



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.26.2024

Warszawa, 17 sierpnia 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 4051 Posła na Sejm RP Pana Jana Warzechy w sprawie pominięcia Rzeszowa – stolicy województwa i całego Podkarpacia oraz wschodniej Polski w projekcie budowy szybkich linii kolejowych CPK, przedstawiam następujące informacje.

Ad 1. Dlaczego Rzeszów - stolica Podkarpacia oraz wschodnia Polska zostały pominięte w projekcie budowy szybkich linii kolejowych CPK? Ad 2. Czy decyzja o wykluczeniu obszaru Podkarpacia z istotnego projektu rozwojowego została podjęta w drodze konsultacji z lokalnymi społecznościami i władzami samorządowymi, jeśli tak, to z którymi? Ad 5. Ile budynków mieszkalnych – w wyniku całej inwestycji CPK – jest przeznaczonych do wyburzenia w skali całego kraju?

Uprzejmie informuję, że żaden z dotychczasowych projektów, w tym usprawniających połączenie centralnej Polski z Rzeszowem i Podkarpaciem, nie został wykluczony z przygotowań. Nie można również obecnie potwierdzić, że będą one realizowane w przebiegu i w zakresie, w jakim były pierwotnie zakładane. Podstawą podejmowania decyzji dotyczących kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej oraz kolejnych priorytetów inwestycyjnych, będą bowiem aktualnie rozpoczynane kompleksowe analizy całej sieci. Obejmą one zarówno dotychczas planowane odcinki, jak i nowo proponowane korytarze linii kolejowych.

Analizy będą dotyczyć całego kraju, a zatem także województwa podkarpackiego. Ewaluacja obejmie m.in.: spodziewaną liczbę pasażerów i pociągów na poszczególnych odcinkach, ich położenie na ciągach europejskich, adekwatność parametrów technicznych, stopień zaawansowania projektów, dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań oraz efektywne wykorzystanie wcześniejszych inwestycji. Brane będą pod uwagę priorytety rozwoju całej polskiej sieci kolejowej, takie jak zakładane czasy przejazdu pomiędzy największymi ośrodkami i obsługa ośrodków regionalnych w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy.

Prace prowadzone będą we współpracy z PKP PLK S.A., przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a uzyskanie wyników planowane jest w IV kwartale 2025 r.

Celem jest opracowanie stabilnego, długoterminowego planu rozwoju sieci kolejowej, na który złożą się inwestycje o racjonalnej skali.

Co równie istotne – z ww. powodów aktualnie nie jest możliwe określenie zakresu potencjalnych wyburzeń budynków mieszkalnych, niezbędnych do realizacji inwestycji.

Ad 3. Czy decyzja o przesunięciu terminu zakończenia realizacji projektu CPK na rok 2032 wiąże się również z innymi zmianami w planach inwestycyjnych?

W marcu 2024 r. została dokonana aktualizacja harmonogramu inwestycji lotniskowej - otwarcie nowego lotniska centralnego planowane jest na rok 2032. Aktualizacja harmonogramu wiązała się w szczególności z uwzględnieniem właściwych terminów trwania wielu zadań w harmonogramie, a w szczególności następujących elementów:

- Urealnienia terminu budowy terminala. Budowa terminala o planowanej kubaturze ponad 400 tys. km² zajmie od rozpoczęcia robót w części nadziemnej (tj. bez uwzględniania czasu na wykonanie fundamentów) do czasu odbiorów i uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie około 4,5 roku.
- Urealnienia terminu budowy dróg zewnętrznych. Harmonogram zakłada w przypadku dróg zewnętrznych opracowanie projektu budowlanego w czasie 12 miesięcy, pozyskanie ZRID w ciągu 10 miesięcy, opracowanie projektu technicznego i wykonawczego w ciągu 10 miesięcy, a realizację robót w czasie 36 miesięcy.
- Uwzględnienia zachowania okresów ochronnych związanych z okresami lęgowymi (15.04-30.06 – ścisły zakaz, 01.03-15.08 – zakaz warunkowy). Założono, że okresy te zostaną uwzględnione przez wykonawcę w terminach harmonogramowych.
- Uwzględnienia mobilizacji wykonawców po zawarciu umowy od 2 do 4 miesięcy.
- Urealnienia trwania okresu testów operacyjnych (ORAT) i certyfikacji lotniska. Procesy te rozpoczną się po uzyskaniu wszystkich pozwoleń na użytkowanie obiektów związanych z lotniskiem i zakończą się po ok. 10 miesiącach.

Ad 4. Jakie argumenty przemawiają za zmniejszeniem liczby peronów przy stacji kolejowej CPK oraz redukcją infrastruktury lotniskowej?

Stacja kolejowa pod nowym lotniskiem centralnym zostanie zoptymalizowana i będzie obejmowała cztery perony, osiem torów przy krawędziach peronowych oraz dwa dodatkowe tory przelotowe w układzie centralnym, które pozwolą na przejazd przez CPK bez zatrzymania i zmniejszania prędkości. Jest to wystarczający układ dla docelowej liczby pociągów obsługujących stację.

Odnosząc się natomiast do kwestii redukcji zakresu infrastruktury lotniskowej planowanej do wybudowania, informuję że urealnienie planów nastąpiło już w 2023 roku, m.in.

w wyniku aktualizacji prognoz ruchu lotniczego (z uwagi na wpływ COVID-19 oraz konsekwencje wojny w Ukrainie), a także w związku z procesem pozyskiwania inwestora. Projektowana obecnie infrastruktura ma zapewnić możliwość obsługi 34 mln pasażerów rocznie na dzień otwarcia lotniska oraz zapewnić elastyczność w przypadku jego przyszłego rozwoju.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.