T:

- **pkt 1:** zapewnienia wystarczającej przepustowości multimodalnych terminali towarowych obsługujących transeuropejską sieć transportową, z uwzględnieniem obecnych i przyszłych przepływów ruchu – w szczególności tych obsługujących węzły miejskie, ośrodki przemysłowe, porty i centra logistyczne;
- **pkt 3:** przeprowadzenia analizy rynkowej i prospektywnej dotyczącej multimodalnych terminali towarowych na terytorium danego państwa, obejmującej co najmniej:
 - o **ppkt a:** badanie obecnych i przyszłych przepływów ruchu towarowego, z podziałem na rodzaje transportu;

- o **ppkt b:** identyfikację istniejących terminali multimodalnych należących do sieci TEN-T oraz ocenę zapotrzebowania na nowe terminale i zdolności przeładunkowe;
- o **ppkt c:** analizę możliwości odpowiedniego rozmieszczenia terminali o właściwej zdolności przeładunkowej w celu zaspokojenia zidentyfikowanego zapotrzebowania.

Art. 48 – Mobilność wojskowa

1. „Podczas budowy lub modernizacji infrastruktury tych części transeuropejskiej sieci transportowej, które pokrywają się z siecią transportu wojskowego, wskazaną w dokumencie *„Wymagania wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w ramach UE i poza nią”*, zatwierdzonym przez Radę w dniach 26 czerwca 2023 r. i 23 października 2023 r., oraz w późniejszych zatwierdzonych dokumentach, państwa członkowskie uwzględniają potrzebę, znaczenie i wykonalność działań wykraczających poza wymagania określone w rozdziale III niniejszego rozporządzenia, które mają uwzględniać wagę, rozmiar i skalę wojskowego transportu oddziałów i sprzętu.”
2. „Komisja, uwzględniając wymogi konstytucyjne państw członkowskich, przeprowadza analizę w celu określenia możliwości dokonywania przemieszczeń z krótkim wyprzedzeniem i na dużą skalę w całej Unii, w tym na potrzeby mobilności wojskowej (...).”

Warto zaznaczyć, że istotne fragmenty dokumentu *„Wymagania wojskowe w zakresie mobilności wojskowej”* mają charakter niejawnny. Niemniej uprawnione jest domniemanie, że znacząca część wskazanej w nim infrastruktury dotyczy wschodniej flanki NATO – a w szczególności Polski, pełniącej funkcję regionalnego węzła transportowego.

Znamienne jest, że w zaktualizowanej sieci TEN-T na terenie Polski aż **80% długości** nowo projektowanych linii kolejowych przypada na obszar **na wschód od Wisły**, a **około 60%** długości nowo dodanych istniejących linii kolejowych (przewidzianych do modernizacji) również znajduje się po prawej stronie rzeki. Dla porównania: ta część kraju stanowi jedynie **46% powierzchni Polski**, a udział infrastruktury kolejowej w tym regionie jest jeszcze mniejszy. Powyższe dane potwierdzają hipotezę, że nowo planowane elementy sieci TEN-T mogą mieć z punktu widzenia UE **znaczenie strategiczne o charakterze wojskowym**.

Art. 50 – Dostępność dla wszystkich użytkowników

Zgodnie z rozporządzeniem transeuropejska infrastruktura transportowa umożliwia niezakłóconą mobilność i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób doświadczających ubóstwa transportowego oraz dla osób mieszkających w

regionach oddalonych, wiejskich, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także na obszarach słabo zaludnionych.

Z analizy celów ogólnych i szczegółowych Rozporządzenia 2024/1679 wyłania się wyraźny postulat silnego nacisku na rozwój sieci kolejowej – zarówno w zakresie dalekobieżnych przewozów pasażerskich, jak i transportu towarowego. Rozwój ten powinien odbywać się w sposób zapewniający możliwie najwyższą efektywność wykorzystania infrastruktury, przy jednoczesnej koordynacji i integracji między infrastrukturą dla transportu dalekobieżnego, regionalnego i lokalnego. Szczególny nacisk położono także na włączenie do systemu transportowego obszarów peryferyjnych.

Tworzona sieć ma być redundantna i odporna – zwłaszcza w zakresie połączeń transgranicznych – a projekty realizowane na styku państw członkowskich powinny być znacznie lepiej skoordynowane niż dotychczas. Istotne znaczenie przypisano także rozwojowi transportu intermodalnego, w tym budowie odpowiedniej sieci terminali przeładunkowych, oraz aspektowi militarnemu – tj. przystosowaniu infrastruktury do potrzeb szybkiego i masowego przemieszczania wojsk i sprzętu, w kontekście potencjalnego konfliktu zbrojnego (np. z Federacją Rosyjską).

Wszystkie powyższe założenia, wprowadzone do treści Rozporządzenia 2024/1679 w sprawie wytycznych dla sieci TEN-T, pozostają w pełni spójne z charakterem programu CPK, który już wcześniej uwzględniał wszystkie wskazane aspekty.

Tę zgodność potwierdza m.in. analiza pokrycia programu CPK z siecią TEN-T po wejściu w życie nowego rozporządzenia. Aż **77% linii kolejowych** ujętych w programie CPK (realizowanych przez CPK Sp. z o.o. oraz PKP PLK S.A.) zostało objętych siecią TEN-T – w tym:

- 79% odcinków istniejących (zarządzanych przez PKP PLK S.A.),
- 72% odcinków planowanych do realizacji w ramach programu CPK.

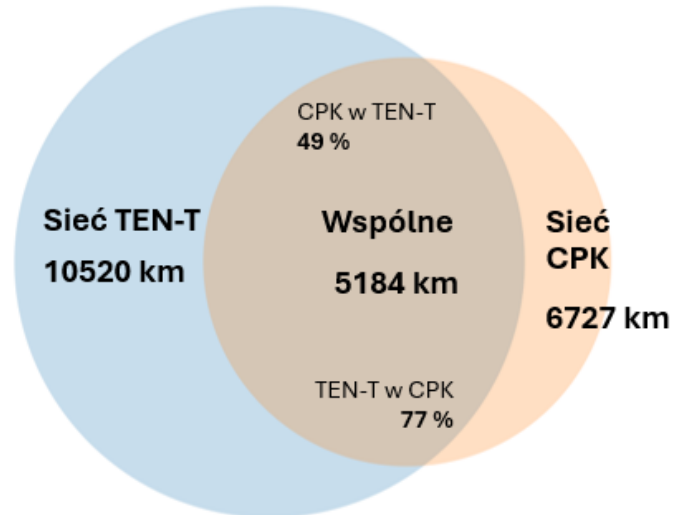
Jeszcze wyraźniej tę korelację widać w odniesieniu do ogólnej długości linii kolejowych objętych siecią TEN-T na terytorium Polski. Linie CPK stanowią:

- 49% całkowitej długości polskiej części sieci TEN-T,
- 42% długości odcinków istniejących
- oraz aż 90% długości nowo planowanych linii, które zostały dodane do sieci TEN-T.

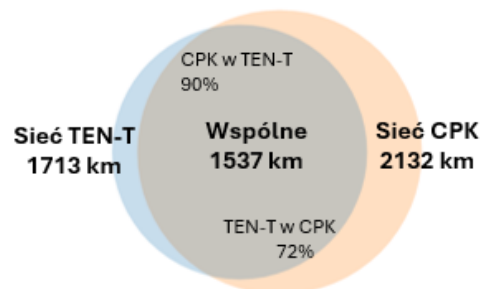
Warto zaznaczyć, że wszystkie nowo dodane do sieci TEN-T planowane odcinki kolejowe o łącznej długości ok. 810 km pochodzą z programu CPK.

Wzajemne relacje długości linii ujętych w programie CPK i w sieci TEN-T przedstawiają poniższe diagramy Venna*:

Linie kolejowe (planowane i istniejące) stanowiące **elementy sieci TEN-T** oraz **programu CPK**



Planowane (nowe) linie kolejowe stanowiące **elementy sieci TEN-T** oraz **programu CPK**

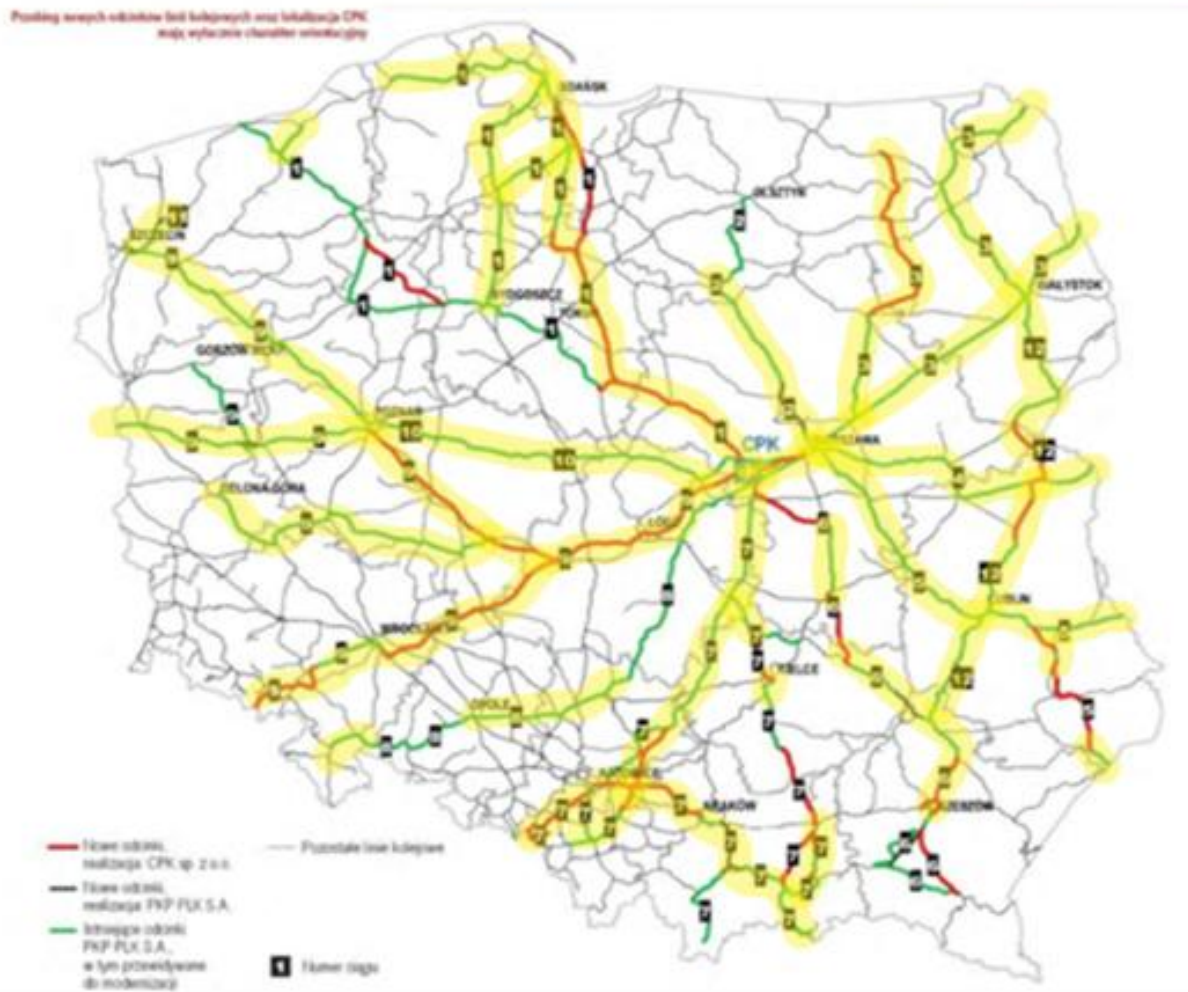


Rys. 14. Diagramy Venna.

*Do nowych linii w sieci CPK zaliczone są również inwestycje PKP PLK, jak Rail Baltica (odcinek Etk – Trakiszki) czy LK622 Podtęża – Tymbark/Mszana Dolna)

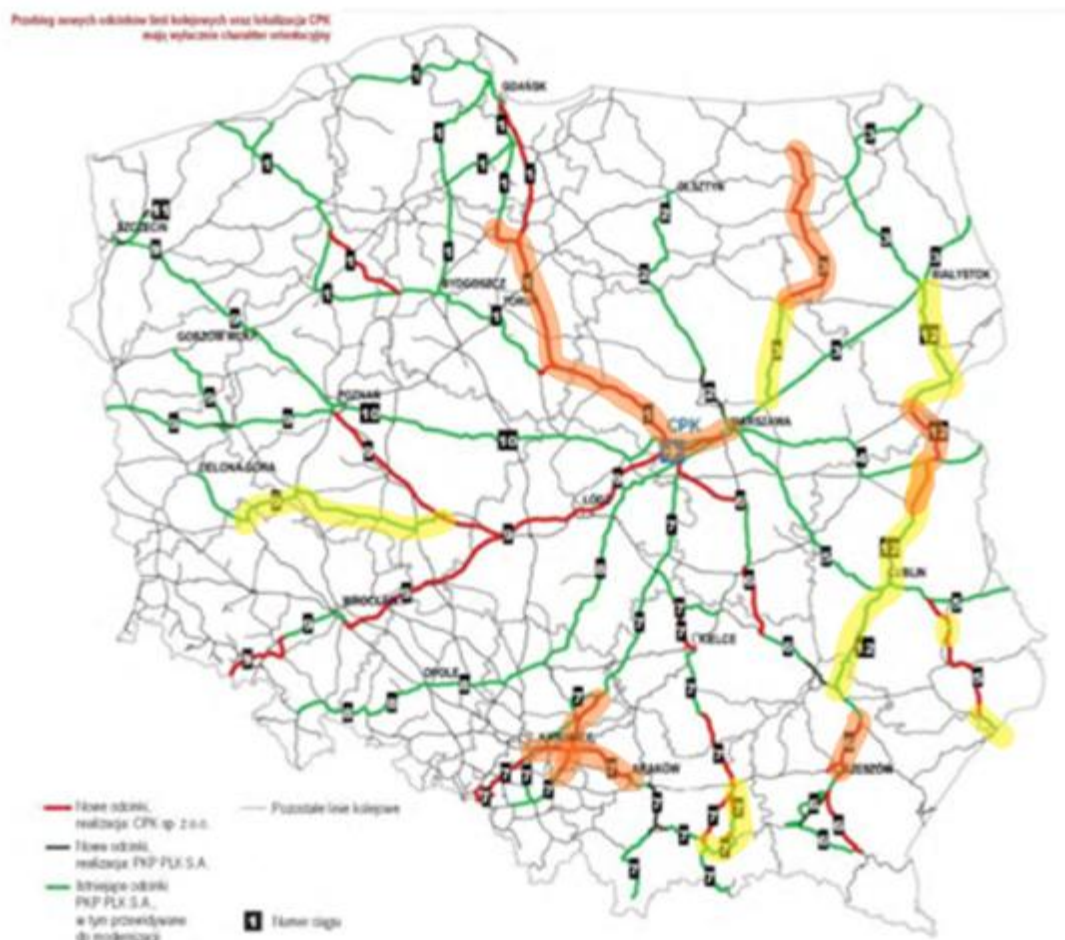
Linie CPK, które znalazły się w sieci TEN-T, pokazuje poniższa mapka

Rysunek 1. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągł) wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację



Rys. 15. Elementy sieci CPK uwzględnione w sieci TEN-T wg Rozporządzenia 2024/1679

Rysunek 1. Kolejowe Linie Inwestycyjne Towarzyszące (ciągi) wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację



Rys. 16. Elementy programu CPK dodane do sieci TEN-T w wyniku przyjęcia Rozporządzenia 2024/1679 – z podziałem na odcinki istniejące (kolor żółty) i nowoprojektowane (kolor pomarańczowy)

Wykaz linii stanowiących elementy programu CPK, z oznaczeniem linii wchodzących jednocześnie w skład sieci TEN-T, przedstawia poniższa tabela:

Nr Linii	ciąg nr	Odcinek	Charakter	Parametry	Długość [km]	TEN-T 2024	TEN-T 2013
5/50.	1.	CPK – Płock – Grochowski – Włocławek	Nowa	KDP	128	128	
5/242.	1.	Grochowski – Grudziądz – Warlubie	Nowa	KDP	115	115	
5.	1.	Grudziądz – Gdańsk	Nowa	KDP	110		
18.	1.	Włocławek – Piła	Modernizacja	Klasyczna	192		
131.	1.	Chorzów Batory – Tczew	Modernizacja	Klasyczna	60	60	60
9.	1.	Tczew – Gdańsk	Modernizacja	Klasyczna	31	31	31
201.	1.	Maksymilianowo – Gdynia Port	Modernizacja	Klasyczna	173	173	173
203.	1.	Tczew – Łąg	Modernizacja	Klasyczna	60	60	60
202.	1.	Gdańsk – Słupsk	Modernizacja	Klasyczna	131	131	131
202.	1.	Koszalin – Białogard	Modernizacja	Klasyczna	22	22	22
405.	1.	Piła – Szczecinek	Modernizacja	Klasyczna	71		

404.	1.	Szczecinek – Kołobrzeg	Modernizacja	Klasyczna	99		
400.	1.	Nakło n. Notecią – Złotów – Okonek	Nowa	KDP/ Klasyczna	71		
9.	2.	Warszawa – Choszczówka	Modernizacja	Klasyczna	15,5	16	16
9.(s)	2.	Choszczówka – Nasielsk	Nowa – skrót istn. linii	KDP	30	30	30
9.	2.	Nasielsk – Działdowo	Modernizacja	Klasyczna	88	88	88
216.	2.	Działdowo – Olsztyn	Modernizacja	Klasyczna	83		
nn	3.	Łącznica Warszawa Wsch. – Warszawa Zacisze Wilno	Nowa	Klasyczna	4	4	
21.	3.	Warszawa Zacisze Wilno – Zielonka	Modernizacja	Klasyczna	7	7	
6.	3.	Zielonka – Kuźnica Białostocka – granica państwa	Modernizacja	Klasyczna	224	224	224
29.	3.	Tłuszcz – Ostrołęka	Modernizacja	Klasyczna	74	74	
29.	3.	Ostrołęka – Łomża – Giżycko	Nowa	Klasyczna/K DP	130	130	
38.	3.	Białystok – Elk	Modernizacja	Klasyczna/K DP	100	100	100
nn	3.	Elk – Trakiszki	Nowa	Klasyczna/K DP	76	76	76
2.	4.	Warszawa Terespol	Modernizacja	Klasyczna	212	212	212
7.	5.	Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk – granica państwa	Modernizacja	Klasyczna	267	267	267
54.	5.	Trawniki – Krasnystaw Miasto	Nowa		21		
69.	5.	Krasnystaw Miasto – Wólka Orłowska	Modernizacja		7	7	
56.	5.	Wólka Orłowska – Zamość	Nowa		25		
56.	5.	Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec	Nowa		43		
69.	5.	Bełżec – Hrebenne	Modernizacja		9	9	
88.	6.	CPK – Warka	Nowa	KDP	66		
8.	6.	Warka – Radom Zachodni	Modernizacja		54	54	54
84.	6.	Radom Zachodni – Kunów	Nowa	KDP	52		
25.	6.	Kunów – Stary Grabów	Modernizacja		41	41	41
80.	6.	Stary Grabów – Zbydniów	Nowa - skrót ist. linii		20	20	20
74.	6.	Zbydniów – Stalowa Wola	Modernizacja		9	9	9
68.	6.	Stalowa Wola Rozwadów – Łętownia	Modernizacja		32	32	32
58/632	6.	Łętownia – Rzeszów	Nowa		42	42	
106.	6.	Rzeszów – Jasło	Modernizacja		70		
106.(s)	6.	Babice – Strzyżów – Wojaszkówka	Nowa - skrót ist. linii		26		
638.	6.	Jedlicze – Szebnie	Nowa łącznica		4		
122.	6.	Rzeszów – Sanok	Nowa		50		
108.	6.	Jedlicze – Sanok	Modernizacja		48		
586.	7.	Idzikowice – Opoczno	Nowa łącznica		4	4	4
25.	7.	Opoczno – Wąsosz Konecki	Modernizacja		30	30	30
89.	7.	Wąsosz Konecki – Kielce	Nowa		25		

8.	7.	Kielce – Sitkówka Nowiny	Modernizacja		10	10	10
73.	7.	Sitkówka Nowiny – Busko-Zdrój	Modernizacja		44		
73.	7.	Busko-Zdrój – Żabno – Tarnów	Nowa		60		
96.	7.	Tarnów (Kłokowa) – Nowy Sącz (Chełmiec) Skrót	Nowa		46		
96.	7.	Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna (gr. państwa)	Modernizacja		146	146	58
4.	7.	Grodzisk – Zawiercie	Modernizacja		223	223	223
1.	7.	Zawiercie – Katowice	Modernizacja		44	44	44
111.	7.	Biała Błotna – WMŚ – Chełmek	Nowa	KDP	62	62	
93.	7.	Chełmek – Czechowice-Dziedzice	Modernizacja		30	30	30
113.	7.	Katowice – WMŚ – Kraków	Nowa	KDP	64	64	
139.	7.	Katowice – Czechowice-Dziedzice	Modernizacja		44	44	44
622.	7.	Podłęże – Tymbark/Mszana Dolna	Nowa	Klasyczna	58	58	58
104.	7.	Tymbark – Nowy Sącz	Modernizacja	Klasyczna	40	40	40
170.	7.	Katowice – granica państwa (Ostrawa)	Nowa	KDP	74	74	74
104.	7.	Mszana Dolna – Chabówka	Modernizacja	Klasyczna	13		
99.	7.	Chabówka – Zakopane	Modernizacja	Klasyczna	43		
1.	8.	Warszawa – Koluszki	Modernizacja	Klasyczna	105	105	105
1.	8.	Koluszki – Wyczerpy	Modernizacja	Klasyczna	118		
1.	8.	Wyczerpy – Częstochowa	Modernizacja	Klasyczna	7	7	
61.	8.	Częstochowa – Fosowskie	Modernizacja	Klasyczna	59	59	59
144.	8.	Fosowskie – Opole	Modernizacja	Klasyczna	32	32	32
287.	8.	Opole – Nysa	Modernizacja	Klasyczna	51		
137.	8.	Nysa – Kamieniec Żąbkowicki	Modernizacja	Klasyczna	38		
276.	8.	Kamieniec Żąbkowicki – Kłodzko	Modernizacja	Klasyczna	23	23	23
85.	9.	Warszawa CPK wraz z Węzłem – Łódź – Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań	Nowa	KDP	431	431	431
86.	9.	Sieradz Płn. – Kępno – Czernica Wr. – Wrocław	Nowa	KDP	138	138	138
274.	9.	Wrocław – Żarów	Modernizacja	KDP/Klasyczna	43	43	43
267/268.	9.	Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa	Nowa	KDP	62	62	62
14.	9.	Kalisz – Głogów	Modernizacja	Klasyczna	168	168	
273.	9.	Głogów – Zielona Góra	Modernizacja	Klasyczna	54	54	54
3.	9.	Poznań Główny – Kunowice	Modernizacja	Klasyczna	176	176	176
367.	9.	Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski	Modernizacja	Klasyczna	74		
3.	9.	Chłastawa – Kosieczyn	Nowa łącznica	Klasyczna	1	1	1
351.	9.	Poznań Główny – Szczecin Główny	Modernizacja	Klasyczna	213	213	213
3.	10.	Warszawa Zachodnia – Poznań Główny	Modernizacja	Klasyczna	302	302	302
401.	11.	Szczecin Dąbie – Goleniów	Modernizacja	Klasyczna	23	23	23
434.	11.	Goleniów – Białuń	Nowa łącznica	Klasyczna	6	6	6
32.	12.	Czeremcha – Białystok	Modernizacja	Klasyczna	77	77	

31.	12.	Fronołów – Czeremcha	Modernizacja	Klasyczna	37	37	
631.	12.	Milanów – Fronołów	Nowa	Klasyczna	80	80	
30.	12.	Milanów – Lublin Północny	Modernizacja	Klasyczna	64	64	
68.	12.	Lublin – Stalowa Wola Rozwadów	Modernizacja	Klasyczna	81	81	
68(s)	12.	Skrót Kraśnik – Rzeszyca	Nowa - skrót ist. linii	Klasyczna	12	12	
Ogólna długość linii stanowiących elementy Programu CPK					6727	5184	3928
Linie stanowiące elementy sieci TEN-T w ogólnej długości sieci linii Programu CPK						77%	58%

Tabela 13. Wykaz linii kolejowych programu CPK wraz z oznaczeniem linii stanowiących elementy sieci TEN-T (kolorem żółtym zaznaczono linie uwzględnione w ramach sieci TEN-T, kolorem pomarańczowym – oznaczono nowoprojektowane linie kolejowe, niestanowiące bezpośrednio elementów sieci TEN-T, ale biegnące w korytarzach istniejących linii kolejowych zaliczonych do sieci TEN-T).

Ponadto należy zauważyć, że około 1/3 długości nowych linii kolejowych programu CPK, które nie zostały ujęte w sieci TEN-T, stanowią odcinki przebiegające w korytarzach linii już istniejących, zakwalifikowanych do sieci TEN-T. Odcinki te służą znacznemu skróceniu przebiegu tras, poprawie parametrów prędkości, bądź separacji ruchu dalekobieżnego od ruchu towarowego i regionalnego w sytuacjach wyczerpania przepustowości infrastruktury.

W związku z tym z dużym prawdopodobieństwem należy zakładać, że wspomniane nowo planowane odcinki mogą zostać włączone do sieci TEN-T przy kolejnej rewizji. Przykładami takich linii są:

- LK5 na odcinku Grudziądz – Gdańsk,
- LK54 i LK56 na odcinku Trawniki – Zamość – Bełżec,
- LK96 (nowy przebieg) na odcinku Tarnów – Nowy Sącz.

Bezwzględna większość pozostałych linii nieuwjętych w sieci TEN-T również posiada potencjał, aby w przyszłości zostać uznana za jej element. Linie te przebiegają przez obszary stanowiące tzw. „białe plamy” infrastrukturalne w Europie Środkowo-Wschodniej, realizując unijny postulat zapewnienia dostępu transportowego dla obszarów peryferyjnych. Przykłady takich odcinków to:

- LK18 Włocławek – Piła,
- LK405 Piła – Szczecinek,
- LK404 Szczecinek – Kołobrzeg,
- ciąg LK79 i LK73 Wąsosz Konecki – Kielce – Tarnów,
- LK122 Rzeszów – Sanok (również jako element korytarza kolejowego Rzeszów – Koszyce, równoległego do trasy Via Carpatia i zaliczanego do bazowej sieci TEN-T).

Jak pokazują zaprezentowane diagramy i mapy, w porównaniu do poprzedniego kształtu sieci TEN-T nastąpiło znaczące uspoźnienie programu CPK z przebiegiem sieci TEN-T na terytorium Polski. Zmiana ta jest szczególnie widoczna w odniesieniu do planowanej budowy nowych linii kolejowych w ramach programu CPK.

Długość planowanych linii CPK zakwalifikowanych do sieci TEN-T wzrosła z 809 km do 1539 km, co oznacza wzrost o 90%.

3.4 Krytyczna ocena działań faktycznych podjętych w Podprogramie Kolejowym w okresie objętym Raportem

W trakcie realizacji programu CPK, po zmianie koalicji rządzącej oraz wymianie zarządu Spółki, a jeszcze przed uchwaleniem nowego Programu Wieloletniego, doszło do szeregu działań niepożądanych z punktu widzenia realizacji celów inwestycji. Poniżej przedstawiono działania o najbardziej szkodliwych konsekwencjach.

3.4.1 Opóźnienia w realizacji programu

W okresie po zmianie koalicji rządzącej oraz zarządu Spółki CPK, a przed uchwaleniem nowego Programu Wieloletniego, doszło do poważnych opóźnień w realizacji zadań inwestycyjnych, zwłaszcza w zakresie komponentu kolejowego. Program CPK w odniesieniu do wszystkich nowych linii kolejowych poza tzw. „linią Ygrek” pozostawał – i nadal pozostaje – w stanie zawieszenia. Kontynuowane są jedynie te prace, które zostały zakontraktowane przed styczniem 2024 r. Do momentu ogłoszenia decyzji o kontynuacji budowy lotniska oraz linii Ygrek, zawieszono również decyzje dotyczące węzła kolejowego CPK, w tym zarówno odraczanie podpisania nowych umów, jak i wydawanie decyzji negatywnych skutkujących zatrzymaniem przygotowanych wcześniej działań.

Pomimo gotowości do podpisania umowy na dokumentację projektową węzła kolejowego CPK – oraz zobowiązania wynikającego z rozstrzygnięcia postępowania przetargowego – przez wiele miesięcy wstrzymywano podpisanie umowy, która ostatecznie została zawarta dopiero 20 września 2024 r. Opóźnienie to, trwające 7-8 miesięcy, może mieć istotny wpływ na termin oddania do użytku całej trasy Warszawa – CPK – Łódź, co z kolei negatywnie oddziałuje na funkcjonowanie całej polskiej sieci kolejowej.

Linia Warszawa – CPK – Łódź, jako główny wyjazd i wjazd z/do Warszawy dla pociągów dalekobieżnych, jest kluczowym elementem węzła warszawskiego – najważniejszego węzła kolejowego w kraju. Jej uruchomienie warunkuje dalszy rozwój przewozów dalekobieżnych w Polsce, ponieważ bez tej inwestycji niemożliwe będzie istotne

zwiększenie liczby pociągów łączących Warszawę z zachodnią częścią kraju. Przepustowość obecnie wykorzystywanych linii – LK1 (Grodzisk – Skierniewice) oraz LK3 (Warszawa Zachodnia – Łowicz) – jest na granicy wyczerpania, przy czym ruch dalekobieżny współdzieli tam infrastrukturę z ruchem regionalnym, aglomeracyjnym i miejskim.

W tej sytuacji budowa odseparowanej linii kolejowej dla ruchu dalekobieżnego jest jedynym realnym rozwiązaniem problemu ograniczonej przepustowości i ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia sprawnych połączeń m.in. z Wrocławiem, Opolem, Łodzią, Poznaniem, Szczecinem, Toruniem i Bydgoszczą. Każde opóźnienie w realizacji tej linii jest równie szkodliwe dla transportu kolejowego, jak opóźnienie budowy lotniska CPK dla sektora lotniczego.

Dodatkowe opóźnienia w pracach projektowych linii KDP wynikają również ze zmiany parametrów projektowych – zwiększenia prędkości eksploatacyjnej z 250 km/h do 350 km/h – co pociągnęło za sobą konieczność aktualizacji raportów oddziaływania na środowisko. Decyzja ta – mimo że pozornie korzystna – okazuje się szczególnie szkodliwa dla odcinka Warszawa – CPK, na którym i tak nie ma możliwości osiągnięcia wyższych prędkości z uwagi na ograniczenia infrastrukturalne (w tunelu i stacji CPK prędkości maksymalne wynoszą odpowiednio 120 km/h i 100 km/h). W związku z tym wszelkie koszty – zarówno czasowe, jak i finansowe – związane z podniesieniem prędkości na tym odcinku należy uznać za nieuzasadnione i marnotrawne.

Konsekwencją opóźnień projektowych będzie późniejsze oddanie linii do eksploatacji, a co za tym idzie – odsunięcie w czasie korzyści gospodarczych i społecznych wynikających z jej użytkowania. Ponadto istnieje realne ryzyko rozminięcia się terminu otwarcia lotniska CPK z gotowością infrastruktury kolejowej do jego obsługi, co byłoby skrajnie niekorzystne z punktu widzenia efektywności całej inwestycji.

3.4.2 Nieprawidłowe przebiegi tras w zatwierdzonych do realizacji wariantach

W omawianym okresie zatwierdzono dwa warianty inwestorskie planowanych linii kolejowych – LK29 oraz LK5/50 – zawierające istotne błędy funkcjonalne. Dodatkowo zlecono do realizacji dokumentację projektową dla odcinka LK85 w Kaliszu, która była sprzeczna z uprzednio zatwierdzonym wariantem inwestorskim, bez formalnej zmiany tego wariantu. Wskazane błędne decyzje dotyczą dwóch głównych kategorii nieprawidłowości:

1. **Niewłaściwego zaprojektowania włączeń średnich miast** (takich jak Kalisz i Płock), które mają być obsługiwane tylko przez część pociągów KDP;

2. Nieoptymalnych przebiegów tras przyjętych w zatwierdzonych wariantach inwestorskich.

Nieprawidłowe włączenia Kalisza i Płocka do linii KDP

W zakresie decyzji przestrzennych konsekwentnie przyjmowano rozwiązania ograniczające dostępność średnich ośrodków miejskich, takich jak Kalisz i Płock, poprzez błędne przebiegi tras i nieoptymalne rozwiązania geometryczne. W rezultacie utrudniono skuteczną obsługę tych miast, mimo że znajdują się one na głównym przebiegu planowanych tras. Prawidłowo zaprojektowana łącznica do stacji powinna:

- minimalizować długość odgałęzienia od trasy głównej,
- umożliwiać hamowanie i przyspieszanie pociągu w sposób zgodny z charakterystyką taboru⁴⁶,
- nie powodować dodatkowych strat czasowych poza wynikającymi z planowego postoj.

Tymczasem w przypadku zarówno Kalisza, jak i Płocka, zaprojektowane przebiegi wydłużają trasę dojazdu, a zastosowana geometria nie zapewnia optymalnych warunków dla procesu hamowania i rozpędzania pociągu, co skutkuje ponadstandardowym wydłużeniem czasu obsługi przystanku.

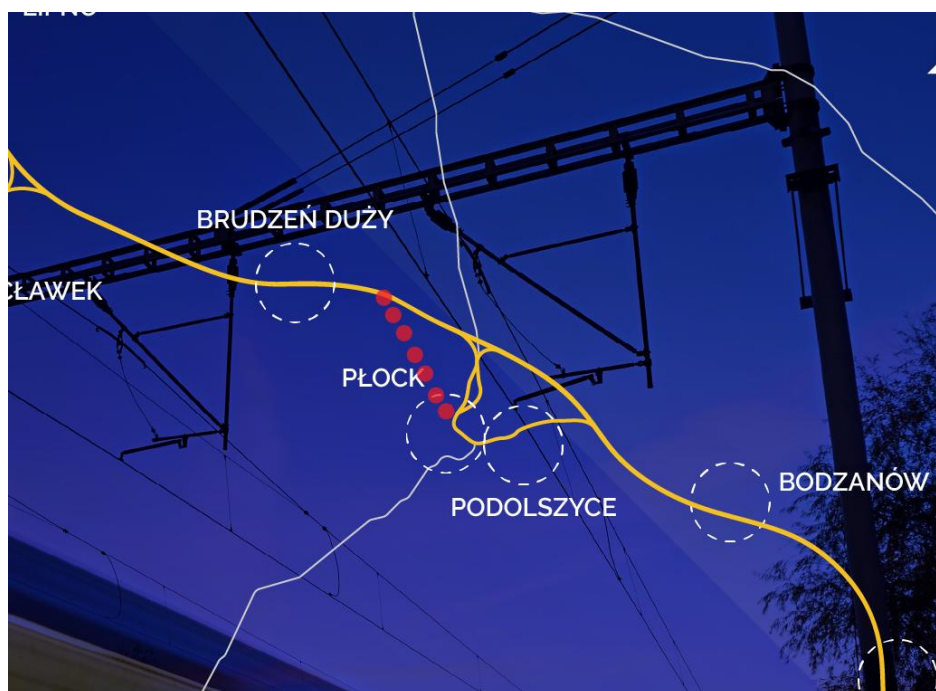
Prawidłowe rozwiązania infrastrukturalne – jak np. te zastosowane w Sieradzu – pozwalają na ułożenie rozkładu jazdy w sposób symetryczny i cykliczny, umożliwiając naprzemienną obsługę przystanków w średnich miastach (np. w Sieradzu lub Kaliszu) bez wpływu na punktualność odjazdów z głównych węzłów (np. z Łodzi w kierunku Warszawy). W przypadku błędnych rozwiązań – powodujących opóźnienie obsługi o więcej niż 1 minutę – cały cykl rozkładowy ulega zaburzeniu, co skutkuje koniecznością zmiany godzin odjazdu z głównego węzła, również dla pociągów, które danego przystanku na danym kursie nie obsługują.

W efekcie, w warunkach liberalizacji rynku kolejowego, nieprawidłowo zaprojektowana infrastruktura zniechęca przewoźników komercyjnych do obsługi takich miast, ponieważ oznacza to większą stratę czasu w porównaniu z zatrzymaniem na stacjach położonych przy trasie głównej.

⁴⁶ W praktyce oznacza to, że tuki o najmniejszych promieniach – umożliwiające jazdę z najniższą bezpieczną prędkością – powinny znajdować się bezpośrednio przed stacją, a tuki o większych promieniach – umożliwiające wyższe prędkości – w większej odległości od niej. Tylko taka sekwencja umożliwia wykorzystanie pełnego potencjału hamowania taboru bez niepotrzebnych strat czasowych.

Błędne decyzje projektowe – przykłady

W przypadku Kalisza, realizowany wariant przebiegu (sprzeczny z wcześniej przyjętym wariantem inwestorskim W9) znacząco pogarsza dostępność miasta i wydłuża czas przejazdu. Podobnie, zatwierdzony wariant włączenia Płocka do linii KDP został zaprojektowany w sposób nieoptymalny funkcjonalnie, co ilustruje załączony rysunek porównujący go z wariantem postulowanym jako właściwy.

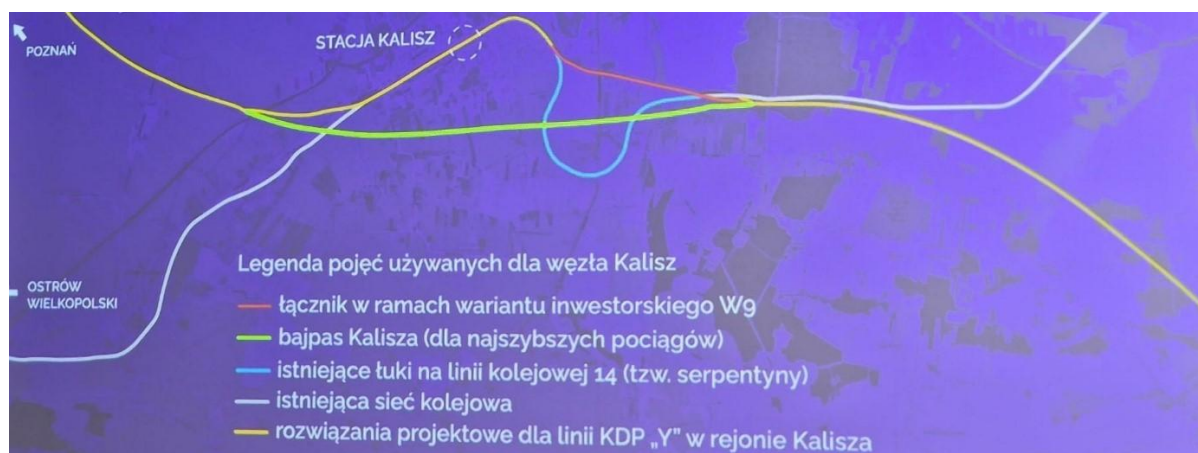


Rys. 17. Wariant włączenia Płocka do sieci KDP wraz z postulowanym korytarzem optymalnego wariantu włączenia od strony północnej

W przypadku Kalisza sytuacja jest podobna, jednak posiada dodatkowy, szczególnie bulwersujący aspekt. Ostatnio podjętej decyzji o zaprojektowaniu by-passa omijającego miasto towarzyszyło celowe zaniechanie realizacji prawidłowego wariantu włączenia Kalisza do sieci KDP, zgodnego z wcześniej wybranym wariantem inwestorskim W9.

Co istotne, realizacja tego wariantu umożliwiłaby przełożenie istniejącego przebiegu linii kolejowej nr 14, która obecnie przecina centrum miasta, do nowego korytarza. W efekcie możliwa byłaby likwidacja bądź istotne ograniczenie funkcjonowania XIX-wiecznej tzw. „kolejowej serpenty” – układu torów znacząco ograniczającego rozwój urbanistyczny miasta. Zaniechanie to przekreśla szansę na jednoczesne osiągnięcie optymalnych

parametrów kolejowych i korzyści urbanistycznych dla Kalisza, co obrazuje poniższa ilustracja.



Rys 18. Warianty przebiegu linii przez Kalisz według prezentacji Spółki CPK, z zaznaczeniem uzgodnionego społecznie łącznika zgodnego z wariantem W9, od którego realizacji Spółka – z niejasnych przyczyn – usiłuje odstąpić.

Sytuacja ta budzi tym większe zdziwienie, że Ministerstwo Infrastruktury deklaruje zatrzymywanie w Kaliszu połowy pociągów kategorii ICE. Oznacza to, że dla znacznej części pasażerów relacji Poznań – Łódź – Warszawa, a także dla podróżnych relacji Kalisz-Łódź-Warszawa/Kraków, celowo projektuje się trasę o nieprawidłowym przebiegu, suboptymalną zarówno pod względem geometrycznym, jak i funkcjonalnym.

Motywacją tej decyzji jest rzekoma oszczędność na poziomie 300-400 mln zł, mimo że środki te mogłyby być częściowo współfinansowane ze środków Unii Europejskiej. Oszczędność ta ma zostać osiągnięta kosztem wydłużenia czasu podróży o 3-4 minuty, co w warunkach linii dużych prędkości należy uznać za istotne opóźnienie.

Jednocześnie, w ramach tego samego projektu, dla drugiej połowy pasażerów tej samej relacji (Poznań – Łódź – Warszawa – Kraków) planowana jest budowa by-passa omijającego Kalisz, prawdopodobnie zawierającego tunel przystosowany do prędkości $V = 350 \text{ km/h}$, o szacunkowym koszcie 2-3 miliardów złotych. Inwestycja ta ma na celu... oszczędność również rzędu 3-4 minut w czasie przejazdu.

Takie rozstrzygnięcie trudno uzasadnić z jakiegokolwiek perspektywy: logicznej, ekonomicznej, transportowej czy inżynierskiej. Co więcej, odstąpienie od społecznie uzgodnionego wariantu inwestorskiego W9 godzi nie tylko w racjonalność procesu inwestycyjnego, ale również podważa zaufanie do Spółki CPK jako inwestora publicznego.

Inne nieprawidłowe przebiegi trasowania linii kolejowych

Nieprawidłowe przebiegi planowanych linii kolejowych dotyczą również wybranych wariantów inwestorskich dla linii kolejowej nr 29 na odcinku Ostrołęka – Łomża, błędnych założeń modernizacji istniejącego odcinka LK29 Tłuszcz – Ostrołęka (realizowanego przez PKP PLK S.A.), a także geometrycznie nieprawidłowego włączenia odcinka LK50 Grochowski – Włocławek, który ma służyć trasowaniu pociągów KDP z kierunku CPK i Płocka przez Włocławek do Torunia, Bydgoszczy, a dalej w kierunku Koszalina i Szczecina.

LK29: Ostrołęka – Łomża oraz Tłuszcz – Ostrołęka

W przypadku wariantu inwestorskiego LK29 na odcinku Ostrołęka – Łomża oraz w przyjętym przez PKP PLK S.A. wariantcie modernizacji istniejącego odcinka Tłuszcz – Ostrołęka (do prędkości 120 km/h) widać analogiczną, szkodliwą tendencję do poszukiwania pozornych oszczędności inwestycyjnych – i to w projekcie, który jako element sieci TEN-T może być współfinansowany ze środków unijnych. Oszczędności te realizowane są kosztem trwałych dysfunkcji infrastrukturalnych, które będą miały negatywne konsekwencje przez dziesięciolecia eksploatacji tej linii. W efekcie upośledzeniu ulega podstawowy cel funkcjonalny tej linii – czyli włączenie dawnych miast wojewódzkich, Ostrołęki i Łomży, do izochrony czasowej dojazdu do Warszawy, akceptowalnej dla codziennych podróży realizowanych pociągami typu REx.

Istniejący odcinek LK29 ma geometrię i przebieg umożliwiające modernizację do prędkości 160 km/h, a nawet 200 km/h, co pozwoliłoby osiągnąć czas przejazdu do Warszawy w granicach 50–55 minut dla pociągów REx z postojami w Wyszowie i Wołominie⁴⁷. Nowo planowany, 30-kilometrowy odcinek Ostrołęka – Łomża, projektowany z geometrią na 250 km/h, a obsługiwany taborem REx zdolnym do jazdy z prędkością 160–200 km/h, umożliwiłby pokonanie trasy w 10–15 minut. Oznaczałoby to czas przejazdu z Łomży do Warszawy na poziomie 60–70 minut, czyli na granicy akceptowalności dla codziennych dojazdów do pracy i szkoły.

Tymczasem wybrany wariant inwestorski zakłada wykorzystanie wydłużonej o ok. 6 km trasy w oparciu o istniejące linie o niekorzystnej geometrii, zaś modernizacja odcinka Tłuszcz – Ostrołęka jedynie do 120 km/h uniemożliwia osiągnięcie zakładanych celów czasowych – nie tylko dla Łomży, ale nawet dla samej Ostrołęki.

W odróżnieniu od podróży dalekobieżnych, gdzie różnice 15-20 minut mogą być akceptowalne, w przypadku codziennych dojazdów czas przejazdu staje się czynnikiem

⁴⁷ Z postojami pośrednimi w Wyszowie i Wołominie.

decydującym – nie tylko o wyborze środka transportu, ale o atrakcyjności i perspektywach rozwoju całego regionu. Przy zbyt długim czasie podróży do Warszawy, codzienne dojazdy stają się po prostu nieopłacalne i nieakceptowalne.

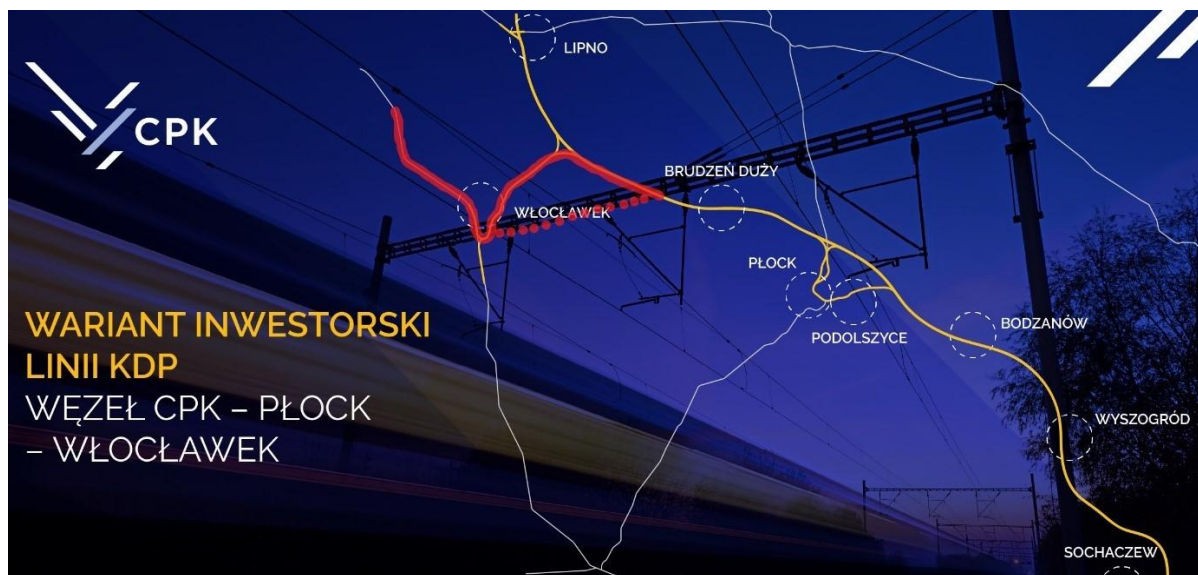
Wybór nieoptymalnego wariantu może być motywowany założeniem, że inwestycja w rozbudowę LK29 i tak nie zostanie zrealizowana, a zatem decyzja inwestorska nie ma znaczenia. Takie podejście jest błędne i krótkowzroczne.

LK50: Włocławek – włączenie do LK5

W przypadku linii LK50, odgałęzienia łączącego Włocławek i LK18 z CMK Północ (LK5), przyjęty wariant trasowania skutkuje powstaniem niewłaściwego i wydłużonego wjazdu do Włocławka, o geometrii wymuszającej istotne ograniczenie prędkości i tym samym wydłużenie czasu jazdy.

Dodatkowo, cały przebieg LK50 w kierunku Toruń – Bydgoszcz przez Włocławek przybiera nieefektywny, zygzakowaty kształt, który wydłuża trasę pociągu o około 6 km. Problemy te wynikają z przesunięcia węzła łączącego LK50 z LK5 z rejonu Grochowska (pomiędzy Grochowskim a Dobrzyniem nad Wisłą) do obszaru Nowej Wsi w gminie Wielgie.

Najprawdopodobniej przesunięcie to podyktowane było dążeniem do ograniczenia kosztów inwestycyjnych poprzez skrócenie budowanego odcinka o ok. 5 km. W rezultacie uzyskano oszczędności krótkoterminowe kosztem trwałego pogorszenia funkcjonalności linii, która będzie użytkowana przez kilkadziesiąt, a nawet kilkaset lat.



Rys. 19. Wariant inwestorski z zaznaczonym wydłużonym przebiegiem trasy przez Włocławek oraz sugerowanym przebiegiem optymalnym dla prawidłowej obsługi miasta

Nieprawidłowy przebieg wybranego wariantu inwestorskiego linii przez Włocławek skutkuje wydłużeniem zarówno czasu przejazdu (o 1,5–2 minuty), jak i całkowitej

długości trasy pociągu. W efekcie może dojść do trasowania pociągów KDP do Torunia i Bydgoszczy alternatywnym korytarzem przez Lipno, z wykorzystaniem LK27 (po planowanej modernizacji i elektryfikacji). Trasa przez Lipno będzie w takim przypadku krótsza o ok. 15 km i szybsza, co może skutkować pomijaniem 100-tysięcznego Włocławka oraz Aleksandrowa Kujawskiego (a przez niego także Uzdrowiska Ciechocinek) przez znaczną część połączeń.

Takie rozwiązanie byłoby niekorzystne zarówno gospodarczo, jak i społecznie, a ponadto może prowadzić do zaniechania realizacji odcinka LK50 – łącznika z CMK do Włocławka.

3.4.3 Zaniechanie pozyskania środków europejskich

Jedną z pierwszych decyzji podjętych po zmianie zarządu Spółki było zaniechanie złożenia wniosku o dofinansowanie z funduszy UE (CEF) dla dokumentacji projektowej węzła kolejowego CPK w ciągu LK85. Dokumentacja była przygotowana do podpisania w dniu składania wniosku, a jej wartość wynosiła 84,8 mln zł, z czego możliwe do uzyskania współfinansowanie unijne wynosiło co najmniej 60 mln zł.

Co istotne, wniosek dla dalszego odcinka tej samej linii – o znacznie mniejszym znaczeniu funkcjonalnym i ruchowym – został złożony i uzyskał dofinansowanie. Pokazuje to, że dostępność środków była realna i w zasadzie pewna, a rezygnacja ze złożenia wniosku miała charakter pozamerytoryczny i polityczny. Wartość poniesionej szkody można określić na co najmniej 60 mln zł utraconego dofinansowania.

Złożenie wniosku rok później, w ostatnim możliwym terminie w tej perspektywie finansowej, nie niweluje szkody, gdyż w tym czasie możliwe było ubieganie się o środki na inne projekty z sieci bazowej TEN-T – np. dla dokumentacji linii KDP Łódź – Wrocław, CMK-Północ lub kolejnych etapów węzła CPK.

3.4.4 Zaniechanie zlecania dokumentacji dla nowych linii kolejowych

W analizowanym okresie wstrzymano wszelkie prace związane z dokumentacjami przedprojektowymi i projektowymi dla nowych linii kolejowych, mimo że:

- po nowelizacji rozporządzenia TEN-T liczba linii programu CPK wpisanych do tej sieci wzrosła niemal dwukrotnie,
- obowiązujący Dokument Wdrażający przewidywał zlecenie tych opracowań,
- istniejąca umowa ramowa pozwalała na szybkie wyłonienie wykonawców.

Zaniechanie to zostało następnie usankcjonowane w zmodyfikowanym Programie Wieloletnim, który ogranicza działania Spółki wyłącznie do kontynuacji zadań już wcześniej zleconych – zarówno w zakresie dokumentacji projektowej, jak i przedprojektowej. Decyzje te zapadły pomimo objęcia aż 72% nowych linii programu

CPK siecią TEN-T, co otworzyło możliwość uzyskania unijnego współfinansowania dla opracowań przygotowawczych.

Zaniechanie prac dokumentacyjnych dla nowych linii będzie miało długofalowe negatywne skutki – zarówno dla państwa, jak i dla polskiej branży infrastrukturalnej (projektowej i wykonawczej). W latach 2032–2034 Polska zakończy budowę krajowej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Naturalną konsekwencją tego etapu powinna być intensyfikacja modernizacji i rozwoju sieci kolejowej.

Prace dokumentacyjne powinny być prowadzone już teraz, tak aby od 2032 roku możliwe było oddawanie do użytku 150–200 km nowych linii rocznie – co odpowiada nieco niższemu, ale porównywalnemu tempu względem aktualnej budowy dróg ekspresowych. Zaniechania obecne w działaniach Spółki i Pełnomocnika skutkują utraceniem szans na finansowanie unijne oraz brakiem gotowego portfela projektów inwestycyjnych, co przekreśla możliwość sprawnej realizacji programu kolejowego CPK w nadchodzącej dekadzie.

3.5 Zmiany Programu Wieloletniego CPK i ich charakter

3.5.1 Zmiany części informacyjnej Programu CPK

Fundamentalnym zagadnieniem wymagającym odrębnego omówienia są zmiany w Programie Wieloletnim CPK, które należy ocenić jako skrajnie szkodliwe. Projekt nowej wersji Programu Wieloletniego wpłynął do Rady Ministrów 17 października 2024 r., a więc ponad cztery miesiące po uchwaleniu nowych wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Mimo to nie uwzględniono w nim kluczowych zmian wynikających z tych wytycznych.

Autorzy nowego projektu Programu Wieloletniego pominęli w treści dokumentu odniesienia do nowych wytycznych UE oraz do tych elementów programu CPK, które zostały z niego wykreślone, mimo że stały się priorytetami polityki unijnej. W szczególności w rozdziale 3.2, dotyczącym umocowania programu CPK w dokumentach strategicznych UE, całkowicie pominięto opis zmian przyjętych przez Unię Europejską oraz fakt, że duże część projektów programu CPK została wprost wpisana do nowej sieci TEN-T jako jej planowane elementy. Jest to tym bardziej niezrozumiałe, że w porównaniu do poprzedniej wersji Programu Wieloletniego (przyjętej zaledwie 14 miesięcy wcześniej), jedyną zmianą otoczenia prawnego było właśnie przyjęcie nowych wytycznych UE. Nowa wersja programu powinna więc odzwierciedlać te zmiany, a nie je ignorować.

W nowym dokumencie nie znalazły się (zawarte wcześniej) informacje o uwzględnieniu w sieci TEN-T następujących przedsięwzięć:

- Linii CPK – Płock – Warlubie, wpisanej do bazowej rozszerzonej sieci pasażerskiej i włączonej do przebiegu korytarza „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”;
- Linii Milanów – Biała Podlaska – Fronotów, wpisanej do bazowej rozszerzonej sieci pasażerskiej i towarowej oraz włączonej do korytarza „Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie” wraz z całą magistralą wschodnią;
- Linii Łętownia – Rzeszów, wpisanej do sieci kompleksowej;
- Linii krzyżujących się w węźle Małopolsko-Śląskim (Chetmek, Kraków, Katowice, Centralna Magistrala Kolejowa), również wpisanych do sieci kompleksowej;
- Linii Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko, ujętej w sieci kompleksowej;
- Istniejących linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A., które zostały włączone do TEN-T, a które są elementami programu CPK – o łącznej długości ponad 660 km.

3.5.2 Zmiany w części poświęconej celom strategicznym Programu

W części stanowiącej nową wersję Programu Wieloletniego w porównaniu do dokumentu przyjętego wcześniej zasłży istotne zmiany, które znacząco wpływają na kształt i sens całego programu.

Cel programu

Daleko idącemu wypaczeniu została poddana definicja celu strategicznego programu. W poprzedniej wersji Programu Wieloletniego cel został sformułowany następująco: *„Tworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego przez wybudowanie i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, a ponadto doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego, obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.”*

W nowej wersji Programu Wieloletniego⁴⁸ cel został znacząco zmodyfikowany – usunięto zapis o budowie systemu obejmującego wszystkie obszary Polski. Ta zmiana, choć może wydawać się redakcyjna, ma charakter fundamentalny. Pominięcie tego zapisu oznacza rezygnację z ogólnopolskiego, solidarnościowego podejścia do planowania infrastruktury. W praktyce jest to odejście od idei zapewnienia spójności terytorialnej kraju poprzez równomierny rozwój sieci kolejowej i dostępność transportową dla wszystkich regionów.

⁴⁸ Zob. Tabela „Cele programu – Etap II: Mierniki sukcesu”, s. 38 Programu Wieloletniego CPK.

Zmiana ta pozostaje również w sprzeczności z wytycznymi Unii Europejskiej, zgodnie z którymi transeuropejska infrastruktura transportowa powinna:

„...umożliwiać niezakłóconą mobilność i dostępność dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób mieszkających w regionach oddalonych, wiejskich, peryferyjnych i górzystych, a także na obszarach słabo zaludnionych.” (art. 50 Rozporządzenia 2024/1679)

Nowa definicja celu strategicznego w Programie Wieloletnim ignoruje ten kluczowy wymóg UE, ograniczając wizję programu do funkcji centralnych lub regionalnych, z pominięciem peryferii. Jest to krok wstecz wobec założeń poprzedniej wersji programu, który traktował spójność przestrzenną jako warunek rozwoju całego kraju, nie tylko jego największych ośrodków.

Opis inwestycji w zakresie dworca kolejowego CPK

Analogiczne do opisanych wcześniej zmian celów również w opisie inwestycji w części dotyczącej dworca kolejowego CPK wprowadzono istotne modyfikacje. W pierwotnej wersji Programu Wieloletniego zapisano, że: *„Inwestycja obejmuje także węzeł przesiadkowy dla transportu publicznego oraz dworzec kolejowy, **połączony z krajowym systemem transportu kolejowego, ściśle zintegrowany z portem lotniczym.**”* W nowej wersji Programu usunięto fragment dotyczący połączenia dworca z krajowym systemem transportu kolejowego. Zmiana ta budzi poważne wątpliwości co do wewnętrznej spójności strategicznej inwestycji CPK a także jej zgodności z celami polityki UE.

Usunięcie wskazanego zapisu jest działaniem trudnym do zrozumienia w kontekście roli CPK jako głównego portu lotniczego kraju, projektowanego z myślą o obsłudze ponad 40 milionów pasażerów rocznie. Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi UE, każde lotnisko o rocznej odprawie przekraczającej 12 milionów pasażerów musi zostać: *„połączone z transeuropejską siecią kolejową, w tym – w miarę możliwości – z siecią kolei dużych prędkości, zapewniającą usługi dalekobieżnej,”*

Wyjątek od tego obowiązku może zostać zastosowany wyłącznie w przypadku występowania szczególnych ograniczeń geograficznych lub znaczących ograniczeń fizycznych. W przypadku CPK żadne z tych ograniczeń nie występują – wręcz przeciwnie: lotnisko zostało celowo zlokalizowane na przecięciu dwóch pasażerskich korytarzy bazowej sieci TEN-T, w celu zapewnienia jego pełnej integracji z krajowym systemem kolejowym. Z tego względu można stwierdzić, że to właśnie CPK – bardziej niż jakiegokolwiek inne lotnisko w Unii Europejskiej – spełnia warunki, które nakładają obowiązek integracji z siecią kolejową.

Pominięcie w opisie inwestycji zapisu o połączeniu z krajowym systemem kolejowym:

- osłabia logikę funkcjonalną projektu,

- wprowadza niezgodność z polityką unijną,
- oraz może obniżyć szanse na współfinansowanie inwestycji ze środków UE, które są uzależnione od zgodności projektów z celami polityki TEN-T.

W świetle powyższego usunięcie tego zapisu należy ocenić jako działanie strategicznie błędne, nieuzasadnione merytorycznie i potencjalnie szkodliwe dla powodzenia całej inwestycji.

Katalog oczekiwanych korzyści z realizacji Programu

Z katalogu oczekiwanych korzyści z realizacji inwestycji w ramach podprogramu kolejowego CPK – mających stanowić bezpośrednie rezultaty programu – usunięto między innymi:

- zniwelowanie zjawiska wykluczenia transportowego,
- zapewnienie połączeń o wysokim standardzie z Czechami i Ukrainą.

Zmiany te pozostają w sprzeczności z wytycznymi UE dotyczącymi kształtowania sieci TEN-T, które jednoznacznie wskazują na konieczność:

- zapewnienia dostępu do sieci w regionach peryferyjnych,
- poprawy koordynacji przedsięwzięć transgranicznych,
- uwzględnienia pełnego przebiegu sieci TEN-T na terytorium państw członkowskich.

Wykreślone z katalogu korzyści połączenia odpowiadają inwestycjom, które zostały wprost ujęte w sieci TEN-T, m.in.:

- nowej linii Katowice – Ostrawa,
- nowej linii Wrocław – Trutnov,
- klasycznemu korytarzowi Warszawa – Lublin – Rawa Ruska – Lwów, dla którego Spółka prowadzi prace nad STEŚ dla skrótu trasy w nowym przebiegu Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec (LK54/56).

3.5.3 Rezygnacja z Sieci Terminali Intermodalnych (STI)

W nowej wersji Programu Wieloletniego zrezygnowano z realizacji Sieci Terminali Intermodalnych (STI) – i to pomimo tego, że w niektórych przypadkach prace dokumentacyjne dotyczące terminali zostały zlecone jedynie w ramach opracowań projektowych dla planowanych linii kolejowych.

Tę rezygnację należy uznać za działanie nieadekwatne i systemowo nieprawidłowe. Terminale intermodalne pełnią kluczową funkcję dla zwiększenia efektywności ekonomicznej linii kolejowych, zwłaszcza tych prowadzących w obszary peryferyjne. Są one także jedyną realną szansą na zwiększenie udziału kolei w rynku przewozów towarowych, szczególnie w segmencie przewozów rozproszonych i krótkodystansowych.

Infrastruktura terminalowa jest warunkiem koniecznym dla:

- przerzucenia większego wolumenu towarów z transportu drogowego na kolej,
- rozwinięcia konkurencyjnej oferty przewoźników kolejowych,
- osiągnięcia unijnych celów klimatycznych i środowiskowych.

Decyzja o wykreśleniu STI z Programu stoi w bezpośredniej sprzeczności z polityką transportową UE, w szczególności z:

- art. 4 pkt c Rozporządzenia TEN-T, który stanowi o konieczności „efektywniejszego wykorzystywania nowej i istniejącej infrastruktury, na przykład w sektorze kolejowym”;
- art. 34 Rozporządzenia, dotyczącego wymogów wobec terminali multimodalnych.

3.5.4 Rezygnacja z uzyskiwania decyzji środowiskowych dla innych linii kolejowych niż „Ygrek”

W Programie Wieloletnim 2023 oraz wynikającym z niego Dokumencie Wdrażającym przewidziano:

- opracowanie dokumentacji przedprojektowych i projektowych dla 30 zadań,
- złożenie wniosków o uzyskanie decyzji środowiskowych dla 1 338 km linii kolejowych – z planowanych ponad 1 900 km, które miały zostać zrealizowane przez Spółkę CPK⁴⁹.

W nowelizacji Programu Wieloletniego, zakres obowiązku uzyskania decyzji środowiskowych zredukowano niemal wyłącznie do tzw. „Ygreka” – co pokazuje mapa zamieszczona w dokumentach wykonawczych⁵⁰. Zgodnie z aktualnym brzmieniem programu, do 2032 r. Spółka ma uzyskać decyzje środowiskowe jedynie dla:

- Terminala CPK,

⁴⁹ Współpraca ze spółką PKP PLK S.A. powinna objąć równoległe prace nad dokumentacją modernizacji odcinków linii konwencjonalnych (LK29, 30, 31, 32, 68) o łącznej długości ok. 350 km, wpisanych do sieci TEN-T i istotnych z punktu widzenia obronności państwa.

⁵⁰ zob. przypis 55 (str. 88)

- linii Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań,
- linii Katowice – granica państwa.

Oznacza to wycofanie się z planów przygotowania dokumentacyjnego dla zdecydowanej większości nowych linii, w tym tych już wpisanych do sieci TEN-T.

Rysunek 1 Przebieg linii Y na tle sieci kolejowej w Polsce



Rys. 20. Planowany przebieg linii „Ygrek”.

Ograniczenie dokumentacji projektowych w nowym Programie Wieloletnim

Zgodnie z zapisami nowej wersji Programu Wieloletniego, prace nad dokumentacjami projektowymi mają być realizowane jedynie dla enumeratywnie wymienionych linii kolejowych:

- LK170 Katowice – Ostrawa,
- LK58 Łętownia – Rzeszów.

W obu przypadkach chodzi o dokumentacje zlecone jeszcze przed 2024 r. Dla pozostałych linii przewidziano wyłącznie realizację zleconych wcześniej dokumentacji przedprojektowych.

Zapisy te wynikają wyłącznie z faktu, że wspomniane dokumentacje zostały uruchomione przez poprzedni zarząd Spółki CPK. Oznacza to, że obecna treść Programu Wieloletniego nie przewiduje zlecenia żadnych nowych dokumentacji projektowych, nawet dla linii wpisanych do bazowej (rozszerzonej) sieci TEN-T, o kluczowym znaczeniu strategicznym – takich jak m.in. CMK Północ (odcinek CPK – Płock – Grudziądz – Warlubie) czy linia Milanów – Fronotów.

Obowiązujący Program Wieloletni nie przewiduje zatem składania wniosków o uzyskanie decyzji środowiskowych poza zakresem tzw. „Ygreka”, czyli łącznie 560 km linii kolejowych objętych planowanymi decyzjami do uzyskania do 2032 r.

Jeśli obecny zarząd Spółki będzie ściśle kierował się obowiązującymi zapisami Programu, wszystkie inne działania środowiskowe – w tym kontynuacja już rozpoczętych – zostaną wstrzymane. W efekcie może dojść do utraty środków publicznych wydanych na dotychczasowe prace nad dokumentacjami środowiskowymi oraz braku gotowych projektów do realizacji inwestycji po 2030 r.

Jest to o tyle niezrozumiałe, że – jak już podniesiono – aż 83% linii, dla których w poprzednim Programie planowano złożyć wnioski o uzyskanie decyzji środowiskowych, stanowiło element sieci TEN-T.

Konsekwencje zablokowania inwestycji kolejowych

Z uwagi na to, że nowy Program nie przewiduje uzyskiwania żadnych decyzji środowiskowych poza „Ygrekiem”, należy przyjąć, że – jeśli nie zostaną wprowadzone zmiany – do 2034–2035 roku nie powstanie żadna dokumentacja projektowa umożliwiająca realizację nowych linii kolejowych a tym samym żadna nowa linia (poza „Ygrekiem”) nie będzie mogła być zbudowana.

Tymczasem zgodnie z obowiązującym stanem prawnym – zarówno krajowym, jak i unijnym – wszystkie nowe linie kolejowe wymagają uzyskania decyzji środowiskowych, aby móc ubiegać się o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji kolejowej.

Polityczne i gospodarcze skutki zaniechania

Zaniechanie realizacji dokumentacji środowiskowych i projektowych dla linii wpisanych do TEN-T należy uznać za sprzeczne z polityką UE w zakresie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej interesem publicznym, interesami krajowej branży infrastrukturalnej – zarówno projektową, jak i wykonawczą – która po zakończeniu inwestycji drogowych po 2032 r. nie będzie miała przygotowanych zadań kolejowych do realizacji.

Skutki zaniechania w zakresie zdolności obronnych Polski i NATO

Rezygnacja z przygotowania kluczowych inwestycji infrastrukturalnych dotyczy również przedsięwzięć o znaczeniu strategicznym dla obronności Rzeczypospolitej Polskiej oraz wzmocnienia wschodniej flanki NATO. Są to inwestycje istotne z punktu widzenia poprawy mobilności wojskowej, której wymóg został wyraźnie określony w art. 48 Rozporządzenia TEN-T, zgodnie z którym państwa członkowskie powinny zapewnić możliwość: „*dokonywania przemieszczeń z krótkim wyprzedzeniem i na dużą skalę (...), w tym na potrzeby mobilności wojskowej*”. W tym kontekście szczególne znaczenie mają linie kolejowe wpisane do sieci TEN-T, które nie zostały objęte przygotowaniem dokumentacyjnym w nowym Programie Wieloletnim:

Dofrontowa linia nr 29 (Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Giżycko)

Jest to jedyna planowana dwutorowa magistrala prowadząca w kierunku Przesmyku Suwalskiego, która spełnia wymagania mobilności wojskowej – m.in. poprzez lokalizację dużych obiektów inżynieryjnych (mostów) w odległości ponad 110 km od granic z Rosją i Białorusią. Dzięki temu może pełnić rolę bezpiecznego ciągu logistycznego dla wojsk sojusznicznych.

Rokadowa linia nr 631 (Milanów – Fronotów)

Inwestycja ta umożliwi stworzenie wschodniej magistrali rokadowej przebiegającej równolegle do granicy z Białorusią, łączącej Białystok z Lublinem i Rzeszowem. Cała linia została w czerwcu 2024 r. wpisana do bazowej rozszerzonej sieci TEN-T, co czyni ją formalnie elementem infrastruktury istotnej w skali unijnej.

Zaniechanie prac przygotowawczych nad tymi liniami oznacza utrwalenie upośledzenia zdolności transportu wojskowego na terytorium Polski. Ma to bezpośrednie skutki dla: zdolności obronnych Polski, spójności systemu logistycznego NATO, zdolności szybkiej reakcji w przypadku konieczności obrony Państw Bałtyckich.

W obecnych uwarunkowaniach geopolitycznych brak działań w tym zakresie naraża bezpieczeństwo regionu i stoi w sprzeczności z zobowiązaniami państwa polskiego jako członka Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz Unii Europejskiej.

3.5.5 Rezygnacja z określenia prędkości eksploatacyjnej na 350 km/h – fundamentalna zmiana technologiczne

W nowym Programie Wieloletnim CPK dokonano istotnej zmiany w zakresie parametrów technicznych linii kolei dużych prędkości, faktycznie aprobując wcześniejsze rozstrzygnięcia podnoszące docelową prędkość eksploatacyjną z 250 km/h do 350 km/h. Zmiana ta ma charakter fundamentalny technologicznie, a jej konsekwencje są szerokie i w większości negatywne skutki:

- gospodarcze – oznacza wzrost kosztów budowy, eksploatacji i utrzymania infrastruktury;
- społeczne – może doprowadzić do wzrostu cen biletów i wykluczenia części pasażerów;
- funkcjonalne – skutkuje ograniczeniami co do lokalizacji przystanków i przebiegu tras;
- środowiskowe – wiąże się z większym zużyciem energii i oddziaływaniem akustycznym;
- organizacyjne – utrudnia integrację ruchu KDP z innymi segmentami kolei.

Co szczególnie istotne, decyzja ta została podjęta bez uprzedniego przeprowadzenia publicznie dostępnej, całościowej analizy technicznej i ekonomicznej. Oparto ją wyłącznie na **nieupublicznionych prognozach ruchu**, sporządzonych w oparciu o błędne założenie, że podniesienie prędkości nie wpłynie na wzrost cen biletów względem oferty przy 250 km/h.

Z punktu widzenia pasażera, korzyść czasowa wynikająca z przejścia z 250 do 350 km/h jest marginalna – zazwyczaj wynosi 3–5 minut na odcinku 100–150 km – i nie uzasadnia ogromnych dodatkowych kosztów inwestycyjnych i operacyjnych. Jedynym realnym, pozytywnym efektem podniesienia prędkości eksploatacyjnej z 250 km/h do 350 km/h jest skrócenie czasu przejazdu pociągów. Jednak nawet to korzyść ograniczona i relatywnie niewielka. Maksymalna teoretyczna różnica czasu przejazdu na odcinku 300 km, przy założeniu jazdy bez zatrzymań, ze stałą prędkością (bez rozpędzania i hamowania), wynosi dla prędkości 320 km/h względem 250 km/h: 15 minut i 45 sekund.

W warunkach rzeczywistych różnice te będą znacznie mniejsze, ze względu na:

- konieczność rozpędzania i hamowania,
- obecność przystanków pośrednich,
- konieczność przejazdu przez klasyczną infrastrukturę w węzłach kolejowych.

Co istotne, pociąg osiągający prędkość 250 km/h przyspiesza szybciej i osiąga prędkość maksymalną na znacznie krótszym dystansie niż przy prędkości 320–350 km/h, co wynika bezpośrednio z praw fizyki. Dla przykładowych relacji – Warszawa – Poznań/Wrocław – realne skrócenie czasu przejazdu przy tej samej liczbie postojów wynosi jedynie 13–15 minut. Oszczędność rzędu kilkunastu minut:

- nie przekłada się na istotne zwiększenie konkurencyjności kolei względem innych środków transportu;
- ma marginalne znaczenie z punktu widzenia pasażera podróżującego okazjonalnie na dłuższych dystansach;
- nie zmienia przewagi kolei nad samochodem czy samolotem, która i tak istnieje przy prędkości 250 km/h.

Podnoszenie prędkości do 350 km/h uzasadniano potrzebą dalszego skrócenia czasu przejazdu na trasie Poznań – Warszawa, gdzie różnica względem pociągów klasycznych wynosi ok. 20–25 minut.

Warto jednak zauważyć, że linia KDP na tej trasie została celowo wydłużona (o ok. 45 km), by obsługiwać także Łódź i aglomerację Kalisko-Ostrowską co jest wyjątkiem jak chodzi o inne linie programu CPK. W związku z powyższym linia klasyczna o krótszym przebiegu zapewnia czas przejazdu o około 25 minut krótszy w stosunku do linii KDP o prędkości 250 km/h. Alternatywnym rozwiązaniem dla pasażera na tej relacji jest i tak inna trasa kolejowa, a nie samochód czy samolot.

Pomimo tego uznano, że różnica około 25 minut czasu jazdy względem obecnego (dotycząca tylko tej jednej relacji) jest zbyt mała, i zdecydowano o konieczności dalszego jej zmniejszenia o 13–15 minut. W efekcie dla jednej relacji, o ograniczonym znaczeniu systemowym, podjęto decyzję o wdrożeniu na całej projektowanej sieci KDP technologii linii o prędkości eksploatacyjnej 350 km/h, wprowadzeniu taboru zdolnego do jazdy z prędkością powyżej 300 km/h, a tym samym: przyjęciu rozwiązań o bardzo wysokich kosztach inwestycyjnych, energetycznych i eksploatacyjnych.

Decyzja o podniesieniu prędkości eksploatacyjnej do 350 km/h nie znajduje racjonalnego uzasadnienia w analizie kosztów i korzyści. Pociąga za sobą negatywne skutki finansowe, technologiczne i środowiskowe, a jej jedyny realny efekt – skrócenie czasu podróży – ma znaczenie marginalne i dotyczy wyłącznie jednej relacji.

Konsekwencje podniesienia zakładanej prędkości eksploatacyjnej

Negatywne skutki podniesienia prędkości eksploatacyjnej linii kolejowych dużych prędkości z 250 km/h do 350 km/h mają charakter ekonomiczny, społeczny i funkcjonalny. Jednym z kluczowych obszarów, w którym skutki te są szczególnie odczuwalne, jest efektywność wykorzystania budowanej infrastruktury.

Zwiększenie prędkości rozkładowej linii kolejowej prowadzi do pogorszenia jej przepustowości, zwłaszcza w sytuacji, gdy z tej samej infrastruktury korzystają pociągi poruszające się z różnymi prędkościami. Dzieje się tak, ponieważ pociąg jadący wolniej niż maksymalna prędkość infrastruktury zajmuje więcej slotów rozkładowych, pociągi szybsze doganiają pociągi wolniejsze, które muszą zjeżdżać na stacje, by je przepuścić, jeśli brakuje możliwości przepuszczenia pociągu szybszego, wolniejszy pociąg nie może uzyskać slotu, gdyż blokowałby linię zarezerwowaną dla pociągów szybszych.

Problem ten nasila się wraz ze wzrostem różnicy prędkości między składami korzystającymi z tej samej trasy.

Ograniczenie wykorzystania infrastruktury dla połączeń regionalnych

Na liniach planowanych w ramach Programu CPK przewiduje się eksploatację pociągów typu RegioExpress (REx), o maksymalnej prędkości 200–230 km/h. Współużytkowanie linii z pociągami KDP o prędkości 250 km/h nie stanowi w takim przypadku większego problemu. Wraz ze zwiększeniem prędkości rozkładowej pociągów KDP do 320–350 km/h, możliwość efektywnego ruchu pociągów typu REx na tej samej infrastrukturze drastycznie maleje. Tymczasem to właśnie połączenia REx generują największą liczbę pasażerów, obsługują codzienne dojazdy do pracy i szkół; są kluczowe dla integracji średnich ośrodków z metropoliami.

Zwiększenie prędkości prowadzi więc do ograniczenia dostępności transportowej dla miast takich jak Kalisz, Ostrów Wielkopolski czy Sieradz, które mogłyby być obsługiwane pociągami REx w czasie dojazdu poniżej 40–50 minut do stolic województw.

Przykłady utraty przepustowości

Na liniach takich jak Kalisz/Ostrów – Poznań, Warszawa – CPK, CPK – Łódź, różnica pomiędzy prędkościami pociągów IC/KDP (320–350 km/h) a pociągami REx (200–230 km/h) powoduje konieczność eliminowania pociągów regionalnych z rozkładu lub istotnego ograniczania ich liczby, utrudnienia w planowaniu cyklicznego rozkładu jazdy (np. co 30 minut w godzinach szczytu) oraz zmniejszenie redundancji rozkładu jazdy wynikające z ograniczenia rezerw na zdarzenia nieprzewidziane w przydzielanych slotach rozkładowych. W praktyce oznacza to, że pociągi REx nie będą mogły kursować z odpowiednią częstotliwością, przez co utracą swoją funkcję integracyjną.

Sprzeczność z wytycznymi UE

Taki rezultat pozostaje w bezpośredniej sprzeczności z art. 4 pkt c Rozporządzeni TEN-T, który zakłada konieczność: *„efektywniejszego wykorzystywania nowej i istniejącej infrastruktury, na przykład w sektorze kolejowym”*.

Podniesienie prędkości eksploatacyjnej ponad próg 250 km/h zmniejsza efektywność użytkową infrastruktury, ogranicza jej dostępność dla pociągów o różnych funkcjach i prędkościach, a tym samym osłabia spójność regionalną – co jest sprzeczne z podstawowymi celami unijnej polityki transportowej.

Obniżenie szans rozwojowych średnich ośrodków

Zwiększenie prędkości rozkładowej pociągów dużych prędkości z 250 km/h do 320–350 km/h, prowadzi do istotnego ograniczenia szans rozwojowych średnich ośrodków miejskich, które mogłyby zostać włączone do metropolii w ramach izochrony codziennych dojazdów. Obniżenie przepustowości linii, opisane w poprzednim punkcie, skutkuje koniecznością ograniczenia liczby pociągów regionalnych (np. typu RegioExpress), które są podstawą integracji średnich miast z większymi aglomeracjami.

Miasta takie jak Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Płock czy Sieradz mogłyby – przy prędkości eksploatacyjnej linii 250 km/h – zostać włączone w izochrony 40–50 minutowego dojazdu do stolic województw często kursującymi pociągami klasy REx, co umożliwiłoby rozwój funkcjonalny w modelu „kolei codziennych dojazdów”. Przy prędkości rozkładowej linii na poziomie 320–350 km/h, możliwość taka radykalnie maleje - z uwagi na problemy z integracją rozkładową i przepustowością.

Zwiększenie prędkości rozkładowej ogranicza również liczbę postojów pociągów dalekobieżnych klasy IC w średnich miastach, nawet jeśli te znajdują się bezpośrednio na trasie linii. Jest to związane z ponad trzykrotnie dłuższym dystansem potrzebnym do rozpędzenia pociągu do 320 km/h w porównaniu z 250 km/h, niemal dwukrotnie dłuższym czasem rozpędzania oraz niemal dwukrotnie wyższym zużyciem energii, głównie na pokonywanie rosnących oporów powietrza oraz samo rozpędzenie składu.

W rezultacie:

- dystans pomiędzy przystankami musi być zwiększony,
- postój w średnich miastach staje się nieoptymalny operacyjnie i ekonomicznie,
- mniejsze ośrodki są pomijane, mimo wcześniejszego potencjału do integracji w ramach krajowej sieci transportowej.

Sytuację pogarsza dodatkowo nieprawidłowe zaprojektowanie wjazdów do miast takich jak Kalisz czy Płock, co już wcześniej ograniczyło funkcjonalność tych ośrodków jako przystanków na trasach pociągów dalekobieżnych. W efekcie miasta te ponoszą podwójną stratę – z jednej strony tracą dostęp do szybkich połączeń regionalnych, z drugiej – są pomijane przez połączenia dalekobieżne ze względu na zbyt duże koszty postojów, zarówno pod względem ekonomicznym jak i zwiększenie czasu podróży (wynikającego z niekorzystnej geometrii).

Zwiększenie prędkości rozkładowej powyżej 250 km/h:

- osłabia dostępność transportową średnich ośrodków,
- utrudnia ich integrację z metropoliami,
- zmniejsza atrakcyjność inwestycyjną i osiedleńczą tych miast,
- działa przeciwko spójności terytorialnej i celom zrównoważonego rozwoju, promowanym zarówno w politykach krajowych, jak i unijnych.

Zwiększenie kosztów funkcjonowania systemu

Decyzja o podniesieniu prędkości eksploatacyjnej linii do 350 km/h i prędkości taboru do 320 km/h wiąże się z radykalnym wzrostem kosztów całego systemu kolejowego, obejmującym zarówno infrastrukturę, jak i tabor oraz koszty eksploatacyjne.

Skutki finansowe tej decyzji obejmują:

- zwiększenie kosztów budowy i utrzymania infrastruktury o 10–20%,
- zwiększenie kosztów zakupu taboru o ok. 30%,
- zwiększenie zużycia energii trakcyjnej nawet o 70%, głównie w wyniku wzrostu oporów powietrza przy wyższych prędkościach oraz nieproporcjonalnie większemu zużyciu energii na rozpędzanie składu do większej prędkości w stosunku do zwiększenia tej prędkości.

Społeczne skutki finansowe

Podniesienie kosztów systemowych przełoży się na **wyższe ceny biletów**, co będzie miało bezpośrednie skutki społeczne:

- spadek dostępności kolei dla pasażerów o niższych dochodach,
- ograniczenie mobilności codziennej i okazjonalnej,
- zmniejszenie liczby pasażerów i niewykorzystanie potencjału przewozowego infrastruktury.

W efekcie, decyzja ta osłabi funkcję społeczną kolei jako egalitarnego środka transportu, kłócąc się z celami polityki transportowej UE i krajowej w zakresie integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Utrata możliwości wykorzystania linii KDP dla transportu intermodalnego

Wprowadzenie standardu infrastruktury dla prędkości 350 km/h oznacza również niemal pewną eliminację możliwości wykorzystywania tych linii przez szybkie intermodalne pociągi towarowe.

Tymczasem w warunkach polskich, w przeciwieństwie do wielu krajów Europy Zachodniej, linie dużych prędkości: nie są dodatkiem do istniejącej sieci, dublującym istniejące linie klasyczne, lecz często pokrywają tzw. białe plamy na mapie infrastruktury kolejowej – czyli obszary o niewystarczającym pokryciu liniami konwencjonalnymi.

Na części odcinków sieci CPK – takich jak np. Sieradz – Wieruszów w ciągu „Ygreka” – dopuszczenie ruchu szybkich pociągów towarowych miałoby znaczenie strategiczne dla rozwijania nowoczesnego transportu intermodalnego, opartego na wysokiej punktualności, krótkim czasie przejazdu i rozkładowym charakterze tych pociągów.

Jednak wprowadzenie reżimu utrzymania infrastruktury w standardzie 350 km/h oraz reżimu slotów rozkładowych wykluczającego obecność wolniejszych składów na linii w praktyce uniemożliwia prowadzenie ruchu towarowego na tych trasach, nawet jeśli lokalnie byłby on możliwy i wskazany.

Podsumowując, podniesienie parametrów eksploatacyjnych do poziomu 350/320 km/h znacząco zwiększa koszty całego systemu, ogranicza społeczną dostępność kolei, wyklucza możliwość współdzielenia infrastruktury z transportem towarowym, co łącznie należy uznać za decyzję nieracjonalną z punktu widzenia kosztów, spójności społecznej oraz potencjału rozwojowego transportu intermodalnego w Polsce.

Zmiana prędkości eksploatacyjnej linii kolejowych z 250 km/h do 350 km/h skutkuje wydłużeniem procesu przygotowania inwestycji, ponieważ wymaga aktualizacji raportów oddziaływania na środowisko. Konsekwencją tego jest:

- opóźnienie o ok. 6–12 miesięcy w cyklu przygotowawczym,
- co przekłada się na straty gospodarcze liczone w setkach milionów złotych rocznie.

Jednak rzeczywiste opóźnienie może być znacznie większe – sięgające nawet 3–5 lat, w szczególności w kontekście 30-kilometrowego odcinka Warszawa – węzeł CPK. Ta sytuacja omówiona jest poniżej.

Case study: zwiększenie prędkości na odcinku do CPK

Pierwszym odcinkiem, na którym rozpoczęto wdrażanie prędkości eksploatacyjnej 300+km/h jest odcinek Warszawa-CPK. Zgodnie z Zarządzeniem nr 48 Prezesa Rady Ministrów ds. CPK, podwyższono prędkość eksploatacyjną do 350 km/h również na odcinku Warszawa – węzeł CPK. Działanie to jest skrajnie nieefektywne, ponieważ w zaprojektowanym już tunelu kolejowym CPK pociągi będą musiały zwolnić do 120 km/h, a na podziemnej stacji terminala CPK – nawet do 100 km/h.

Jednocześnie Spółka prezentuje grafy prędkości zakładające przejazd przez węzeł CPK z prędkością 320 km/h, co jest technicznie niemożliwe bez budowy dodatkowego tunelu pomijającego CPK lub całkowitego przeprojektowania istniejącego tunelu i stacji, co pociągałoby za sobą zwiększenie głębokości i kubatury konstrukcji oraz konieczność kompletnego przeprojektowania terminala nad stacją. Takie działania cofnęłyby realizację inwestycji o 3 do 5 lat, powodując odłożenie w czasie uruchomienia kluczowego odcinka Warszawa – Łódź, zahamowanie funkcjonalnego startu CPK, a tym samym straty gospodarcze dla Polski szacowane na dziesiątki miliardów złotych.

Wykluczenie polskich producentów taboru z udziału w programie

Jedną z najpoważniejszych i zarazem jaskrawo sprzecznych z polską racją stanu konsekwencji społeczno-gospodarczych decyzji o podniesieniu technologicznego standardu prędkości powyżej 300 km/h, jest faktyczne wykluczenie polskich producentów z udziału w dostawach taboru – a pośrednio również infrastruktury – w ramach Programu CPK.

Tymczasem jednym z podstawowych założeń programu CPK była nie tylko modernizacja systemu transportowego, ale także wspieranie rozwoju polskiego przemysłu kolejowego, w szczególności poprzez tworzenie krajowej platformy taborowej KDP, udział polskich firm w produkcji i utrzymaniu infrastruktury, koordynację z krajowym zapleczem badawczo-rozwojowym, m.in. z wykorzystaniem środków NCBiR.

Głównym celem było wykreowanie – na wzór krajów takich jak Niemcy, Francja, Japonia czy Korea Południowa – krajowych kompetencji w zakresie taboru dużych prędkości, w oparciu o istniejący potencjał przemysłowy.

W tym celu miał służyć m.in. pool taborowy CPK, rozumiany jako mechanizm centralnego zakupu i udostępniania taboru przewoźnikom. Obecna wersja Programu Wieloletniego sprawia jednak, że pool stanie się narzędziem zakupu za dziesiątki miliardów złotych taboru od zagranicznego producenta o parametrach (np. 320 km/h), które nie są potrzebne większości przewoźników bez konsultacji z uczestnikami rynku co do realnych potrzeb eksploatacyjnych.

Takie działanie oznacza, że publiczne środki budżetowe zostaną przekierowane na rzecz zagranicznego dostawcy, zamiast wspierać rozwój krajowego przemysłu. Zmiana funkcji poolu taborowego wymaga w tym kontekście szerszego omówienia.

Zmiana funkcji poolu taborowego – z narzędzia rozwoju przemysłu na mechanizm zagranicznej akwizycji

W pierwotnych założeniach programu CPK, pool taborowy miał pełnić kluczową funkcję jako instrument wspierający rozwój krajowego przemysłu taborowego oraz jako narzędzie zapewniające innowacyjność i dostosowanie pojazdów do potrzeb użytkowników. Zakładano, że tabor będzie odpowiadał polskim warunkom eksploatacyjnym (m.in. szerokość członów, wysokość podłogi dostosowana do peronów), zostanie zaprojektowany i wdrożony przy udziale polskich producentów, będzie rozwijany z wykorzystaniem środków publicznych, m.in. poprzez programy NCBiR.

Zgodnie z przyjętą w 2023 r. koncepcją taborową, do obsługi sieci CPK do 2040 roku planowano pozyskać około 115 składów KDP, a następnie kilkadziesiąt składów klasy RegioExpress (REx).

Plan zakładał zawarcie umowy z producentem już w 2025 roku, co pozwoliłoby w 2028 roku odebrać dokumentację techniczną i prototypy, w latach 2030–2032 uruchomić próbne kursy z pojazdami pierwszej serii a następnie — wraz z rozwojem sieci — dokonywać kolejnych zamówień.

W nowej wersji Programu zakłada się już zakup 120 składów pociągów o prędkości przekraczającej 300 km/h już do 2035 roku, przy jednoczesnym braku kontynuacji prac nad większością linii kolejowych CPK, poza odcinkiem tzw. „Ygreka”.

Tymczasem zaktualizowany harmonogram inwestycyjny zakłada zawarcie umów budowlanych jedynie dla 400 km linii do 2032 r., co oznacza, że rzeczywiste potrzeby taborowe (dla cyklu półgodzinnego do Wrocławia i Poznania) wynoszą nie więcej niż 25 składów. Powyższe dane prowadzą do wniosku, że w przypadku poolu taborowego CPK doszło do tzw. patologicznej migracji celu jego powołania.

Zamiast:

- budowy krajowej platformy taborowej KDP,
- stanowiącej również bazę rozwojową dla pociągów REX,
- wspierającej polski przemysł ciężki, IT i inny (w tym zaawansowanych technologii),

pool ma zostać użyty jako instrument zakupu gotowego, zagranicznego taboru, charakteryzującego się:

- parametrami technicznymi nieadekwatnymi do krajowych potrzeb (np. niepotrzebnie wysoka prędkość),
- potencjalnie brakiem kompatybilności z krajową infrastrukturą pasażerską (np. wysokość podłogi wagonów wobec wysokości peronów).

Skala planowanego zakupu taboru:

- kilkukrotnie przekracza realne potrzeby wynikające z obecnego ograniczonego zakresu inwestycji infrastrukturalnych,
- nie ma uzasadnienia ekonomicznego — szczególnie w kontekście pełnej liberalizacji rynku pasażerskiego do 2032 r.,
- pozostaje całkowicie niespójna z polityką przemysłową państwa – a przynajmniej państwa polskiego.

W sytuacji, gdy wiele rozwiniętych krajów prowadzi aktywną politykę reindustrializacji i ochrony własnych łańcuchów dostaw, działania te wydają się być wręcz działaniem na szkodę krajowej gospodarki.

Zmiana celu funkcji poolu taborowego:

- przekształca go z narzędzia strategicznego wsparcia rozwoju przemysłowego państwa polskiego w mechanizm zagranicznej akwizycji,
- eliminuje szansę na budowę krajowej platformy taborowej,
- przekierowuje środki publiczne za granicę,
- ignoruje realne potrzeby przewozowe i infrastrukturalne,
- osłabia bezpieczeństwo gospodarcze i suwerenność przemysłową państwa.

Kontekst geostrategiczny i przemysł *dual use*

W czasach, gdy największe gospodarki świata prowadzą politykę aktywnej reindustrializacji, nierzadko nie cofając się przed wojnami handlowymi, decyzja o całkowitym uzależnieniu kluczowego projektu infrastrukturalnego od zagranicznych dostawców:

- narusza interes gospodarczy Polski,
- osłabia krajowe moce wytwórcze,
- pozbawia państwo kompetencji kluczowych w sytuacjach kryzysowych.

Tymczasem polski przemysł taborowy – jako przemysł ciężki, maszynowy, wykorzystujący zaawansowane technologie cyfrowe – ma charakter podwójnego

zastosowania (dual use), czyli może zostać w krótkim czasie przestawiony na produkcję o charakterze obronnym.

Dla państwa takiego jak Polska, potencjalnego państwa frontowego NATO, zachowanie i rozwój krajowych kompetencji produkcyjnych w technologiach podwójnego zastosowania powinno być traktowane jako jeden z priorytetów strategicznych.

Decyzja o wyborze technologii prędkości powyżej 300 km/h:

- z góry eliminuje polskich producentów taboru z możliwości udziału w przetargach,
- utrwala zależność od zagranicznych dostawców,
- przekierowuje ogromne środki publiczne za granicę,
- osłabia potencjał mobilizacyjny polskiego przemysłu,

i jest niezgodna z interesem strategicznym państwa oraz celami bezpieczeństwa narodowego.

Sprzeczne komunikaty rządowe

Być może świadomość skali tych ryzyk i konsekwencji doprowadziła do zmiany komunikacji publicznej. Wiceminister odpowiedzialny za sektor kolejowy wielokrotnie wskazywał rok 2035 jako najwcześniejszy możliwy termin uruchomienia linii KDP Warszawa – Łódź, która jest absolutnie niezbędna dla funkcjonowania CPK. Te deklaracje pozostają w wyraźnej sprzeczności z zapowiedziami ministra Dariusza Klimczaka oraz wiceministra Laska, którzy konsekwentnie wskazywali rok 2032 jako datę gotowości infrastrukturalnej CPK.

4. Podsumowanie ustaleń raportu wraz z rekomendacjami

4.1 Podprogram Lotniskowy

Mimo że od strony merytorycznej w Podprogramie Lotniskowym nie nastąpiły daleko idące zmiany, jego realizacja w roku 2024 budzi szereg zastrzeżeń. Już na poziomie mapy drogowej, czyli przyjmowanego przez Radę Ministrów Programu Wieloletniego kwoty finansowania publicznego inwestycji komplementarnych lotniska nie pozwalają na ich realizację. Istnieje zatem ryzyko, że pomimo wydatkowania wielu miliardów złotych Polska nie będzie czerpała dochodów z inwestycji o marży wyższej niż dochodowość samego lotniska. W ten sposób Skarb Państwa może utracić bezpowrotnie kontrolę nad ważnymi ogniwami łańcucha wartości w biznesie lotniczym.

Inwestycja pozostaje jednocześnie poważnie opóźniona, a jej opóźnienie narasta z każdym dniem. Żaden z kamieni milowych założonych do realizacji przez Dokument Wdrażający obowiązujący w roku 2024 nie został osiągnięty. Pomiędzy zakładanymi działaniami inwestycyjnymi, a ich faktyczną realizacją występuje rażąca dysproporcja.

W roku 2024 źródłem największych opóźnień w realizacji programu CPK była przewlekłość postępowania administracyjnego o wydanie decyzji lokalizacyjnej, która – przynajmniej w części – była spowodowana przez działania intencjonalne po stronie obecnego kierownictwa CPK. W wyniku zaniedbań, a w pewnym stopniu również aktywnych działań kierownictwa CPK (wycofanie wniosku o nadanie decyzji lokalizacyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności) do chwili ukończenia prac nad niniejszym raportem CPK sp. z o.o. nadal nie dysponuje tytułem prawnym umożliwiającym złożenie wniosku o pozwolenie na budowę. Podobnie nie nastąpiło deklarowane zakończenie prac odbiorowych nad projektem terminala, którego ukończenie również warunkuje złożenie wniosku o pozwolenie na budowę. Każdy dzień zwłoki w złożeniu wniosku o pozwolenie na budowę skutkuje natomiast opóźnieniem całego Podprogramu Lotniskowego. W wyniku powyższego następuje narastające opóźnienie wszczęcia lotniskowych prac budowlanych. Jedynym sposobem ograniczenia skutków wskazanych opóźnień jest proaktywne zarządzanie postępowaniami administracyjnymi oraz lepsza organizacja prac Spółki.

Na krytykę zasługuje również rezygnacja z uznanych na rynku inwestorów prywatnych na rzecz wyboru spółki-córki CPK sp. z o.o., tj. Polskie Porty Lotnicze S.A. jako inwestora strategicznego w CPK. Wybór był fikcyjnych (CPK sp. z o.o. jest ekonomicznym właścicielem majątku PPL), arbitralny (nie poparty analizami) oraz naruszał postanowienia obowiązującego (w dacie wyboru) Programu CPK. Powyższy wybór

naraża Spółkę CPK na zarzut tzw. niedozwolonej pomocy publicznej, a uzyskanie kredytu na budowę lotniska w sytuacji, w której jedynymi inwestorami są podmioty państwowe, nastąpi na gorszych warunkach finansowych. W skrajnym przypadku będzie to oznaczać konieczność pokrycia całości inwestycji lotniskowej ze środków publicznych, tj. ponad 42 mld PLN, nie mówiąc o kosztach inwestycji towarzyszących lotnisku.

Ryzyka dla realizacji podprogramu lotniskowego CPK wiążą się również z innymi inwestycjami lotniskowymi planowanymi do realizacji w województwie mazowieckim. Mowa tu o inwestycjach na lotnisku Chopina w Warszawie oraz Lotnisku Warszawa-Modlin.

Zakres inwestycji planowanych do realizacji w Warszawie nie jest możliwy do ukończenia w zakładanych terminach. W konsekwencji liczba „pozyskanych” pasażerów w wyniku rozbudowy lotniska nie uzasadnia tej rozbudowy ani z punktu widzenia interesów Polskich Linii Lotniczych LOT, ani z punktu widzenia potrzeby stworzenia „masy” dla CPK, ani z punktu widzenia finansowego. Z gospodarność wydatkowania środków na realizację planowanej rozbudowy budzi poważne wątpliwości. Wypowiedzi obecnego kierownictwa Spółki CPK prowadzą ponadto do wniosku, że otwarcie lotniska CPK może być celowo odwlekane, aż do momentu, gdy inwestycje na Lotnisku Chopina się zwrócą.

Stowarzyszenie wzywa zatem do maksymalnego ograniczenia zakresu planowanych inwestycji oraz z miejsce szerokiej rozbudowy skorzystania z instytucji Administracyjnego Podziału Ruchu, czyli – przewidzianej przez prawo polskie (art. 195c ust. 1 Prawa lotniczego) i europejskie (art. 19 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008).

Spółka Polskie Porty Lotnicze S.A. (spółka-córka CPK) jest udziałowcem spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o. Z tego względu istnieje ryzyko, że majątek PPL S.A może zostać wykorzystany zamiast na budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego na rozbudowę lotniska w Modlinie. Ewentualna rozbudowa tego lotniska nie jest jednak oparta na przesłankach ekonomicznych, jest niezgodna z założeniami obowiązujących rządowych dokumentów strategicznych, opiera się na błędnym harmonogramowaniu a jej sfinansowanie przez podmioty publiczne będzie budzić wątpliwości z punktu widzenia niedozwolonej pomocy publicznej oraz gospodarności wydatkowania środków publicznych.

Poniżej przedstawione są kwestie budzące szczególny niepokój.

- **Do dnia publikacji niniejszego opracowania nie zakończono odbiorów projektu budowlanego Terminala Lotniczego, Dworca Kolejowego i Dworca Autobusowego, co miało mieć miejsce do końca 2024 roku⁵¹.**

⁵¹ <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/projekt-budowlany-lotniska-cpk-gotowy-budowa-ma-ruszy-c-w-2026-r>

- W Planie Postępowań Przetargowych na rok 2025 brakuje kluczowego postępowania wykonawczego, którego przedmiotem będzie wykonanie palowania pod terminal i dworzec kolejowy oraz budowa korytarza kolejowego, **to oznacza, że rozpoczęcie tych prac w pierwszej połowie 2026 roku staje się skrajnie mało prawdopodobne.**
- **Zagrożony termin składania wniosków o pozwolenia na budowę** dla terminala (zgodnie z informacją zawartą w Prognozie IATA⁵² złożenie wniosków planowane jest na trzeci kwartał 2025 roku) ze względu na konieczność oczekiwania na rozpatrzenie odwołań od decyzji lokalizacyjnej - wpłynęło ich ponad 40, do chwili publikacji niniejszego raportu Spółka CPK nie dysponuje tytułem prawnym do nieruchomości umożliwiającym rozpoczęcie robót budowlanych.
- **Problemy z finansowaniem**, po rezygnacji z inwestora zagranicznego, nie jest pewne czy spółka PPL pozyska wystarczające środki by zastąpić międzynarodowych gigantów, wątpliwości budzi również to czy ma wystarczający "know-how", aby zarządzać tak dużym lotniskiem jak Centralny Port Komunikacyjny. Opóźnienia występują nawet na etapie stosunkowo prostych działań związanych z zarządzaniem programem. Pomimo upływu blisko pół roku od uchwalenia nowej treści Programu Wieloletniego CPK, Pełnomocnik Rządu ds. CPK do dnia zakończenia prac nad raportem nie był w stanie przyjąć Dokumentu Wdrażającego do tego aktu. Jednocześnie CPK sp. z o.o. unika publikowania informacji o aktualnym harmonogramie realizacji inwestycji lotniskowej. Tytułem przykładu: w Opisie Przedmiotu Zamówienia – Załącznik nr 1 do SWZ do postępowania pn.: Wybór doradcy ds. organizacji finansowania/Selection an advisor for financing arrangement harmonogram realizacji budowy Lotniska CPK został zakryty, co przedstawia poniższa grafika.

⁵² https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Konferencja-Prognoza-IATA-2024_v1.0_09.01.2025.pdf



Rys. 21. Zakryte harmonogramy realizacji CPK.

4.2 Podprogram Kolejowy

W odróżnieniu od Podprogramu Lotniskowego zmiany w Podprogramie Kolejowym należy ocenić jednoznacznie negatywnie. Zmiany te prowadzą do **radykałnego odejścia od pierwotnych założeń programu**, który miał stanowić spójną i systemową odpowiedź na potrzeby rozwojowe, infrastrukturalne, społeczne i obronne Polski. Zmiany te można sklasyfikować według następujących kategorii:

1. Wykluczające

Nowy program (m.in. poprzez rezygnację z zamierzeń inwestycyjnych innych niż Ygrek oraz podniesienie prędkości eksploatacyjnej na nowych liniach kolejowych) porzuca budowę systemu kolejowego zapewniającego dostępność transportową dla szerokich grup społecznych i regionów peryferyjnych. Skutkiem tego:

- ograniczono obsługę średnich ośrodków miejskich;
- wstrzymano przygotowania budowy linii w regionach peryferyjnych;
- uprzywilejowano jedynie kilka największych aglomeracji;
- powstaje system transportu zorientowany na zamożną mniejszość, a nie na powszechną dostępność.

2. Antyprzemysłowe

W nowym programie zrezygnowano *de facto* z zaangażowania krajowego przemysłu taborowego i infrastrukturalnego:

- zdecydowano w sposób pośredni o zakupie zagranicznego gotowego składu a pool taborowy CPK, z narzędzia rozwoju krajowej platformy taborowej, w praktyce przekształcony został w narzędzie realizacji zagranicznych zakupów taboru;
- wybrana technologia 350km/h eliminuje też z rynku krajowych większość krajowych producentów elementów infrastruktury kolejowej;
- w wyniku tego największy program inwestycyjny Polski, prowadzi będzie do lokowania innowacyjności, produkcji, miejsc pracy i wpływów fiskalnych za granicą stoi w jawnej sprzeczności z polityką prowadzoną przez wszystkie państwa, które budowały systemy KDP na dużą skalę⁵³.

3. Nieefektywne

Podniesienie standardu prędkości do 350 km/h, zarządzane najpierw przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK (wbrew obowiązującemu wówczas Programowi CPK) a następnie założone w sposób dorozumiany w nowym Programie Wieloletnim przyjętym pod koniec 2024 roku skutkuje:

- obniżeniem przepustowości infrastruktury;
- ograniczeniem możliwości współużytkowania linii przez pociągi regionalne (REx) oraz szybkie pociągi intermodalne;
- zmniejszeniem liczby pasażerów;

⁵³ W Japonii: Hitachi; we Francji: Alstom; w Niemczech: Siemens, ADTranz; w Hiszpanii: Talgo, CAF; we Włoszech: AnsaldoBreda; w Chinach: CRRG; w Korei Południowej: Hyundai Rotem.

- zwiększeniem kosztów funkcjonowania całego systemu — bez proporcjonalnych korzyści czasowych;
- obniżeniem dostępności do systemu KDP z powodu mniejszej liczby przystanków.

4. Demilitaryzacyjne

Praktyczna zaprzestanie prac nad budową innych tras kolejowych niż Ygrek prowadzi do rezygnacji z traktowania programu CPK jako środka do naprawy mobilności wojskowej w Polsce. Powoduje to znaczne pogorszenie perspektyw obronnych Rzeczypospolitej. W szczególności Nowy program nie zawiera planu przygotowania inwestycji kolejowych o kluczowym znaczeniu strategicznym dla obronności Polski i wschodniej flanki NATO, w szczególności:

- dofrontowej magistrali LK29 prowadzącej w kierunku granicy Rosyjskiej Eksklawy Królewieckiej oraz Przesmyku Suwalskiego i głównych baz NATO (Orzysz, Bemowo Piskie) w jego rejonie;
- rokadowej magistrali wschodniej; Rzeszów – Lublin – Białystok, w tym nowej linii LK631 Milanów – Fronotów;
- które są wpisane do sieci TEN-T jako elementy priorytetowe z punktu widzenia mobilności wojskowej.

5. Antyunijne

Zmiany prowadzą do odstępiania od realizacji celów polityki UE, w szczególności:

- rozbudowy sieci TEN-T na terenie Polski;
- integracji krajowej sieci kolejowej z głównym lotniskiem CPK;
- zapewnienia spójności terytorialnej, dostępności do sieci TEN-T użytkownikom we wszystkich regionach kraju oraz odporności infrastruktury.

6. Lekceważące dotychczasową politykę Państwa

Zmiany w programie CPK stanowią radykalne odejście od dotychczasowych założeń, które znalazły swoje oparcie i potwierdzenie w wielu rządowych dokumentach strategicznych poziomu krajowego oraz europejskiego. W szczególności nowy program:

- ignoruje najważniejsze dokumenty strategiczne państwa w zakresie polityki przestrzennej i transportowej w tym Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SRT);
- pomija wyniki szerokich konsultacji społecznych;
- narusza unijne wytyczne polityki transportowej dotyczące sieci TEN-T, których realizacji Polska jest zobowiązana.

Ponadto wprowadzenie wyżej opisanych zmian miało charakter: **uznaniowy, woluntarystyczny, niepoparty żadnymi analizami**, a często sprzeczny ze zgromadzonymi analizami merytorycznymi, **naruszając interes publiczny, strategiczny i gospodarczy państwa**.

W celu ograniczenia przedstawionych wyżej negatywnych skutków Stowarzyszenie postuluje podjęcie poniżej opisanych działań.

Wznowienie przygotowania dokumentacji projektowej

Należy niezwłocznie wznowić przygotowywanie dokumentacji projektowej dla budowy nowych linii kolejowych CPK, co najmniej w zakresie linii o znaczeniu obronnym wpisanych do sieci TEN-T, pozostałych linii wpisanych do sieci TEN-T, linii realizujących powiązania funkcjonalne określone w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) pomiędzy głównymi ośrodkami wojewódzkimi⁵¹ oraz ważnymi dla powiązań międzynarodowych.

Celem tych działań powinno być zapewnienie gotowości portfela inwestycyjnego umożliwiającego rozpoczęcie budowy ponad 780 km nowych linii kolejowych do roku 2030 (nie licząc tzw. „Ygreka”). W pierwszej kolejności zamówienia dokumentacji projektowych powinny dotyczyć linii o najwyższym znaczeniu strategicznym dla Państwa Polskiego, w tym linii o charakterze obronnym i znaczeniu dla mobilności wojskowej NATO (priorytet najwyższy), linii łączących największe aglomeracje i węzły krajowe, następnie zaś linii nieujętych w TEN-T, lecz zapewniających dostępność transportową miast wojewódzkich (np. Kielce, Rzeszów) oraz powiązania międzyregionalne.

W ten sposób przy należytej organizacji prac Spółki do 2027 roku powinna zostać zlecona dokumentacja projektowa dla linii o łącznej długości co najmniej 865 km, z czego ok. 691 km (80%) to linie wpisane do sieci TEN-T, których dokumentacja może być współfinansowana ze środków Unii Europejskiej⁵⁴. Zestawienie tych linii przedstawia poniższa tabela.

Nr Linii	ciąg nr	Odcinek	Charakter	Znaczenie	Długość [km]	TEN-T 2024
		Węzeł CPK – etap II i III	Nowa	Połączenie głównych aglomeracji z CPK	50	50
5/50	1.	CPK – Płock – Grochowski – Włocławek	Nowa	Połączenie głównych aglomeracji i kluczowe połączenia regionalne	128	128
5/24 2	1.	Grochowski – Grudziądz – Warlubie	Nowa	j.w.	115	115
631.	12.	Milanów – Fronotów	Nowa	j.w.	80	80

⁵⁴ Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 oraz zasadami kwalifikowalności projektów w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T.

29.	3.	Ostrołęka – Łomża – Giżycko	Nowa	j.w.	130	130
113.	7.	Katowice – WMŚ – Kraków	Nowa	Połączenie głównych aglomeracji i integracja metropolii południowej	62	62
111.	7.	Biała Błotna – WMŚ – Chełmek	Nowa	j.w.	64	64
267/ 268	9.	Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa	Nowa	Połączenie międzynarodowe, wzmacniające spójność Kraju i kluczowe połączenia regionalne	62	62
89.	7.	Wąsosz Konecki – Kielce	Nowa	Połączenie głównych miast wojewódzkich wzmacniające spójność kraju	25	
73.	7.	Busko-Zdrój – Żabno – Tarnów	Nowa	j.w.	60	
54.	5.	Trawniki – Krasnystaw Miasto	Nowa	Połączenie międzynarodowe wzmacniające spójność Kraju i kluczowe połączenia regionalne	21	
56.	5.	Wólka Orłowska – Zamość	Nowa	j.w.	25	
56.	5.	Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec	Nowa	j.w.	43	

Tabela 14. Przedsięwzięcia do uruchomienia dokumentacji projektowej w latach 2025-2028.

Przywrócenie prędkości eksploatacyjnej 250 km/h jako podstawowego parametru KDP w Polsce

W celu zapewnienia maksymalnej funkcjonalności i dostępności budowanej infrastruktury CPK, Stowarzyszenie Tak dla CPK wzywa do przywrócenia prędkości 250 km/h jako podstawowej prędkości eksploatacyjnej linii KDP, głównej prędkości rozkładowej dla planowania slotów w systemie HRJ (Horyzontalny Rozkład Jazdy) oraz dla projektowania rozkładu jazdy, jak i parametrów taboru przewidzianego w ramach poolu taborowego CPK. Ponieważ kolejne zmiany prędkości w dokumentacji projektowej (np. ponowne obniżenie prędkości projektowej do 250 km/h) może oznaczać kolejne wielomiesięczne opóźnienia, których skumulowany efekt przesunąłby całość inwestycji o lata, dlatego Stowarzyszenie pozostawia do rozważenia przez Spółkę na jakim etapie (dokumentacja projektowa, czy prace budowlane) mają zostać wdrożone rekomendowane zmiany. W pewnym zakresie istnieje możliwość ograniczania zakresu prac budowlanych np. przez poprzez ograniczenie montażu ekranów akustycznych, zasilania i systemów SRK tylko do zakresu rzeczywiście potrzebnego dla V250km/h, w szczególności na odcinkach, na których osiągnięcie wyższych prędkości jest technicznie lub funkcjonalnie niemożliwe (np. Warszawa – CPK, odcinki miejskie, tunelowe i terminalowe). Przyjęcie prędkości 250 km/h jako standardu operacyjnego zwiększy

elastyczność wykorzystania infrastruktury (dla pociągów IC, RegioExpress oraz międzyregionalnych pociągów pospiesznych o prędkości ≥ 200 km/h), umożliwi współużytkowanie infrastruktury przez szybkie intermodalne pociągi towarowe ($V = 160$ km/h), zoptymalizuje koszty budowy i eksploatacji, redukując niepotrzebne przewymiarowanie elementów technicznych oraz zapewni spójność z realistycznymi potrzebami pasażerskimi i towarowymi – bez tworzenia systemu nadmiernie wyspecjalizowanego i kosztownego, niewspółmiernego do skali rynku.

Przywrócenie pierwotnej funkcji poolu taborowego

Stowarzyszenie wnosi o przywrócenie pierwotnej funkcji poolu taborowego, którą było stworzenie przy wykorzystaniu dostępnych środków przeznaczonych na badania i rozwój oraz w oparciu o dialog z producentami taboru w Polsce taboru w najwyższym stopniu dostosowanego do parametrów infrastruktury kolejowej w RP. Taboru, który dzięki przyjęciu modularnej platformy pojazdów umożliwiłby budowę w oparciu o tę samą platformę zarówno składów KDP o prędkości eksploatacyjnej 250 km/h, jak również składów regionalnych REx o prędkości 200–230 km/h.

Przeprojektowanie suboptymalnych przebiegów tras i wjazdów do miast

Stowarzyszenie Tak dla CPK zwraca uwagę na pilną konieczność przeprowadzenia korekty geometrii włączeń i tras, które w obecnym kształcie są nieoptymalne i obniżają funkcjonalność obsługi miast, w szczególności Kalisza, Płocka, Włocławka oraz nowego odcinka LK29 Ostrołęka – Łomża.

Nowe rozwiązania powinny maksymalnie skracać czas dojazdu i obsługi przystanków, zapewniać adekwatne promienie łuków i parametry prędkości, umożliwiać obsługę cykliczną (np. REx co 30–60 min) oraz zachować pełną zgodność z założeniami rozwoju przewozów codziennych⁵⁵.

Przywrócenie organizacji Sieci Terminali Intermodalnych (STI)

Jedną z najbardziej niezrozumiałych zmian w programie CPK była rezygnacja z budowy sieci publicznych Terminali Intermodalnych. Dlatego też, Stowarzyszenie postuluje ponowne wprowadzenie tego projektu do Programu Wieloletniego zabezpieczenie odpowiednich środków publicznych na realizację tego celu oraz skorelowanie tego projektu z Horyzontalnym Rozkładem Jazdy na podstawie analiz z Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT) oraz analogicznych analiz dotyczących ruchu towarowego.

⁵⁵ Zasady HRJ powinny pozwalać na kursowanie ekspresów regionalnych łączących miasta wojewódzkie i stolice powiatów w cyklu co **60 minut** przez cały dzień oraz co **30 minut w godzinach szczytu**. Oznacza to np. na odcinku **Pleszew – Poznań**: cztery pary pociągów REx na godzinę (po dwie pary do Kalisza i Ostrowa Wlkp.

4.3 Zakończenie

Stowarzyszenie wyraża nadzieję, że ustalenia i rekomendacje przedstawione w niniejszym raporcie pozwolą na rzeczywistą merytoryczną debatę na temat CPK w jego obecnym kształcie oraz sposobu realizacji tego projektu przez rząd. Mamy nadzieję, że w ten sposób w niewielkim chociaż stopniu zmitygujemy szkody wyrządzone przez rezygnację konsultacji społecznych i międzyresortowych przy przyjmowaniu nowego programu wieloletniego oraz szereg nieprawdziwych oświadczeń pochodzących od najwyższych urzędników państwowych.

Stowarzyszenie wyraża wdzięczność wobec wszystkich osób, które poświęciły swój czas, doświadczenie i zgromadzoną wiedzę ekspercką na przygotowanie niniejszego Raportu.

Warszawa, 26 czerwca 2025 r.