



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.30.2025
Warszawa, 11 lipca 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10396 Posła na Sejm RP Pana Marcina Horały w sprawie *okoliczności podjęcia decyzji o zwiększeniu prędkości operacyjnej w sieci KDP CPK*, przekazuję poniżej następujące informacje.

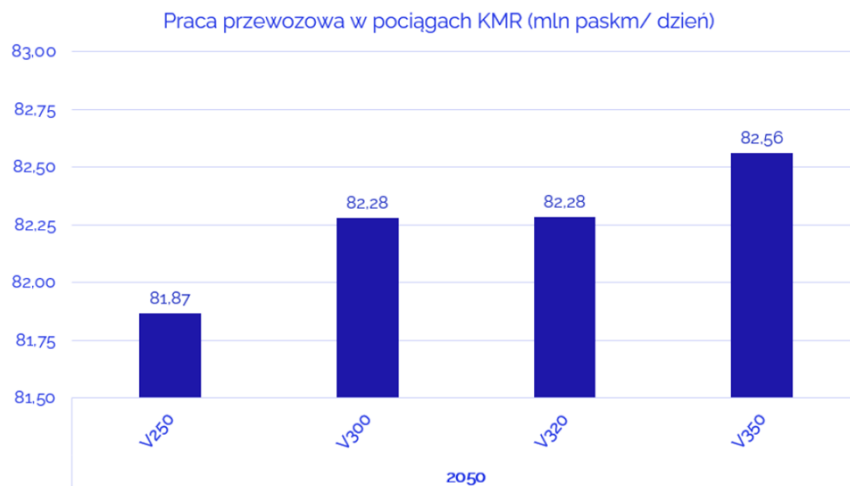
Decyzja o zwiększeniu prędkości eksploatacyjnej z 250 do 350 km/h na liniach KDP realizowanych przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. została podjęta przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK i dotyczyła tylko linii wchodzących w skład „Y” (Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz – Wrocław/Poznań). Analizy dotyczące podniesienia prędkości powyżej 250 km/godz. (V250) były prowadzone przez Spółkę CPK, na polecenie Pełnomocnika Rządu ds. CPK, w oparciu m.in. o Pasażerski Model Transportowy oraz modele mikrosymulacyjne. W ramach analiz brane były pod uwagę prognozy ludności GUS w tzw. scenariuszu średnim, w ramach którego przewiduje się, że w 2050 roku w Polsce będzie mieszkać 33 mln ludzi (przy obecnych 37,6 mln). Najważniejsze wnioski z analiz dotyczą możliwych do uzyskania czasów przejazdu w wymienionych poniżej kluczowych relacjach wykorzystujących linię KDP „Y” przy zwiększeniu maksymalnej prędkości przejazdu z V250 do V350:

- **Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna: skrócenie czasu przejazdu o 6 minut.** Skrócenie czasu przejazdu na odcinku Warszawa – Łódź zwiększy konkurencyjność względem transportu drogowego, a także najkrótszego obecnie czasu oferowanego na linii konwencjonalnej i wynoszącego 65 minut.
- **Warszawa Centralna – Wrocław Główny: skrócenie czasu przejazdu o 15 minut.** Skrócenie czasu przejazdu na tym odcinku jest istotne zarówno dla uzyskania większej konkurencyjności względem dróg szybkiego ruchu oraz transportu lotniczego, jak i z punktu widzenia osiągnięcia docelowego czasu przejazdu w relacji Warszawa – Wrocław – Praga, ustalonego wspólnie ze stroną czeską na poniżej 4 godzin.
- **Warszawa Centralna – Poznań Główny: skrócenie czasu przejazdu o 20 minut.**

Uzyskanie dzięki zwiększeniu prędkości czasu przejazdu ok. 1 h 40 w relacjach Warszawa – Poznań i Warszawa – Wrocław realizuje postawiony przez Rząd cel „Polska w 100 minut” i jest istotne zarówno dla uzyskania większej konkurencyjności względem autostrady A2, jak i zmodernizowanej linii nr 3.

Należy zaznaczyć, że zmniejszenie czasu przejazdu na linii „Y” przełoży się na skrócenie, a tym samym zwiększenie atrakcyjności podróży koleją w dłuższych relacjach, wykorzystujących linię „Y”. Dzięki temu możliwe będzie osiągnięcie czasu jazdy z Warszawy do Szczecina ok. 3,5 godziny, a do Berlina – nieznacznie powyżej 4 godzin. Szybciej będzie można podróżować też w takich relacjach jak np.: Białystok – Wrocław – Jelenia Góra, Kraków – Łódź – Poznań – Szczecin, czy Lublin – Wrocław/Poznań.

Analizom poddano także inne parametry, takie jak praca przewozowa (pasażerokilometry) wykonywana w skali kraju w ruchu dalekobieżnym (tzw. pociągi KMR). Wzrost pracy przewozowej w wariantach V300, V320, V350 oznacza wzrost mobilności mieszkańców względem V250, przy takiej samej ofercie przewozowej i kształcie sieci kolejowej:



W przypadku podniesienia prędkości notuje się oszczędności w kosztach czasu w transporcie pasażerskim, obliczone jako różnica pomiędzy wariantami inwestycyjnymi (V250, V300, V320, V350), a wariantem bezinwestycyjnym W0 (tj. bez komponentu kolejowego CPK i bez CPK) w zakresie pasażerogodzin (w podróżach w motywacji biznes, praca, edukacja, inne oraz lotnicze) pomnożonych przez koszty jednostkowe. W tym miejscu należy zaznaczyć, że efektywność projektów inwestycyjnych budowana jest nie tylko przez wzrosty w liczbie pasażerów, ale także m.in. poprzez oszczędności czasu już istniejących pasażerów w systemie.



W trakcie analiz zaobserwowano spadek zapotrzebowania na tabor KDP brutto (tj. z rezerwą 15%) w wariantach V300-V350 względem wariantu V250 - zapotrzebowanie jest mniejsze o 14 szt. EZT. Im wyższa prędkość, tym lepsze możliwości obiegowania, co w dużej mierze kompensuje ew. wzrost kosztów taboru.

Na podstawie ww. analiz opracowano rekomendacje podniesienia prędkości eksploatacyjnej. Znalazło to odzwierciedlenie w prognozach ruchu w ramach aktualizacji Pasażerskiego Modelu Transportowego, które zostały opublikowane na stronie internetowej Spółki CPK w dniu 3 lipca br.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że prędkość projektową V350 przyjmowano począwszy od wczesnego etapu prac przygotowawczych dla linii „Y” toczących się od 2020 r., zaś wartość V250 przyjęto pierwotnie jedynie jako prędkość eksploatacyjną na moment oddania linii do użytkowania. Decyzja o podniesieniu prędkości eksploatacyjnej stwarza możliwość jej definiowania w pełnym zakresie prędkości projektowej. Podkreślenia wymaga także fakt, że zwiększenie prędkości maksymalnej na linii nie wpływa na techniczne możliwości zatrzymania pociągów na stacjach położonych na linii KDP „Y” lub połączonych z nią odcinkami o charakterze łącznic.

Nadmienić należy, iż Spółka CPK nie będzie ani organizatorem, ani operatorem czy przewoźnikiem. Spółka przygotowuje infrastrukturę wysokich parametrów, z których mogli będą skorzystać przewoźnicy/operatorzy na konkurencyjnym rynku transportu kolejowego uwolnionym w roku 2030. Od nich w dużej części zależeć będzie wybór prędkości maksymalnej i typu taboru.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu