Ministerstwo
Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK–2.054.47.2026
Warszawa, 06 listopada 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19668 Posła na Sejm RP Pana Jarosława Krajewskiego, przekazuję poniższe informacje.

Obecny zakres inwestycji Port Polska został określony w dokumencie „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032", przyjętym w dniu 31 grudnia 2024 roku uchwałą nr 166 Rady Ministrów (dalej: Program Wieloletni). Należy podkreślić, że Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (dalej: Spółka Celowa) jest zobowiązana do realizacji inwestycji zgodnie z zakresem określonym w Programie Wieloletnim, w szczególności do osiągnięcia wskazanych w nim mierników realizacji poszczególnych projektów.

Na stronie internetowej Spółki Celowej, pod adresem https://portpolska.pl/pl/, w zakładce O inwestycji → Plan postępowań 2026-2028 jest dostępny plan postępowań projektowych Spółki Celowej.

Orientacyjna wartość ogłoszonych w 2026 r. postępowań wynosi ok. 13 mld zł. Spółka Celowa, realizująca program inwestycyjny Port Polska, zapewnia transparentność procesu zakupowego poprzez publiczne udostępnianie informacji o planowanych postępowaniach oraz prowadząc je za pośrednictwem platformy e-Zamawiający.

Zgodnie z obowiązującym Programem Wieloletnim wielkość wydatków związanych z realizacją inwestycji kolejowych (bez inwestycji związanych z zapewnieniem taboru KDP) wynosi 76 838 mln zł, w tym finansowanie w postaci skarbowych papierów wartościowych: 43 186 mln zł oraz finansowanie pochodzące ze środków UE: 33 652 mln zł. W latach 2024-2025 na realizację inwestycji ujętych w Programie, Spółce Celowej zostały przekazane środki w postaci skarbowych papierów wartościowych w łącznej kwocie 5 400 mln zł.

Spółka Celowa oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zobligowane są do realizacji zadań inwestycyjnych w ramach dokumentów: Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032 dla inwestycji w ramach Port Polska oraz Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032, dalej: KPK) obejmujący

inwestycje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dokumenty te określają m.in. ramy czasowe dla przedsięwzięć obu Spółek. Należy wskazać, że obydwa podmioty w ramach bieżącej współpracy koordynują inwestycje styczne, a wiedzę dot. planów inwestycyjnych, harmonogramów oraz kluczowych informacji w tym zakresie przekazują w formie dialogu z przedstawicielami rynku oraz branży kolejowej w ramach Forum Dialogu Technicznego oraz Komitetu Inwestycyjnego.

Na listach projektów stanowiących załączniki do KPK, znajdują się projekty w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK, które opatrzone zostały stosownym komentarzem w kolumnie „uwagi".

Należy podkreślić, że w obowiązującym KPK poszczególne projekty zostały podzielone na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań o charakterze krajowym, rozpoczęte w perspektywie 2014-2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz projekty na sieci bazowej TEN-T.

Odnosząc się do kwestii finansowania projektów Port Polska ze środków UE należy wskazać, że Spółka Celowa prowadzi aktywne działania na rzecz pozyskania finansowania zewnętrznego. Kluczowym priorytetem Spółki jest maksymalizacja udziału kapitału zewnętrznego w finansowaniu tej wielkoskalowej infrastruktury.

W obecnej perspektywie unijnej instrument CEF „Łącząc Europę" jest jedynym instrumentem, w ramach którego Spółka Celowa może aplikować o środki unijne na projekty kolejowe. W obecnej perspektywie finansowej Spółka Celowa pozyskała dofinansowanie UE na realizację sześciu projektów kolejowych o łącznej wartości dofinansowania ok. 145 mln EUR, a wartość wydatków kwalifikowalnych w tych projektach została określona na poziomie 192 mln EUR.

Dla odcinka Warszawa – nowe lotnisko – Łódź były to następujące projekty:

- Studies for the completion of the missing link on the NS – Baltic CNC: HS connection between Warsaw and Poznań (projekt wspólny również dla odcinka Sieradz – Poznań) – wartość dofinansowania 10,96 mln EUR,
- Development of the design documentation for the construction of high-speed railways in the North Sea-Baltic Sea CNC at the Warsaw - Łódź Niciarniana section (excluding the CPK Junction) – wartość dofinansowania 63,64 mln EUR,

Natomiast dla odcinka Sieradz – Poznań były to projekty:

- Studies for the completion of the missing link on the NS – Baltic CNC: HS connection between Warsaw and Poznań (projekt wspólny również dla odcinka Warszawa – CPK – Łódź) – wartość dofinansowania 10,96 mln EUR,
- Completing of the missing link at the CNC North Sea – Baltic: Preparation of design documentation for the Sieradz Północny – Pleszew – Poznań section – wartość dofinansowania 37,52 mln EUR.

Spółka Celowa w ostatnim naborze CEF 2 Reflow, zakończonym 6 października 2026 r., aplikowała o środki UE na realizację projektów kolejowych, w tym między innymi na elementy budowy Tunelu KDP w Łodzi. Jednocześnie podkreślić należy, że z uwagi na ograniczoną alokację naboru, dla pojedynczego projektu przyjęto limit wysokości

dotacji na poziomie 30 mln EUR. Rozstrzygnięcie konkursu planowane jest na marzec 2027 r. Dodatkowo jedna ze spółek zależnych Spółki Celowej stara się o pozyskanie finansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS działanie 2.3) na realizację projektu energetycznego, w wysokości 70 mln PLN. Wniosek o dofinasowanie został złożony 22 października 2026 r.

Odnosząc się do przyszłej perspektywy finansowej UE na lata 2028-2034 należy zaznaczyć, że znajduje się ona dopiero w fazie przygotowawczej. Wstępnie zidentyfikowano ponad 100 projektów, które potencjalnie mogą być przedmiotem dofinansowania. W maju br. zostały one zaprezentowane Ministerstwu Funduszy i Polityki Regionalnej. Projekty te obejmują nie tylko obszar kolejowy, ale między innymi także lotniskowy (kwestie dual-use), energetyki, OZE, rozwoju otoczenia.

W odniesieniu do kwestii rezerwy czasowej dla poszczególnych odcinków KDP Y, uprzejmie informuję co następuje:

- Projekt Łódź – Poznań: Zgodnie z aktualnym harmonogramem dopuszczenie do eksploatacji odcinka planowane jest do końca 2035 rok. Projekt obecnie znajduje się na etapie projektowania. Dotrzymanie zakładanego terminu będzie uzależnione między innymi od terminowego uzyskania wymaganych decyzji administracyjnych oraz sprawnego przeprowadzenia kolejnych etapów procesu inwestycyjnego.
- Projekt Łódź – Sieradz: Zgodnie z aktualnym harmonogramem pozwolenie na użytkowanie jest zaplanowane do końca 2035 r. Projekt obecnie znajduje się na etapie projektu budowlanego. Dotrzymanie zakładanego terminu będzie uzależnione między innymi od terminowego uzyskania wymaganych decyzji administracyjnych oraz sprawnego przeprowadzenia kolejnych etapów procesu inwestycyjnego.
- Projekt Sieradz – Wrocław: Projekt planowany jest do zakończenia do 2035 r. Dotrzymanie zakładanego terminu 2035 r. będzie uzależnione między innymi od terminowego uzyskania wymaganych decyzji administracyjnych oraz sprawnego przeprowadzenia kolejnych etapów procesu inwestycyjnego.
- Projekt Warszawa – Łódź: Zgodnie z zakładanym harmonogramem pozwolenie na użytkowanie odcinka planowane jest w IV kwartale 2032 roku. Projekt obecnie znajduje się na etapie pozyskiwania decyzji administracyjnych. Dotrzymanie zakładanego terminu będzie uzależnione między innymi od terminowego uzyskania wymaganych decyzji administracyjnych oraz sprawnego przeprowadzenia kolejnych etapów procesu inwestycyjnego.

Ponadto informuję, że Podprogram Lotniskowy prowadzony jest zgodnie z założeniami i miernikami określonymi w Programie Wieloletnim. Na obecnym etapie nie identyfikuje się okoliczności uzasadniających zmianę przyjętych terminów realizacji przedsięwzięcia, w tym uruchomienia lotniska oraz towarzyszącej mu infrastruktury transportowej w terminach wynikających z obowiązujących dokumentów programowych.

W odniesieniu do kwestii Dworca Kolejowego CPK należy zaznaczyć, że na obecnym etapie projektowania scenariuszem wykorzystywanym w przebiegu dalszych prac pomiędzy Spółką Celową a Wykonawcą jest wariant 6 peronów na stacji kolejowej

w głównej części Dworca. Ten scenariusz jest również używany w Dialogu Konkurencyjnym uruchomionym w celu wyłonienia Wykonawcy na etap realizacji robót budowlanych Dworca, Stacji kolejowej i Tunelu. Nie została podjęta żadna decyzja formalna o zmianie tego scenariusza.

W zakresie reformy Funduszu Kolejowego (dalej: FK) należy wskazać, że jest ona jednym z priorytetów resortu. Reforma ta zapewni stabilne finansowanie inwestycji realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Podstawą wyliczenia przesunięcia środków między budżetem państwa a Funduszem Kolejowym dla procedowanej ustawy jest obecnie obowiązujący wieloletni program inwestycji kolejowych realizowanych przez PKP PLK S.A., tj. Krajowy Program Kolejowy.

W przypadku, gdy będą wolne środki w Funduszu po zabezpieczeniu finansowania zadań PKP PLK S.A. w ramach KPK, jednym z możliwych ustawowych beneficjentów FK jest Spółka Celowa.

W związku z sytuacją na rynku paliw wywołaną konfliktem zbrojnym na Bliskim Wschodzie, w tym blokadą cieśniny Ormuz, na którą polskie władze nie miały wpływu, oraz obowiązywaniem pakietu rozwiązań legislacyjnych CPN, tj. „Ceny Paliw Niżej", nie było możliwe wprowadzenia projektowanych zmian jeszcze w tym roku. W związku z tym Ministerstwo Finansów zarekomendowało czasowe odroczenie prac nad reformą.

Przepisy wprowadzające reformę mają wejść w życie w 2027 roku i mają być skorelowane z procedurą budżetową, aby umożliwić właściwe zaplanowanie i przekazanie środków publicznych na infrastrukturę kolejową.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego