



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK–2.054.20.2025
Warszawa, 13 maja 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 9080 Posłów na Sejm RP Pani Anny Gembickiej oraz Pana Jarosława Sachajko w sprawie zaniechań w realizacji projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego i wynikających z tego zagrożeń dla bezpieczeństwa narodowego, przedstawiam następujące informacje.

Wskazać należy, że prace projektowe w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego są kontynuowane. Ich zakres i harmonogram zostały poddane urealnieniu w celu zapewnienia efektywności, racjonalności wydatkowania środków publicznych oraz zgodności z aktualnymi potrzebami transportowymi kraju.

Zgodnie z obowiązującym Programem Wieloletnim „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032”, przyjętym uchwałą nr 166 Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2024 r. (M.P. poz. 29), w perspektywie objętej Programem, kolejowym priorytetem inwestycyjnym są działania przygotowawcze oraz realizacja robót budowlanych w ramach linii kolejowej „Y” na odcinku Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań.

Jednocześnie, na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. we współpracy z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Instytutem Rozwoju Miast i Regionów realizuje projekt pn. „Zintegrowana Sieć Kolejowa” (ZSK). Celem ZSK jest określenie kierunku przyszłych przedsięwzięć spółek CPK i PKP PLK dotyczących międzyregionalnej sieci kolejowej – już po zakończeniu obecnie trwających Programu Wieloletniego CPK 2024-2032 i Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r. Zakończenie analiz związanych z ZSK planowane jest w I kw. 2026 r., a ich wyniki będą stanowiły podstawę dla dokumentu rządowego wyznaczającego kolejowe priorytety inwestycyjne po 2035 r.

Należy wskazać, że żaden z projektów kolejowych CPK nie został wykluczony z przygotowań, jednak przed zakończeniem wyżej wspomnianych prac analitycznych nie można jednoznacznie przesądzić, że projekty te będą realizowane w pierwotnie planowanym kształcie.

Powyższe dotyczy również połączenia Ostrołęka – Łomża – Giżycko, które zostało wpisane do sieci TEN-T, ale tylko do jej kompleksowej warstwy, co oznacza konieczność jego realizacji do 2050 roku.

Jeśli chodzi o instrument CEF Military Mobility, informuję, że projekty CPK na moment ogłoszenia naborów nie spełniały wymaganych kryteriów. Z uwagi na cel jakemu służy koperta Military Mobility, Komisja Europejska oczekiwała od Wnioskodawców projektów zaawansowanych, które dotyczyły fazy budowlanej. Ponadto jednym z wymogów sfinansowania w ramach instrumentu CEF prac na odcinkach kolejowych jest ich obecność na mapach TEN-T. Wskazane w interpelacji odcinki do dnia 13 czerwca 2024 r. nie były objęte Rozporządzeniem TEN-T. Objęcie ich wnioskiem o dofinansowanie w ramach instrumentu CEF byłoby zatem bezcelowe.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z założeniami Programu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego Etap II. 2024-2032 dla nowego lotniska, które jest integralną częścią CPK – węzła transportu intermodalnego, łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy – przyjęto następujące maksymalne parametry operacyjne i infrastrukturalne dla pierwszego etapu działalności operacyjnej CPK:

- port lotniczy typu hub (przesiadkowy), umożliwiający obsługę intensywnych fal przylotowo-odlotowych;
- kod referencyjny lotniska – 4F (wg ICAO Aerodrome Reference Code);
- operacje lotniska w trybie 24/7/365;
- 2 równoległe drogi startowe o wymaganej długości 3800 m (dodatkowo na każdym kierunku założono zabezpieczenie wydłużonego startu o długości 200 m) i szerokości 45 m (z poboczami 75 m);
- terminal pasażerski zdolny do obsługi całości ruchu pasażerskiego przenoszonego z Lotniska Chopina umożliwiający w pierwszym etapie osiągnięcie przepustowości rocznej co najmniej 34 miliony pasażerów rocznie oraz dalszej szybkiej rozbudowy stosownie do prognoz ruchu;
- modułowa koncepcja terminalu pasażerskiego umożliwiająca dynamiczne skalowanie przepustowości w miarę potrzeb zarówno na etapie planowania, budowy, jak i eksploatacji;
- terminal pasażerski zintegrowany z dworcem kolejowym umożliwiający obsługę ruchu intermodalnego;
- system dróg kołowania zapewniający bezpieczne i płynne poruszanie się statków powietrznych manewrujących w polu ruchu naziemnego (nośność i wymiary fizyczne dróg kołowania dostosowane do prognozowanego ruchu lotniczego);
- pozostała infrastruktura obejmująca m.in.:
 - płyty postojowe ze stanowiskami do obsługi pasażerskiej i cargo,
 - płyty do odladzania,
 - wieżę kontroli ruchu lotniczego,
 - lotnicze urządzenia naziemne (NAVAIDS), w tym wzrokowe pomoce nawigacyjne,
 - urządzenia i systemy meteorologiczne,
 - obiekty i wyposażenie służb ratowniczo-gaśniczych,

- infrastrukturę i obiekty cargo, cateringu i obsługi technicznej statków powietrznych
- MRO (Maintenance, Repair and Overhaul – Konserwacja, Naprawy i Remonty) w oparciu o ustalenia biznesowe z interesariuszami,
- obiekty służb publicznych i podmiotów wykonujących zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa,
- zaplecze paliwowe dla obsługi statków powietrznych (kolejowy front rozładunkowy, baza paliw lotniczych, system hydrant do dystrybucji paliwa lotniczego) oraz pojazdów operacyjnych (stacja paliw konwencjonalnych),
- drogi dla pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej (serwisowe, patrolowe, dojazdowe, awaryjne),
- ogrodzenie lotniska i bramy wjazdowe do strefy airside,
- obiekty utrzymania i wsparcia lotniska,
- obiekty obsługi naziemnej lotniska, w tym infrastrukturę wparcia i obsługi,
- parkingi oraz infrastrukturę dla pojazdów,
- obiekty administracyjne,
- system odprowadzania wód opadowych,
- rezerwę pod infrastrukturę dla lotnictwa ogólnego.

W ramach Inwestycji przewiduje się także zabezpieczenie (planistyczne i rezerwację terenu) dalszego, etapowego, rozwoju portu lotniczego w perspektywie do 2060 r., w zależności od zapotrzebowania na infrastrukturę, do następujących parametrów:

- praktyczna przepustowość roczna terminala pasażerskiego przynajmniej 60 mln pasażerów, z możliwością dalszego rozwoju poza horyzont prognozy rocznej;
- 3 niezależne drogi startowe;
- pozostała infrastruktura – rozbudowywane w miarę potrzeb i popytu.

Powyższe założenia, jak również przyjęte rozwiązania projektowe, dla infrastruktury portu lotniczego oraz towarzyszącej sieci drogowej i kolejowej spełniają wymagania dual use zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2021/1153 oraz w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/1328 z dnia 10 sierpnia 2021 r. Oznacza to, że infrastruktura cywilna CPK będzie mogła być wykorzystywana do celów wojskowych, zarówno przez Wojsko Polskie, jak również przez siły sojusznice.

Jednocześnie należy podkreślić, że Polska sukcesywnie od wielu lat realizuje działania ukierunkowane na rozwój i modernizację sieci kolejowej w Polsce, poprawę połączeń kolejowych i eliminację wykluczenia komunikacyjnego, w celu poprawy atrakcyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu. Polska należy obecnie do grupy państw z najwyższą dynamiką rozwoju infrastruktury kolejowej w Europie.

Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) zapewnia stabilne nakłady na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Proces rozwoju sektora kolejowego w Polsce jest kontynuowany i w głównej mierze dotyczy modernizacji najważniejszych fragmentów podstawowych szlaków transportowych, przede wszystkim w zakresie sieci

bazowej i kompleksowej TEN-T, jak również stanowiących kolejowe korytarze transportowe oraz usunięcia występujących wąskich gardeł.

Projekty dofinansowane w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku stanowią uzupełnienie inwestycji kolejowych realizowanych i przewidzianych do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego, co powinno pozytywnie wpłynąć na zachowanie spójności transportowej poszczególnych regionów Polski w tym sektorze.

W ramach przeglądu projektów ujętych w Programie Kolej + określone zostaną optymalne parametry techniczno-eksploatacyjne na poszczególnych liniach kolejowych, w odniesieniu do prognozowanych potrzeb przewozowych. Weryfikowane są również harmonogramy inwestycji ujętych w Programie.

Ponadto uprzejmie informuję, że w ramach instrumentu CEF Military Mobility 2021-2027 w zakresie modernizacji infrastruktury transportowej o charakterze strategicznym podwójnego cywilno-obronnego zastosowania, finansowaniem objęte są następujące inwestycje: przebudowa mostu na rzece Wiśle na linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków (C-E20) oraz modernizacja punktów ładunkowych zlokalizowanych na sieci TEN-T.

W odniesieniu do inwestycji strategicznych dotyczących wschodniej granicy Polski należy wskazać, że w styczniu 2025 r. zostało ogłoszone postępowanie przetargowe na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych na linii kolejowej E-75 Rail Baltica na odcinku Białystok – Ełk. Uzyskane zostało dofinansowanie w ramach instrumentu CEF2 dla odcinków: Osowiec – Ełk oraz Białystok – Knyszyn, natomiast dla odcinka Knyszyn – Osowiec wniosek o dofinansowanie w ramach ww. instrumentu został złożony w dniu 20 stycznia 2025 r.

Zakończenie robót budowlanych planowane jest w 2028 r. Planowana jest pełna modernizacja linii wraz z dobudową drugiego toru. Po zakończeniu robót zasadniczych planowane jest prowadzenie ruchu z prędkością do 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla towarowych. Podniesienie prędkości do 200 km/h możliwe będzie po zabudowanie systemu ERTMS/ECTS realizowanego w ramach odrębnego projektu.

Stacja Ełk została zmodernizowana w ramach fazy I projektu pn. „Prace na linii E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Ełk”. W październiku 2024 r. dokonano odbioru końcowego. Od grudnia 2024 r. podniesiono prędkość do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych. W ramach ww. projektu zrealizowano również prace na przystanku Ełk Szyba Wschód i stacji technicznej Ełk Towarowy. Obecnie realizowana jest również dokumentacja projektowa dla modernizacji odcinka Ełk – Suwałki – granica państwa. Realizacja robót budowlanych planowana jest po roku 2027 w ramach środków UE z kolejnej perspektywy finansowej.

Ponadto należy zauważyć, że nadal obowiązuje przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”. Wyznaczone tam cele i kierunki działań, w tym dotyczące rozbudowy infrastruktury

transportowej, realizowane są m.in. poprzez programy wieloletnie. Za kwestie związane z obronnością, przygotowaniem strategicznym Sił Zbrojnych i analizami w tym zakresie odpowiada MON. Tym niemniej, Minister Infrastruktury posiada uzgodnione z Siłami Zbrojnymi RP plany wykonania określonych przewozów wojskowych. Wyznaczone są do tego celu linie kolejowe i punkty ładunkowe spełniające określone wymagania. Wyznaczona jest także sieć drogowa o znaczeniu obronnym łącząca się (stanowiąca przedłużenie) drogami planowanymi do wykorzystania przez NATO. Powyższa infrastruktura transportowa objęta jest osłoną techniczną. Przedmiotowe dokumenty stanowią informację niejawną. Na potrzeby przemieszczenia sił sojuszniczych NATO, Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. HNS uzgodnił Wytyczne Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej ds. HNS w sprawie wyznaczenia Predefiniowanych dróg HNS. Wytyczne zawierają wykaz dróg oraz mapę. Za ich przygotowanie i utrzymanie odpowiada GDDKiA.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu