



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.57.2025

Warszawa, 08 grudnia 2025

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13163 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak oraz grupy Posłów w sprawie dopuszczalnej prędkości eksploatacyjnej pociągów na tzw. linii Y, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że w zakresie projektu Dworca Kolejowego CPK projektowana maksymalna prędkość wzdłuż krawędzi peronowych wynosi 100 km/h.

Ponadto należy wskazać, że określenie prędkości przejazdu pociągów przez Dworzec Kolejowy CPK jest w dalszym ciągu przedmiotem pogłębionych analiz projektowych uwzględniających m.in. kwestie bezpieczeństwa podróży. Wynik przedmiotowych analiz stanowić będzie wyznacznik kierunku potencjalnych zmian w projekcie tej stacji. Oznacza to zatem, że decyzja w sprawie zmiany prędkości maksymalnej przejazdu pociągów przez Dworzec Kolejowy CPK nie została jeszcze podjęta.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z analizami wykonanymi przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., w tym w oparciu o ostatnie zamówienia na tabor KDP w Europie, szacunkowa cena taboru przeznaczonego do prędkości 250 km/h jest niższa o ok. 15 proc. od ceny taboru dostosowanego do prędkości powyżej 300 km/h. Na etapie postępowań przetargowych – z uwagi na dużą konkurencję pomiędzy producentami przy relatywnie niewielkiej liczbie tego typu zamówień – możliwe jest jednak uzyskanie ofert na tabor przeznaczony do prędkości powyżej 300 km/h po cenach zbliżonych do ofert na tabor 250 km/h. Należy przy tym wskazać, że dokładne oszacowanie ceny taboru o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej wynoszącej 250 km/h jest utrudnione, gdyż w ostatnich latach w Europie zawierano stosunkowo niewiele kontraktów na tego rodzaju pojazdy.

Natomiast w odniesieniu do kosztów utrzymania i eksploatacji infrastruktury należy zauważyć, że są one zależne od wielu innych czynników (poza prędkością maksymalną na linii), w tym szczegółowych rozwiązań na etapie projektu budowlanego (którego opracowanie dla linii „Y” jest w toku), a także technologii budowy i rozwiązań proponowanych przez wykonawcę robót budowlanych na etapie projektu wykonawczego. Ponadto podczas eksploatacji mogą być wdrażane różne reżimy utrzymaniowe (reakcja na zmiany parametrów, działania wyprzedzające itp.).

Jednocześnie należy podkreślić, że od wstępnej fazy przygotowań (etap Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego) zakładano prędkość projektową infrastruktury 350 km/h i jej wdrożenie jako eksploatacyjnej w horyzoncie długoterminowym. Zatem infrastruktura zasadniczo nie jest modyfikowana ze względu na wcześniejsze (bezpośrednio po uruchomieniu linii) wprowadzenie wyższej prędkości eksploatacyjnej.

Dodatkowo należy wskazać, że w ostatnich latach w obszarze taboru KDP obserwowany jest istotny postęp technologiczny. W efekcie obecnie oferowane pojazdy przeznaczone do prędkości eksploatacyjnych powyżej 300 km/h mogą charakteryzować się zużyciem energii elektrycznej na poziomie zbliżonym do taboru przystosowanego do prędkości 250 km/h oferowanego kilka lat temu.

Ponadto ze względu na nowatorski, w warunkach polskich, charakter przygotowywanej inwestycji, prognozowanie długoterminowych kosztów eksploatacji i utrzymania jest obciążone istotnym poziomem niedokładności. W związku z powyższym, na obecnym etapie przygotowań nie prowadzono odrębnej analizy wpływu wcześniejszego wprowadzenia wyższej prędkości eksploatacyjnej na koszty funkcjonowania linii.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu