



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.43.2025  
Warszawa, 08 października 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11940 Posła na Sejm RP Pana Marcina Ociepy w sprawie *realizacji projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego*, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że nie zakłada się finansowania taboru PKP Intercity przystosowanego do dużych prędkości ze środków ujętych w Programie Wieloletnim CPK. Środki przewidziane w Programie Wieloletnim Centralnego Portu Komunikacyjnego na lata 2024–2032, przyjętym uchwałą Rady Ministrów w dniu 31 grudnia 2024 r., zostaną przeznaczone na utworzenie spółki celowej typu ROSCO (ang. Rolling Stock Operating Company), odpowiedzialnej za zapewnienie taboru kolejowego.

Głównym zadaniem spółki będzie zapewnienie taboru dostosowanego do pełnego wykorzystania nowo budowanej infrastruktury kolejowej, funkcjonującej w odmiennych standardach technicznych (m.in. wyższa prędkość maksymalna, inne parametry zasilania sieci trakcyjnej) niż obecnie eksploatowana sieć kolejowa w Polsce.

Priorytetem dla spółki będzie zakup w każdej kategorii wysokiej jakości, bezpiecznego i sprawdzonego taboru pasażerskiego przy zachowaniu maksymalnej konkurencyjności od producenta, którego doświadczenie gwarantuje dostawę w harmonogramie zgodnym z budową linii przez Centralny Port Komunikacyjny.

Należy mieć na uwadze, że na dzień dzisiejszy polscy producenci nie produkują pociągów na prędkość 250 km/h albo wyższą, natomiast to od nich zależy, czy wejdą w alianse lub konsorcja z producentami mającymi doświadczenie w produkcji takich pojazdów.

Z kolei drugie postępowanie jest bezpośrednio w zasięgu polskich producentów, ponieważ są oni wysoko konkurencyjni w taborze konwencjonalnym.

Dodatkowo należy wskazać, że proces produkcji taboru, jego testowania i uzyskania dopuszczeń do eksploatacji trwa około pięciu lat od podpisania umowy. W związku z powyższym postępowanie przetargowe na zakup pojazdów musi zostać uruchomione z odpowiednim wyprzedzeniem.

Następnie, należy wskazać, iż nie może być mowy o sztucznym podwyższeniu planowanej prędkości eksploatacyjnej na linii „Y”, ponieważ od początku prac przygotowawczych planowano wybudowanie linii o prędkości konstrukcyjnej 350 km/h. Według „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”, przyjętej uchwałą Rady Ministrów nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r., „założonym standardem początkowym nowo budowanych linii powstających w śladzie wcześniejszych projektów kolei dużych prędkości będzie ich przystosowanie do prędkości 250 km/h z parametrami geometrycznymi umożliwiającymi ewentualne późniejsze podniesienie tych prędkości (do 300-350 km/h).”

Opisy Przedmiotu Zamówienia (OPZ) na opracowanie dokumentacji przedprojektowych (Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych – STEŚ) z roku 2020 zawierały wymóg prędkości projektowej do 350 km/h. Wszystkie umowy na wykonanie STEŚ dla linii „Y” zostały podpisane w 2021 i 2022 r. Umowy na opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz – Wrocław zostały podpisane w latach 2022-2023 i również dla nich w OPZ założono prędkość projektową do 350 km/h, w tym dla wszystkich urządzeń kierowania i sterowania ruchem kolejowym. Jedynie parametr prędkości eksploatacyjnej na moment oddania do użytkowania ustalono na 250 km/h, w związku z czym prędkość eksploatacyjna byłaby obniżona względem prędkości projektowej.

Podjęcie decyzji o zwiększeniu prędkości eksploatacyjnej powyżej 250 km/h dopiero po uruchomieniu linii wiązałoby się z koniecznością ingerencji w już wybudowaną infrastrukturę, co oznaczałoby m.in. powstanie robót straconych oraz zakłócenia w przewozach. Z kolei brak takiej decyzji oznaczałoby niewykorzystanie pełnego zakresu prędkości projektowej, a tym samym ograniczenie potencjału nowo wybudowanej, kapitałochłonnej infrastruktury. Należy podkreślić, że zmiana maksymalnej prędkości eksploatacyjnej nie przekłada się w znaczący sposób na podwyższenie kosztu budowy poszczególnych odcinków linii „Y”. Wynika to z przywołanego powyżej faktu, że dokumenty definiujące zakres i specyfikację techniczną od początku zakładały prędkość projektową 350 km/h. Dotyczy to przede wszystkim elementów, które generują najwyższe koszty, takich jak roboty ziemne (profil linii w pionie i w poziomie) oraz obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty etc.), a także układ zasilania. Zmianie ulegną koszty budowy części ekranów akustycznych ze względu na zmianę zakresu oddziaływania akustycznego, stanowią one jednak nieznaczną część całkowitych kosztów realizacji inwestycji. Podniesienie prędkości pozostanie zatem praktycznie bez wpływu na koszt budowy, a zwiększy atrakcyjność przyszłej oferty KDP względem transportu drogowego czy lotniczego.

Odnosząc się do kosztów utrzymania i eksploatacji linii, należy podkreślić, że zależą one od wielu czynników wykraczających poza samą prędkość maksymalną. Istotne znaczenie mają m.in. szczegółowe rozwiązania przyjęte na etapie projektu budowlanego (którego opracowanie dla linii „Y” jest w toku), zastosowane technologie budowy oraz propozycje wykonawcy na etapie projektu wykonawczego. Jednocześnie należy podkreślić, że od wstępnej fazy przygotowawczej zakładano prędkość projektową infrastruktury 350 km/h i jej wdrożenie jako eksploatacyjnej w horyzoncie długoterminowym.

W odniesieniu do kwestii zwiększenia nakładów na budowę linii „Y” w Programie Wieloletnim na lata 2024–2032, należy wskazać, że nie wynikają one z podwyższenia prędkości eksploatacyjnej. Są one związane przede wszystkim z zapewnieniem pełnego finansowania odcinka Warszawa – Wrocław, co nie zostało uwzględnione w Programie Wieloletnim na lata 2024–2030, przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 24 października 2023 r.

Warto dodać, że w Programie Wieloletnim na lata 2024–2032 przewidziano finansowanie większości robót na odcinku Sieradz – Poznań, podczas gdy we wcześniejszym programie jego realizację zaplanowano w formule PPP, bez gwarancji zabezpieczenia środków publicznych na ten cel. Ponadto w poprzednim Programie Wieloletnim z października 2023 r., którego modyfikacją jest obecnie obowiązujący Program, nie przewidziano żadnych prac przygotowawczych dla odcinków Łomża – Pisz – Giżycko oraz Milanów – Fronołów. Dla odcinków Ostrołęka – Łomża i CPK – Płock przewidziano realizację prac projektowych w formule PPP, co nie gwarantowało ich uruchomienia. Natomiast obowiązujące umowy na przeprowadzenie prac przedprojektowych na tych odcinkach były i są kontynuowane w ramach Programu 2024-2032.

Jednocześnie chciałbym podkreślić, że decyzja o przeprowadzeniu kolejnych prac przygotowawczych dla poszczególnych odcinków linii kolejowych w Polsce zostanie podjęta na podstawie wyników projektu „Zintegrowana Sieć Kolejowa”, którego celem jest opracowanie długoterminowego planu rozwoju sieci kolejowej w naszym kraju.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu