



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.10.2025

Warszawa, 03 marca 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 7817 Posła na Sejm RP Pana Marcina Ociepy w sprawie zmian w projekcie CPK, przedstawiam następujące informacje.

Projekt dokumentu „*Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024-2032*” został przygotowany na podstawie prowadzonych analiz, wyników audytów i współpracy z konsultantami. Projekt uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030” został poddany procedurze postępowania wynikającej z Regulaminu pracy Rady Ministrów.

Jeśli zaś chodzi o budowę łącznika CMK z CPK uprzejmie informuję, że w żadnym momencie nie zaniechano budowy połączenia pomiędzy lotniskiem CPK, a stacją Korytów i istniejącą Centralną Magistralą Kolejową w ramach projektu budowy Węzła Kolejowego CPK. Jest to projekt fazowany, z wydaną decyzją środowiskową obejmującą takie połączenie. Poprzedni Program Wieloletni (przyjęty w dn. 24 października 2023 r.) nie obejmował swoim zakresem realizacji robót budowlanych obejmujących ww. łącznik. Obecnie Spółka CPK Sp. z o.o. prowadzi zaawansowane analizy w celu możliwie szybkiej realizacji tego połączenia, umożliwiającego wygodniejszy dojazd na lotnisko CPK od strony Krakowa i Katowic.

W odniesieniu do zapytania dotyczącego wysokości budżetu przeznaczonego na inwestycje rozwojowe należy wskazać, że nie został on drastycznie ograniczony, a jedynie wprowadzono pewne ograniczenia kosztów po stronie Spółki CPK Sp. z o.o. Kluczowe jest pozyskanie środków finansowych ze źródeł zewnętrznych. W ramach optymalizacji kosztów inwestycji rozwojowych założono uczestnictwo podmiotów trzecich – partnerów biznesowych w finansowaniu tych inwestycji. Środki finansowe będą mogły więc pochodzić z ich wkładów kapitałowych wnoszonych do wspólnie tworzonych spółek celowych oraz z pozyskanego przez te spółki długu komercyjnego, a także z innych źródeł, np. środki unijne. Zatem łączne koszty będą wyższe niż kwoty wskazane w „Programie Wieloletnim II”, a zastosowany montaż finansowy umożliwi realizację tych inwestycji.

Natomiast w kwestii kolejowej obwodnicy Kalisza wyjaśniam, że podstawowym celem jej budowy jest skrócenie czasu przejazdu na odc. Warszawa – Poznań o nawet ok. 27 minut

(dla pociągów poruszających się z prędkością 320 km/h) w stosunku do wariantu ze zjazdem z linii KDP na linię nr 14 i postojem w Kaliszu. Takie rozwiązanie umożliwi przyciągnięcie pasażerów z najdalszych kierunków (np. ze Szczecina, Lublina, Białegostoku) jadących przez nową linię i zainteresowanych jak najszybszym przejazdem KDP. Należy także dodać, że prognozy wskazują na znaczny wzrost przewozów KDP dzięki bypassowi umożliwiającemu szybszy przejazd na odc. Warszawa – Poznań. Efektem budowy linii KDP musi być znaczące skrócenie czasu jazdy względem kolejowych linii konwencjonalnych, skutkujące w szczególności istotnym wzrostem konkurencyjności tej gałęzi transportu względem połączenia autostradowego Warszawa – Poznań.

Jednocześnie chciałbym podkreślić, że Miasto Kalisz będzie beneficjentem budowy KDP. Dzięki budowie łącznic umożliwiających wjazd pociągów kursujących po linii KDP na stację w tym mieście, zapewnione zostaną przejazdy do Poznania oraz Warszawy w atrakcyjnym czasie:

- Kalisz – Poznań: 38 min dla pociągów poruszających się z prędkością 250 km/h (obecny czas to 1h 27 min)
- Kalisz – Warszawa: 1h 39 min dla pociągów poruszających się z prędkością 250 km/h (obecny czas to 2h 43 min).

Według aktualnych założeń, pociągi zatrzymujące się w Kaliszu będą kursowały co godzinę w każdym kierunku.

W ramach prowadzonego przez Spółkę CPK projektu dotyczącego infrastruktury węzłów przesiadkowych opracowywana jest m.in. koncepcja modernizacji węzła przesiadkowego obejmującego dworzec w Kaliszu, co dodatkowo ułatwi i zwiększy atrakcyjność przesiadek w tym mieście na pociągi KDP zarówno z innych pociągów, jak też autobusów i samochodów osobowych.

Ponadto informuję, że analizy dotyczące obwodnicy kolejowej Kalisza trwają od 2023 r., kiedy to m.in. zlecono wykonawcy Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STEŚ) dla odc. Sieradz – Poznań rozszerzenie studium o tzw. bypass kaliski. Aneks do Umowy STEŚ zawarto w dniu 26 czerwca 2023 r. i został on zrealizowany w terminie umownym, tj. w grudniu 2023 r.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.