



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 18 listopada 2020 r.

Poz. 1050

uchwała Nr 156
rady mi Nistrów

z dnia 28 października 2020 r.

w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny centralny Port Komunikacyjny. Etap i. 2020–2023”

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustanawia się „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023”, zwany dalej „Programem Wieloletnim”, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 234 i 1378), stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Okres realizacji Programu Wieloletniego ustala się na lata 2020–2023.

§ 3. Łączny limit zaangażowania środków Skarbu Państwa na realizację Programu Wieloletniego wynosi 9 230 000 000 złotych (dziewięć miliardów dwieście trzydzieści milionów złotych). Program nie obejmuje wydatków z budżetu państwa.

§ 4. 1. Nadzór nad wykonaniem Programu Wieloletniego sprawuje Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego.

2. Jednostkami realizującymi Program Wieloletni są Centralny Port Komunikacyjny spółka z o.o., stanowiąca Spółkę Celową w rozumieniu art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, oraz inne podmioty pełniące funkcję Inwestora, o których mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *M. Morawiecki*

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1622, 1649, 2020 i 2473 oraz z 2020 r. poz. 284, 374, 568, 695 i 1175.

Załącznik do uchwały nr 156 Rady Ministrów
z dnia 28 października 2020 r. (poz. 1050)

„Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023”

Spis treści

1. Wstęp.....	4
1. Podsumowanie diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej.....	6
2. Cel główny i zakres Programu CPK.....	8
3. Program CPK jako realizacja strategii przyjętych przez Radę Ministrów.....	10
4. Uzasadnienie etapowania programu inwestycyjnego CPK	12
5. Cele Programu CPK, mierniki sukcesu	14
6. Struktura podmiotowa Programu CPK.....	18
7. Plan finansowy	19
7.1. Inwestycja	22
7.2. Inwestycje Towarzyszące	23
7.3. „Inne zadania”	25

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
—
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND

1. Wstęp

Niniejszy dokument (dalej również jako: „*Program CPK*”) jest Programem, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 234 i 1378); dalej jako: „*uCPK*”, „*ustawa o CPK*”. Obejmuje on swoim zakresem zaplanowanie, zaprojektowanie oraz budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego (w treści również jako „*Port Solidarność*” lub „*CPK*”), urządzeń i obiektów niezbędnych do jego funkcjonowania, realizację inwestycji celu publicznego, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów wydanym na podstawie art. 118 ustawy o CPK, jak również realizację innych zadań funkcjonalnie związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W niniejszym dokumencie opisany jest zakres finansowania wymienionych zadań, charakterystyka poszczególnych inwestycji, ich rozmieszczenie, terminy realizacji oraz określenie nakładów finansowych Skarbu Państwa niezbędnych na ich realizację.

Na mocy art. 2 pkt 7 ustawy o CPK, niniejszy program jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.), wskazującym wykonawcę programu (art. 136 ust. 2 ustawy o finansach publicznych) oraz uprawniającym do zaciągania zobowiązań przez Spółkę CPK w celu realizacji programu do łącznej kwoty określonej dla całego programu (art. 136 ust. 4 ustawy o finansach publicznych).

Niniejszy program potwierdza i uzupełnia ustalenia oraz rozstrzygnięcia zawarte w uchwale Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. nr 173/2017, RM-111-163-17, na mocy której Rada Ministrów przyjęła *Koncepcję przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*, dalej: „*Koncepcja CPK*”.

Zgodnie z *Koncepcją CPK* realizacja przedsięwzięć składających się na komponent lotniskowy jest przewidziana do końca roku 2027. Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych składających się na komponent kolejowy ma nastąpić do końca 2034 r., obejmując dwie najbliższe perspektywy finansowe UE. Ze względu na unikalny stopień skomplikowania przedsięwzięć zawartych w programie inwestycyjnym CPK, jego realizacja jest podzielona na etapy, stosownie do art. 136 ust. 3 ustawy o finansach publicznych. W trakcie realizacji kolejnych etapów programu wieloletniego nastąpi doprecyzowanie szacunków przyjętych w uchwale Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r., w szczególności w zakresie ostatecznych koniecznych nakładów oraz harmonogramu przyjętych prac. Tym samym użyte w art. 2 pkt 7 ustawy o CPK pojęcie „terminów realizacji oraz łącznych nakładów z budżetu państwa na ich realizację” należy odnieść do etapu realizacji programu wieloletniego będącego przedmiotem niniejszego dokumentu, tj. lat 2020–2023.

Należy w tym kontekście również wskazać na art. 5 ustawy o CPK, w którym wymienione są przykładowe działania Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej jako: *Pełnomocnik*) zmierzające do realizacji programu. Należy do nich w szczególności przygotowanie projektów dokumentów rządowych w tym dokumentów strategicznych, programów wieloletnich oraz projektów aktów normatywnych. W nawiązaniu do powyższej regulacji dla potrzeb niniejszego programu przyjęto określone oczekiwane założenia regulacyjne umożliwiające jego realizację na warunkach określonych w niniejszym dokumencie – wdrożenie tych ram regulacyjnych stanowić będzie przedmiot działań Pełnomocnika.

Jak wskazano powyżej, niniejszy program dotyczy pierwszego z etapów procesu inwestycyjnego CPK. Etap ten obejmuje działania przygotowawcze – w szczególności działania związane z planowaniem oraz opracowaniem założeń projektowych, a także wykupem gruntów pod realizację inwestycji. Zasadniczym celem tego etapu jest szczegółowe zdefiniowanie zakresu i skali inwestycji, przyjęcie optymalnych rozwiązań odnośnie do możliwych wariantów realizacji przedsięwzięcia, określenie optymalnego planu jego realizacji, szczegółowych harmonogramów, jak i budżetów poszczególnych projektów, a także określenie sposobu ich finansowania, w tym ze środków publicznych.

Dla niniejszego programu nie przeprowadza się strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Powyższe wynika wprost z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, m.in. z jej art. 47a, który wyłącza z obowiązku oceny dokumenty o charakterze finansowo-budżetowym. Dla zapewnienia realizacji celów dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko treści programu inwestycyjnego uznane za tworzące ramy przyszłej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (m.in. wstępne preferowane obszary usytuowania Inwestycji oraz korytarze przebiegu inwestycji objętych Programem CPK) zostały określone w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, przedłożonym do zatwierdzenia Pełnomocnikowi. Studium to, jako dokument określający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, poddany zostanie uprzednio strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, dokumentem wykonawczym do niniejszego Programu jest Dokument Wdrażający, który zawierać będzie w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych Przedsięwzięć. W celu zapewnienia efektywnej wymiany informacji, Dokument Wdrażający będzie podlegał roboczym uzgodnieniom z Ministrem Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej (w zakresie finansowania ze środków krajowych, ewentualnie w zakresie szerszym – o ile w montażu finansowym znajdą się środki UE).

1. Podsumowanie diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej

Wstęp. Program CPK ustanawia ramy finansowe oraz warunki organizacyjne realizacji zamierzeń Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Program CPK potwierdza tym samym założenia przyjęte w koncepcji CPK, a zarazem wykonuje nakaz zawarty w ustawie o CPK.

Założenia strategiczne w zakresie sektora lotniczego. Podtrzymuje się zwłaszcza diagnozę zawartą w koncepcji CPK, wskazującą na bezpośrednie powiązanie rozwoju rynku lotniczego z rozwojem gospodarczym. W szczególności należy podtrzymać pogląd, że transport lotniczy działa jako katalizator wzrostu. Każde miejsce pracy wytworzone w lotnictwie tworzy trzy nowe miejsca pracy w innych gałęziach gospodarki, a każde 1 EUR wytworzone w branży lotniczej tworzy 3 EUR wartości dodanej dla reszty gospodarki. Duże węzłowe porty lotnicze pozytywnie wpływają na wzrost gospodarczy, jako katalizatory rozwoju gospodarczego, oddziałujące na rynek regionalny i krajowy, zatrudnienie, wartość dodaną oraz wpływy budżetowe. Porty lotnicze, na których linie lotnicze oferują ruch przesiadkowy umożliwiają obsługiwanie rynków zbyt małych na połączenia bezpośrednie (np. pomiędzy licznymi parami miast wewnątrz regionu Europy Środkowo-Wschodniej). Od czasu przyjęcia koncepcji CPK nie zmieniły się uwarunkowania rynkowe w zakresie tego regionu. Brak węzła przesiadkowego stanowi ograniczenie potencjału rozwoju rynku lotniczego. Żadne z lotnisk regionu nie rozwinęło się do poziomu istotnego węzła w skali europejskiej, choć ogłoszono plany rozbudowy niektórych lotnisk regionu Europy Środkowej (np. Budapeszt, Praga). Wskaźnik „connectivity per capita” dla Polski jest nadal istotnie niższy od średniej dla 15 krajów „starej” Unii. Region Europy Środkowo-Wschodniej pozostaje przy tym optymalną lokalizacją dla rozbudowy węzła lotniczego jako obszar o bardzo dużym potencjale demograficznym, znacząco większym od potencjału naturalnych rynków, któregośkolwiek z zachodnich przewoźników. Dodatkowym potwierdzeniem diagnozy są dane dotyczące liczby pasażerów obsługiwanych zarówno na rynku polskim, jak i Europy Środkowej za lata 2017–2019. Diagnozy te muszą zostać skonfrontowane z kryzysem sektora lotniczego, jakiego branża doświadczyła w 2020 r. na skutek pandemii COVID-19. Obecnie trudno jest przewidzieć, kiedy dokładnie nastąpi powrót do poziomu ruchu lotniczego sprzed pandemii. W oparciu jednak o szacunki branży lotniczej można zakładać, że powrót nastąpi najpóźniej w perspektywie 2–3 lat. W toku prac przygotowawczych zostaną zatem uwzględnione wyniki najbardziej aktualnych prognoz rozwoju ruchu lotniczego, tak aby dostosować przepustowość budowanego lotniska do popytu na usługi lotnicze, w okresie 7–8 lat od otwarcia Portu Solidarności. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię. Z perspektywy założonego harmonogramu przygotowania i realizacji CPK, już na etapie planowania i projektowania możliwe będzie uwzględnienie rozwiązań, które sprostają nowym przepisom w zakresie wymagań sanitarnych oraz wezmą pod uwagę oczekiwania pasażerów w tym zakresie.

Założenia strategiczne w zakresie sektora kolejowego. Należy podtrzymać również diagnozę zawartą w koncepcji CPK, w zakresie, w jakim wskazuje ona na podstawowe znaczenie kolei w systemie transportowym kraju, w tym w szczególności pogląd, zgodnie z którym przy dostosowanym do uwarunkowań danego kraju kształcie infrastruktury oraz prawidłowo dobranej technologii, kolej powinna uzyskać przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu. W szczególności przewaga ta powinna uwidocznić się przy obsłudze transportowej odległości 100–400 km i dużych aglomeracji miejskich, gdzie przeciążenie ruchu drogowego powoduje utrudniony i wydłużony dojazd do centrów tych ośrodków. Powyższa przewaga dotyczy kolei międzymiastowych klasy IC oraz tej części pociągów regionalnych, które zapewniają obsługę transportową większych ośrodków miejskich, a także

segmentu przewozów aglomeracyjnych. Należy podtrzymać pogląd, zgodnie z którym na relacjach łączących ważniejsze ośrodki miejskie o długościach do 300–400 km prawidłowo zorganizowany i wykorzystujący powszechnie dostępną technologię system transportu kolejowego co do zasady powinien oferować lepsze czasy przejazdu od transportu samochodowego oraz lotniczego. Kolej cechują również niższe koszty środowiskowe (szerzej: koszty zewnętrzne) niż w przypadku transportu samochodowego. Korzystne uwarunkowania przestrzenno-geograficzne RP, wynikające z nizinnego charakteru kraju i brak istotnych przeszkód dla realizacji inwestycji sprzyjają rozwojowi kolei w Rzeczypospolitej Polskiej. Ze względu na korzyści z nim związane rozwój kolei powinien być wspierany przez stosowne działania władzy publicznej.

Inne dokumenty strategiczne przyjmujące zblizoną diagnozę społeczno-gospodarczą. Diagnoza i założenia zawarte w koncepcji CPK oraz – od strony regulacyjnej – w ustawie o CPK znajdują swoje odzwierciedlenie w rządowych dokumentach strategicznych, obejmujących obszar transportu i szeroko rozumianego rozwoju gospodarczego.

1. Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030 – uchwała nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030” (M.P. poz. 736).
2. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260).
3. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054).

Diagnoza i założenia zawarte w koncepcji CPK wpisują się również w koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M.P. z 2012 r. poz. 252) – akt ten traci moc obowiązującą z dniem 13 listopada 2020 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 1378).

2. Cel główny i zakres Programu CPK

Cel główny Programu CPK koresponduje z misją określoną przez Radę Ministrów w Koncepcji CPK, i polega na stworzeniu uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego innowacyjnego węzła transportowego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, a ponadto doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

Zakres przedmiotowy Programu CPK. Wymieniony wyżej cel Program CPK realizuje, stosownie do art. 2 pkt 7 ustawy o CPK, poprzez określenie zakresu finansowania realizacji Portu Solidarność, urządzeń i obiektów niezbędnych do jego funkcjonowania, zakresu finansowania inwestycji celu publicznego określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów wydanym na podstawie art. 118 ustawy o CPK, jak również określenie innych zadań koniecznych do osiągnięcia wymienionego powyżej celu niniejszego programu.

Inwestycja. Podstawowe wymagania i parametry Portu Lotniczego, dające się określić na obecnym etapie przygotowań, zostały wskazane w ramach przygotowań do planu generalnego lotniska. Podsumowanie tego opisu, przygotowane na podstawie tzw. *definicji komponentu lotniskowego CPK*, znajduje się w *Załączniku nr 1 do Programu CPK*.

Wspomniane wymagania i parametry zostały uszczegółowione w tzw. *briefie strategicznym lotniska*, który został poddany procesowi szerokich konsultacji z interesariuszami Projektu.

W oparciu o końcową wersję *briefu strategicznego*, dokładne parametry i szczegółowa lokalizacja portu lotniczego zostaną ustalone i potwierdzone w procesie planistycznym i przygotowawczym (plan generalny lotniska, postępowania środowiskowe, badania terenowe).

Należy jednak podkreślić, że Port Lotniczy jest częścią składową Centralnego Portu Komunikacyjnego – węzła transportu intermodalnego łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Inwestycja obejmuje więc nie tylko nowy port lotniczy (hub), ale i stację kolejową, ściśle zintegrowaną z tym portem. Integracja portu lotniczego i stacji kolejowej powinna przy tym uwzględniać, że CPK z założenia stanowić będzie centrum udoskonalonego transportu kolejowego.

Inwestycja obejmuje również tzw. *airport city* rozumiane jako zespół usługowy zlokalizowany na terenie albo w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, mający ściśle funkcjonalne powiązanie z lotniskiem (parkingi, budynki usługowe, centrum logistyczne).

Inwestycje Towarzyszące. Opis inwestycji celu publicznego określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów wydanym na podstawie art. 118 ustawy o CPK objętych finansowaniem na podstawie niniejszego programu znajduje się w wykazie stanowiącym *Załącznik nr 2 do Programu CPK*.

Inne zadania. Dla osiągnięcia celu niniejszego programu konieczne jest również podjęcie szeregu innych zadań, wśród których należy podtrzymać ustalenia zawarte w Koncepcji CPK, gdzie wskazano na konieczność zapewnienia odpowiednich warunków rynkowych, regulacyjnych, inwestycyjnych w zakresie rynku transportowego, aby realizacja CPK doprowadziła do osiągnięcia oczekiwanych rezultatów.

Stworzenie warunków realizacji Programu CPK. Na mocy art. 5 ustawy o CPK do kompetencji Pełnomocnika należy podejmowanie działań zmierzających do realizacji Programu CPK, wśród których ustawa przewiduje m.in. przygotowanie projektów dokumentów rządowych koniecznych do wdrożenia Programu CPK, w szczególności programów wieloletnich (innych niż Program CPK), innych dokumentów strategicznych oraz projektów aktów normatywnych. Ze wskazanych przyczyn niniejszym wskazuje się na pożądane przygotowanie przez Pełnomocnika projektów aktów normatywnych zapewniających następujące warunki realizacji Programu CPK:

- ścisłą koordynację działań państwowych jednostek organizacyjnych, w szczególności Przedsiębiorstwa Państwowego PPL, Polskich Kolei Państwowych S.A., PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, PKP IC S.A. oraz CPK sp. z o.o. w zakresie wdrażania niniejszego programu,
- środowisko regulacyjne gwarantujące dotrzymanie harmonogramów pozyskiwania niezbędnych pozwoleń i decyzji administracyjnych, w szczególności wdrożenie rozwiązań umożliwiających realizację projektu CPK w formule zespołów zintegrowanych,
- budowę potencjału wykonawczego zdolnego do realizacji frontu robót związanego z CPK,
- ramy regulacyjne w zakresie planowania przestrzennego, gospodarki gruntami oraz realizacji uzbrojenia terenu, umożliwiające efektywne zagospodarowanie obszaru bezpośredniego otoczenia CPK (tzw. aerotropolis), na którym prognozowany ruch inwestycyjny wymagać będzie koordynacji na każdym poziomie zarządzania rozwojem (kraj – region – gmina).

3. Program CPK jako realizacja strategii przyjętych przez Radę Ministrów

Wstęp. Na mocy art. 136 ust. 2 programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów. Niniejszym należy zatem potwierdzić, że przedstawiony wyżej cel główny Programu CPK stanowi realizację strategii przyjętych przez Radę Ministrów, w tym w szczególności Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, jak również Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030. Działania objęte Programem CPK w sposób ścisły korespondują także z kierunkami działań określonymi w dokumentach strategicznych przyjmowanych na przestrzeni ostatniej dekady, przede wszystkim w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (dokument traci moc z dniem 13.11.2020 r.) oraz Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju wskazuje, że kierunkiem wsparcia publicznego będzie większe wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w obszarze transportu międzynarodowego, regionalnego, między- i wewnątrz aglomeracyjnego, a także w zakresie przewozów intermodalnych w relacjach międzykontynentalnych. Dodatkowo realizacja kierunków interwencji SOR ma spowodować skrócenie czasu podróży, wzrost bezpieczeństwa transportowanych kolejną ładunków oraz zmniejszenie kosztów transportu, a także poprawę bezpieczeństwa na drogach. SOR zarekomendował ponadto sporządzenie **analizy możliwości realizacji kolei dużych prędkości** i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030 oraz **prowadzenie analiz dotyczących Centralnego Portu Lotniczego** i ewentualne podjęcie decyzji o jego budowie lub zaadresowanie jego funkcji na podstawie rozbudowy już istniejącej infrastruktury portów lotniczych. Zasadność realizacji tych inwestycji potwierdziła Koncepcja CPK, której kierunki działań przeniesione zostały do Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu, która potwierdziła podstawowe ustalenia Koncepcji CPK, wskazując na budowę hubu transportowego, opartego na zintegrowanych ze sobą węzłach: lotniczym oraz kolejowym i efektywnie włączonego w układ sieci drogowej. W Strategii zastrzeżono jednocześnie: „Krajowy systemem transportu kolejowego, oparty o węzeł CPK, będzie stanowił atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego. [...] W celu wzmocnienia spójności kraju pożądanym standardem jest połączenie CPK z każdą z głównych aglomeracji Polski, za wyjątkiem Szczecina, w czasie do 2,5 godziny (w okresie startowym), a docelowo w czasie do 2 godzin, z prędkością handlową podróży nie mniejszą niż 140 km/h. Ponadto system oparty o CPK zapewni integrację w jeden organizm aglomeracyjny Warszawy i Łodzi. Zakłada się bardzo wysokie parametry pracy systemu, między innymi uzyskanie punktualności na relacjach do i z CPK powyżej 95% (dla spóźnień powyżej 3 minut)”. Jednocześnie SZRT potwierdziła kluczową rolę tzw. komponentu kolejowego CPK w zwiększaniu roli kolejowej: „Planowana modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych oparta będzie w przeważającej mierze, na realizacji inwestycji zlokalizowanych na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz koncepcji budowy CPK, w której ważną rolę odegra transport kolejowy.”.

Inne dokumenty strategiczne. Niniejszy program może być również uznany za realizację innych dokumentów strategicznych przyjętych przez Radę Ministrów. W tym kontekście wskazać najpierw należy **Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych** (uchwała nr 86/2007 Rady Ministrów z dnia 8 maja 2007 r., obejmuje perspektywę czasową do końca 2020 roku), który w planie

działań przewidywał zadanie pn. Nowe Lotnisko Centralne dla Polski (5.1.2.), **Strategię Rozwoju Polski Centralnej** (uchwała nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r.; opubl. M.P. z 2015 r. poz. 736), która wskazywała na potrzebę utworzenia w Polsce Centralnej obszaru „*przecinania się tras o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, zrealizowanych i utrzymywanych w sposób umożliwiający, szybki efektywny i przyjazny dla środowiska transport.*”, przy czym przyjęto, że „*poprawa nastąpi we wszystkich gałęziach transportu (drogowym, kolejowym i lotniczym)*”, czy też **Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju** (Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.; opubl. M.P. z 2012 r. poz. 252 – dokument traci moc z dniem 13.11.2020 r.), w której stwierdzono, że „*Realizacja największych pod względem skali inwestycyjnej i wysokości nakładów finansowych projektów w dziedzinie transportu, tj. Kolei Dużych Prędkości (KDP) i Centralnego Portu Lotniczego (CPL), mogłaby stanowić dla polskiego sektora transportu wzmocnienie połączeń zarówno wewnętrznych kraju (poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich), jak i zewnętrznych w wymiarze europejskim i globalnym.*”.

W świetle powyższych ustaleń nie ulega wątpliwości, że niniejszy program realizuje strategię przyjęte przez Radę Ministrów.

4. Uzasadnienie etapowania programu inwestycyjnego CPK

Dopuszczalność etapowania. Zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy o finansach publicznych, realizacja programów wieloletnich może być podzielona na etapy. Program inwestycyjny CPK podlega etapowaniu. Pierwszy z dwóch wyodrębnionych etapów, będący przedmiotem Programu CPK, dotyczy lat 2020–2023.

Konieczność wyodrębnienia etapu przygotowawczego. Zasadniczym celem pierwszego etapu, będącego przedmiotem niniejszego programu, jest szczegółowe zdefiniowanie zakresu i skali inwestycji, przyjęcie optymalnych rozwiązań co do możliwych wariantów realizacji przedsięwzięcia oraz określenie efektywnego planu jego realizacji, a także przygotowania do rozpoczęcia prac budowlanych. Przyjęty podział realizacji programu inwestycyjnego CPK na etapy, wynika z kilku powodów. Głównym powodem jest to, że zgodnie z najlepszymi praktykami realizacji tego typu inwestycji, pierwszym etapem jest faza przygotowawcza, obejmująca co najmniej etap planowania i opracowania założeń projektowych. Wynika to przede wszystkim z faktu, że najwięcej potencjalnych oszczędności na tego typu projektach wiąże się z etapami planowania i projektowania. W miarę postępu inwestycji (przejście na etap wykonawczy) potencjał uzyskiwania oszczędności zmniejsza się bowiem znacząco.

Zgodność z dobrymi praktykami zarządzania projektami. W przypadku Inwestycji, to jest budowy portu lotniczego, odpowiadającej założeniom Koncepcji CPK, należy wskazać, iż zgodnie z zaleceniami organizacji międzynarodowych (ICAO, Doc. 9184, Airport Planning Manual), branżowych (IATA, Airport Development Reference Manual), a także w zgodzie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze, powstanie portu lotniczego należy poprzedzić szeroko zakrojonym procesem tzw. planowania generalnego (master planning). W procesie tym przechodzi się przez poszczególne etapy, które pozwalają na przedstawienie planu generalnego lotniska do zatwierdzenia. Plan generalny sporządza się przy tym z uwzględnieniem planowanego rozwoju lotniska w perspektywie dziesięcioleci. Podejście takie umożliwia z jednej strony wyskalowanie pierwszego etapu inwestycji, zamierzonego pod ruch lotniczy zdefiniowany w pierwszych latach po jego zaplanowanym uruchomieniu. A jednocześnie zaplanowanie rozwoju lotniska w perspektywie dziesięcioleci, choćby po to, aby uniknąć zabudowy na terenach sąsiadujących.

Zaproponowany podział programu inwestycyjnego CPK na etapy uwzględnia również wnioski z dotychczasowych działań sektora publicznego w sferze inwestycji infrastrukturalnych. Jak wynika z wielu raportów NIK, czy raportów eksperckich, realizacja programów inwestycyjnych zamierzonych do realizacji przez sektor publiczny wymaga etapu ich planowania i to na jak najwcześniejszym etapie. Pomijanie lub marginalizacja etapu planowania prowadzi bowiem do niegospodarności na etapie realizacji inwestycji, co wielokrotnie podkreśla NIK w swoich raportach. W opracowaniach analizujących praktykę realizacji dużych projektów infrastrukturalnych na całym świecie jednoznacznie wskazuje się, że prawidłowe przygotowanie projektu jest jednym z kluczowych warunków jego sukcesu rozumianego jako ukończenie projektu w zakładanym czasie i budżecie.

Skala i skomplikowanie projektu. Dodatkowym uzasadnieniem podziału programu inwestycyjnego CPK na etap przygotowania i realizacji jest złożoność i stopień skomplikowania projektu. Założenia Koncepcji CPK oznaczają, że mamy do czynienia z unikalnym i bezprecedensowym projektem infrastrukturalnym nie tylko w Polsce, ale w skali całego regionu. Projektem złożonym, który składać się będzie z przeszło 120 budynków i budowli. Sam terminal pasażerski, o szacowanej powierzchni

400–500 tys. m² będzie jednym z największych obiektów kubaturowych w Polsce. Projektem, który będzie wymagał zainstalowania zaawansowanych urządzeń i systemów, jak systemy bagażowe, systemy IT, systemy ATM. Wszystkie te elementy i systemy będą przy tym musiały zostać oddane do użytku w mniej więcej tym samym czasie, a następnie przygotowane do użytku operacyjnego. Należy też podkreślić, że projekt będzie realizowany na obszarze, który obecnie stanowi tereny rolnicze, co wiąże się choćby z koniecznością zapewnienia pełnego uzbrojenia tego terenu, jak i rodzi wyzwania związane z ochroną środowiska, stosunkami wodnymi, ochroną społeczności lokalnych czy zapewnieniem planowania przestrzennego otoczenia Inwestycji. Wszystkie te zagadnienia powodują, że program inwestycyjny CPK w każdej jego fazie, tj. planowania, projektowania, budowy, jak i przygotowania operacyjnego, będzie projektem o niespotykanej dotychczas w Polsce skali i stopniu skomplikowania.

Konieczność etapowania. Program CPK dotyczy pierwszego z etapów procesu inwestycyjnego CPK, przypadającego na lata 2020–2023, to jest etapu prac przygotowawczych. W ramach etapu pierwszego opracowywane będą kolejne fazy dokumentacji projektowej oraz uzyskiwane będą decyzje administracyjne niezbędne do wejścia w etap realizacji poszczególnych zamierzeń budowlanych. Zasadniczym celem pierwszego etapu jest szczegółowe zdefiniowanie zakresu i skali inwestycji, przyjęcie optymalnych rozwiązań odnośnie do możliwych wariantów realizacji przedsięwzięcia, określenie optymalnego planu jego realizacji, szczegółowych harmonogramów, jak i budżetów poszczególnych projektów, a także określenie sposobu ich finansowania, w tym ze środków publicznych. Etap II (realizacja robót budowlanych) będzie prowadzony w oparciu o materiały wypracowane w toku fazy wcześniejszej.

Podsumowanie. Powodem etapowania realizacji celu głównego niniejszego programu jest konieczność dokonania miarodajnych ustaleń i analiz, jak również przeprowadzenie prac przygotowawczych, które umożliwią Radzie Ministrów podjęcie odpowiedzialnej decyzji w przedmiocie harmonogramów oraz kosztów realizacji celu głównego Programu CPK na drugim etapie realizacji celu głównego (objętego odrębnym dokumentem planistycznym Rady Ministrów).

5. Cele Programu CPK, mierniki sukcesu

Określenie celu pośredniego. Etapowanie realizacji programu nie oznacza braku wskazania celu oraz mierników w zakresie poszczególnych etapów programu.

Jako główny cel pierwszego etapu należy uznać ukończenie prac planistycznych i przygotowawczych, umożliwiających rozpoczęcie w roku 2023 budowy Inwestycji i Inwestycji Towarzyszących. Rozpoczęcie budowy rozumiane jest przy tym jako podjęcie tzw. prac przygotowawczych w rozumieniu prawa budowlanego (rozbiórka obiektów, niwelacja terenu, prace ziemne, przyłącze do sieci infrastruktury). Celem pierwszego etapu jest również realizacja innych zadań, których wykonanie w latach 2020–2023 jest konieczne dla realizacji celu głównego programu. Najważniejszym z nich jest pozyskanie tytułu prawnego do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane (wykup gruntów, wywłaszczenie nieruchomości).

Mierniki stanowią podstawę oceny realizacji celów. Biorąc pod uwagę specyfikę pierwszego etapu programu inwestycyjnego CPK, ustanawia się poniższe mierniki dla celów w obrębie Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących. Wartości mierników przedstawia poniższa tabela:



Lp.	Zakres	Miernik	Jednostka	Wartość bazowa (2019)	Wartość w roku 2021	Wartość w roku 2023
1	Inwestycja	Przygotowanie projektu planu generalnego i przedłożenie do uzgodnień	procent	0	100	100
2		Przygotowanie Raportu Oddziaływania na Środowisko	procent	0	60	100
3		Przygotowanie i złożenie wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	procent	0	100	100
4		Wielobranżowa koncepcja architektoniczna intermodalnego terminala pasażerskiego	procent	0	20	100
5		Nabycie nieruchomości objętych I etapem inwestycji CPK	odsetek pozyskanych nieruchomości niezbędnych do realizacji inwestycji celu publicznego – CPK (wg powierzchni nieruchomości) [w %]	0	-	100
6	Inwestycje Towarzyszące (kolejowe) Realizator: CPK sp. z o.o.	Długość linii kolejowych, dla których opracowano trasowanie z uwzględnieniem uwarunkowań funkcjonalnych, technicznych i przestrzennych	kilometr	0	1600	1600 ¹⁾
7		Długość linii	kilometr	0	551	1600

¹⁾ W ramach programu przewidywana jest budowa linii kolejowych o łącznej długości 1789 km. Do roku 2023 przewidywane jest jednakże ukończenie prac przygotowawczych dla linii o łącznej długości 1600 km.

			kolejowych, dla których przeprowadzono inwentaryzację przyrodnicze				
8	Inwestycje Towarzyszące (kolejowe)	Realizator: Instytut Kolejnictwa	Długość linii kolejowych, dla których przeprowadzono analizę kosztów i korzyści	kilometr	0	551	1600
9			Długość linii kolejowych, dla których zakończono etap przedprojektowy (przygotowano wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji)	kilometr	0	519	1600
10			Opracowanie studiów wykonalności dla Etapu I i Etapu II	procent	0	100	100
11			Uzyskanie pozwoleń niezbędnych dla rozpoczęcia robót budowlanych dla Etapu I i Etapu II	procent	0	0	100
12			Stopień zaawansowania prac budowlanych w ramach Etapu I	procent	0	0	≥ 85
13			Inwestycje Towarzyszące (lotniskowe)	Realizator: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Budowa systemu Remote Tower dla CPK – jako systemu hybrydowego dla konwencjonalnej TWR	procent	0
14	Zaawansowany system do koordynacji i zarządzania operacjami BSP dla CPK	procent			0	30	70*
15	Zaawansowane	procent			0	30	90**

		symulacje na potrzeby przygotowania operacyjnego dla CPK				
16	Inne zadania	Przygotowanie i realizacja planu inwestycyjnego dla zadania „utworzenie banku ziemi CPK”	procent	0	-	100
17		Stan zaawansowania prac nad przyjęciem dokumentu planowania przestrzennego dla obszaru węzła CPK	procent; wartość 100% oznacza przyjęcie/uchwalenie dokumentu	0	-	100

* do realizacji wskaźnika na poziomie 100% – wymagana instalacja dodatkowych urządzeń w lokalizacji lotniska

** do realizacji wskaźnika na poziomie 100% wymagany Master Plan CPK

6. Struktura podmiotowa Programu CPK

Wykonawca Programu CPK: Pełnomocnik. Na mocy art. 136 ust. 2 zd. drugie ustawy o finansach publicznych Rada Ministrów, ustanawiając program wieloletni, wskazuje jego wykonawcę. Na mocy art. 4 ust. 1 ustawy o CPK w celu nadzoru nad przygotowaniem i realizacją Programu CPK ustanawia się Pełnomocnika. Do szczegółowych kompetencji Pełnomocnika należy przygotowanie projektu Programu CPK i jego zmian oraz podejmowanie działań zmierzających do jego realizacji, w szczególności przygotowanie projektów przepisów wykonawczych, przygotowanie projektów innych dokumentów rządowych koniecznych do wdrożenia Programu CPK oraz ich zmian, jak również zatwierdzanie Dokumentu Wdrażającego i Zasad Zarządzania. Tym samym Pełnomocnikowi należy przyznać rolę podmiotu odpowiedzialnego za wykonanie programu (wykonawcy).

Jednostki realizujące program wieloletni. Ustawa o finansach publicznych posługuje się również pojęciem jednostek realizujących program wieloletni. Przepis art. 136 ust. 4 zakłada również wspólną realizację programu wieloletniego przez dwa lub więcej podmiotów. W przypadku Programu CPK złożona struktura podmiotowa programu wymaga ustanowienia jednostki koordynującej jego realizację na poziomie operacyjnym. Zgodnie z art. 2 pkt 10 uCPK zadaniem Spółki Celowej jest zapewnienie przygotowania i realizacji Programu CPK oraz koordynacji i kontroli realizacji Przedsięwzięć. W związku z tym koordynatorem Programu CPK z mocy prawa jest „**Centralny Port Komunikacyjny**” spółka z o.o. (wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000759991; dalej jako: Spółka). W Programie CPK za jednostki realizujące program wieloletni należy również uznać spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (prowadzącą budowę lub przebudowę niektórych linii kolejowych wchodzących w skład nowego systemu transportu), Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (prowadzącą budowę i przebudowę dróg publicznych w pobliżu CPK), Instytut Kolejnictwa (którego zadaniem jest zwiększenie potencjału infrastruktury badawczej), czy też Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (do której należy budowa urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego oraz przygotowanie do zarządzania ruchem lotniczym).

Podstawowe założenia systemu realizacji. Podstawy współpracy między jednostkami realizującymi Program CPK określają Zasady Zarządzania, o których mowa w art. 20 i nast. ustawy o CPK. Tym samym, na podstawie art. 2 pkt 12 w zw. z art. 20 ust. 1 uCPK odstępuje się od ustalenia w Programie CPK podstawowych założeń systemu realizacji. Przyczyną odstąpienia jest wprowadzenie przepisami ustawy o CPK szczególnego instrumentu zarządczego dla Programu CPK w postaci Zasad Zarządzania. Zasady Zarządzania to ujednoczone warunki i procedury wdrażania Przedsięwzięć, określające zasady zarządzania Przedsięwzięciami, w tym zasady i tryb nadzoru nad realizacją Przedsięwzięć przez Inwestorów, informowania przez Wykonawców o postępach w realizacji Przedsięwzięć oraz zasad współpracy i wymiany informacji pomiędzy Inwestorami. Podlegają one zatwierdzeniu przez Pełnomocnika i publikacji w dzienniku urzędowym ministra właściwego ds. transportu.

7. Plan finansowy

Rentowność CPK a rentowność infrastruktury kolejowej. Komponent lotniskowy CPK wykazuje znaczny potencjał komercyjny, w związku z czym w późniejszych fazach realizacji Inwestycji rozważa się udział zewnętrznego inwestora, jak również istotny udział finansowania dłużnego. Powyższe wynika z wysokiej finansowej stopy zwrotu przewidywanej dla Inwestycji. Ostateczny udział poszczególnych źródeł finansowania zostanie określony w trakcie prac przygotowawczych objętych niniejszym programem. Między innymi, począwszy od 2020 r. zakłada się udział tzw. doradcy strategicznego (jednego z globalnych portów wyróżniających się standardem obsługi pasażerów oraz doskonałością organizacyjną), którego zaangażowanie może z czasem przekształcić się w udział o charakterze partnerstwa strategicznego, tj. wzięcie współodpowiedzialności finansowej za realizację CPK. Decyzje w omawianym zakresie zostaną podjęte w oparciu o ocenę opłacalności zastosowania poszczególnych instrumentów finansowych oraz nienegocjowalną zasadę zachowania koniecznej kontroli nad inwestycją przez sektor publiczny. Realizacja Komponentu kolejowego CPK nie stanowi przedsięwzięcia komercyjnego. Dlatego też, finansowanie Programu CPK w tym zakresie pochodzić będzie z dwóch źródeł – Skarbu Państwa oraz środków Unii Europejskiej.

Źródła finansowania projektów. Ich określenie stanowi podstawową funkcję programu wieloletniego. Specyfika Programu CPK polega na ujęciu funkcjonalnie powiązanych projektów o zróżnicowanych źródłach finansowania, a także uwzględnieniu inwestycji, dla których finansowanie przewidują inne źródła. Zasadniczy model finansowania na obecnym etapie obejmuje alokację środków finansowych na lata 2020–2023 i przedstawia się następująco:

mln zł	2020	2021	2022	2023	2020– 2023
Inwestycja					
Skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	1 828	2 253	1 981	6 062
Finansowanie komercyjne pozyskane przez CPK sp. z o.o. ¹⁾	0	0	0	1 590	1 590
Finansowanie całkowite – Inwestycja²⁾ 0	0	1 828	2 253	3 571	7 652
Inwestycje Towarzyszące					
Inwestycje kolejowe – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	83	492	1 224	1 799
Inwestycje kolejowe – środki UE ³⁾	0	47	491	1 470	2 008
Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	33	22	128	183
Urządzenia i obiekty do obsługi ruchu lotniczego – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	11	12	14	37
Finansowanie całkowite – Inwestycje Towarzyszące	0	174	1 017	2 836	4 027
Inwestycje kolejowe PKP PLK S.A.	<i>finansowanie z odrębnych źródeł⁴⁾</i>				
Inwestycje drogowe (GDDKiA)	<i>Program Budowy Dróg Krajowych⁵⁾</i>				

Inne zadania					
Utworzenie banku ziemi na potrzeby gospodarcze – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego	0	450	225	225	900
Program Społeczno-Gospodarczy – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	79	83	87	249
Łącznie finansowanie (środki publiczne z wyłączeniem UE)	0	2 484	3 087	3 659	9 230
Łącznie finansowanie Programu	0	2 531 3	3 578	6 719	12 828

¹⁾ Kwoty wynikają z biznesplanu na potrzeby przygotowania testu prywatnego inwestora.

²⁾ Podane kwoty obejmują wykup gruntów pod budowę lotniska.

³⁾ Pozycja obejmuje środki planowane do pozyskania przez CPK sp. z o.o. z funduszy UE (m.in. w ramach Europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, Funduszu Spójności oraz CEF), z przeznaczeniem na prace przedprojektowe, projektowe, roboty budowlane przygotowawcze i wykup gruntów.

⁴⁾ Realizacja Inwestycji Towarzyszących przez PKP PLK S.A. będzie finansowana w ramach krajowych programów kolejowych ustanowionych m.in. w związku z art. 38c *ustawy o transporcie kolejowym*.

⁵⁾ W przypadku realizowanych przez GDDKiA inwestycji drogowych, finansowanie przygotowania projektów może być częściowo zapewnione w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) (uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), z późniejszymi zmianami), natomiast w pozostałym zakresie finansowanie zostanie uwzględnione w kolejnym programie wieloletnim, na podstawie którego realizowane będą inwestycje na drogach krajowych.

Zgodnie z art. 2 pkt 1 uCPK, harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych przedsięwzięć będą zawarte w Dokumencie Wdrażającym, stanowiącym zarazem dokument wykonawczy do Programu. Wycena nakładów inwestycyjnych na realizację zadań w ramach poszczególnych komponentów została opracowana w oparciu o analizę porównawczą. Szczegółowy opis w podziale na komponenty znajduje się w odpowiednich załącznikach do Programu. Obecnie przyjęty model finansowania Programu CPK zakłada podniesienie kapitału zakładowego Spółki poprzez wniesienie aportem skarbowych papierów wartościowych. Model finansowania może ulec zmianie w kolejnych latach obowiązywania Programu CPK.

7.1. Inwestycja

Etapowość określania kosztów Inwestycji. Przyjęta kwota zapotrzebowania kapitałowego zaprezentowana w tabeli powyżej bazuje na obecnej wiedzy, dotyczącej wszystkich faz projektu, jednak dopiero po fazie planowania, w ramach której wykonany będzie plan generalny oraz szereg studiów wykonalności, zostanie wydana decyzja realizacyjna. W trakcie fazy planowania nastąpi też dodatkowe uszczegółowienie zarówno budżetów, jak i harmonogramów realizacji, które mogą ulec zmianie w stosunku do obecnie zaplanowanych. Z tego też powodu, na potrzeby przygotowania planu wieloletniego proponuje się podejście dwuetapowe do pierwszego etapu realizacji inwestycji (nieobejmującego rozbudowy portu lotniczego CPK ponad zakładaną teoretyczną przepustowość terminala w wysokości 45 mln pasażerów rocznie), polegające na rozdzieleniu fazy przygotowania, procesów projektowych oraz nabycia gruntów (Etap I) oraz realizacji inwestycji oraz przygotowania operacyjnego (Etap II).

Wydatki w trakcie etapu I w zakresie Inwestycji będą w szczególności przeznaczone na:

- prace planistyczne o charakterze: analiz ruchowych i biznesowych, badań środowiskowych, geologicznych, technicznych, przepustowości oraz finansowych,
- przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ),
- zabezpieczenie terenu pod budowę docelowego portu lotniczego – wykup gruntów,
- zakup usług doradztwa we wskazanym horyzoncie czasowym (do 2023 roku):
 - usług doradztwa strategicznego świadczone przez operatora istniejącego lotniska o podobnym profilu działalności, którego rolą będzie dostarczenie know-how w zakresie budowy portu lotniczego spełniającego założenia CPK,
 - usługi wsparcia technicznego dotyczącego przygotowania planu generalnego (m.in. określenie szczegółowej lokalizacji, aktualizacja prognoz, analizy dotyczące przepustowości, planowanie infrastruktury airside i landside, airport city, infrastruktury dojazdowej i towarzyszącej, przygotowanie modelu biznesowego i finansowego oraz planu rozwoju lotniska),
 - usług wsparcia technicznego w zakresie ochrony środowiska naturalnego (m.in. dotyczących inwentaryzacji środowiskowej i postępowań środowiskowych),
 - usług wsparcia technicznego w zakresie badań terenowych (m.in. badań przestrzennych terenu i badań podłoża budowlanego),
 - usług wsparcia technicznego w zakresie digitalizacji zarządzania programem,
 - usług w zakresie projektowania portu lotniczego,
 - usług zarządzania projektowego i wsparcia technicznego świadczone w zakresie prowadzenia procesu planowania, projektowania i budowy portu lotniczego, we wszystkich działaniach związanych z projektem, zarówno w przestrzeni przedmiotowej (zadania), jak i procesowej (procesy).

Udział środków publicznych. Etap I zgodnie z założeniami powinien być w znacznej części finansowany ze środków publicznych. W związku z powyższym Spółka szacuje zapotrzebowanie na finansowanie zgodnie z tabelą powyżej. Dodatkowo w zapotrzebowaniu na kapitał w ramach pierwszego etapu ujęto nakłady inwestycyjne na grunty przeznaczone na opcjonalną rozbudowę portu lotniczego w kolejnych projektach rozwojowych (grunty te muszą być zabezpieczone wcześniej, na etapie planowania inwestycji).

7.2. Inwestycje Towarzyszące

Inwestycje Towarzyszące w ramach Komponentu Kolejowego CPK. Nakłady inwestycyjne dotyczące komponentu kolejowego CPK dotyczą liniowych inwestycji kolejowych, tj. 7 ciągów kolejowych, na których znajdują się projekty realizowane przez Spółkę. Projekty te różnią się zakresem i rozkładem w czasie, jednak charakteryzują się zblizoną strukturą i wyróżnić w ich ramach można wspólne etapy (planowanie i realizacja) oraz zadania w ich obrębie. Nakłady na lata 2020–2023 Spółka wydatkować będzie w ramach poszczególnych projektów na realizację w szczególności następujących zadań:

- inwentaryzacja przyrodnicza,
- wsparcie techniczno-projektowe realizacji SW,
- badania geologiczne,
- Karta Informacyjna Przedsięwzięcia (KIP) oraz raport Ocena Oddziaływania na Środowisko (OOŚ),
- wykonanie koncepcji programowo-przestrzennej i projektu budowlanego,
- wsparcie techniczne na etapie odbioru dokumentacji projektowej,
- prace Jednostki Certyfikującej.

Odcinki sieci objęte projektami, za realizację których odpowiada CPK sp. z o.o., mają strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego. Koszty ich utrzymania będą ponoszone przez zarządcę oraz ministra właściwego do spraw transportu (zob. dyrektywa 2012/34/UE oraz art. 38a ustawy o transporcie kolejowym).

Zakres wszystkich inwestycji obejmujących linie kolejowe, za realizację których odpowiada CPK sp. z o.o., zakłada wykorzystanie systemów o standardzie nie niższym niż ETCS oraz GSM-R.

Szczegóły Inwestycji Towarzyszących przedstawia **Załącznik nr 2 do Programu CPK**.

Inwestycje Towarzyszące realizowane przez PKP PLK. W zakresie inwestycji kolejowych finansowanie projektów, dla których realizatorem jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zapewniane będzie w ramach krajowych programów kolejowych ustanowionych m.in. w związku z art. 38c *ustawy o transporcie kolejowym*.

Inwestycje Towarzyszące realizowane przez GDDKiA. Finansowanie zadań drogowych określane jest na podstawie przepisów o drogach publicznych, w szczególności ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 203, z późn. zm.). Zasadniczym dokumentem przewidującym źródła finansowania w tym zakresie pozostaje Program Budowy Dróg Krajowych (obecnie: *uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”, RM-111-156-15, z późniejszymi zmianami*).

Inwestycje Towarzyszące realizowane przez PAŻP. Jak wskazano w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu, dla realizacji formułowanych zamierzeń związanych z CPK, w zakresie portu lotniczego konieczne jest także przeprowadzenie „inwestycji w całą infrastrukturę niezbędną do bezpiecznego i efektywnego zapewniania służb ruchu lotniczego”. Zadania te obejmują inwestycje związane z wybudowaniem urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego i zostały ujęte w Załączniku nr 2 do Programu CPK. Działania PAŻP zaplanowane na okres 2020–2023 nie zostały ujęte w mechanizmie finansowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, tj. Planie Skuteczności Działania na

lata 2020–2024, jako że nie dotyczą lotniska, na którym będą wykonywane operacje lotnicze w okresie obowiązywania PSD. Z tego względu konieczne było uwzględnienie w niniejszym programie wieloletnim finansowania ww. inwestycji.

7.3. „Inne zadania”

Wstęp. Niezależnie od Inwestycji Towarzyszących zidentyfikowano szereg „innych zadań” w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy o CPK warunkujących realizację celu głównego Programu CPK. Zapewnienie finansowania na realizację wskazanych zadań było konieczne dla realizacji celu głównego Programu CPK oraz celu pośredniego.

„Inne zadania”. Określa się zadania konieczne do osiągnięcia celu głównego Programu CPK, tj.

1. budowa banku ziemi na potrzeby rozwoju gospodarczego, opisana w *Załączniku nr 3 do Programu CPK*,
2. program społeczno-gospodarczy CPK, opisany w *Załączniku nr 4 do Programu CPK*.

Inne zadania przewidziane w ustawie o CPK. Ze względu na treść art. 16–18 ustawy o CPK w programie wieloletnim należy również wskazać na prawdopodobne istnienie innych zadań koniecznych do osiągnięcia celów programu, których realizację ustawodawca przewidział w ww. przepisach, w tym również na istnienie zadań, których konieczność zostanie dopiero stwierdzona przez Pełnomocnika.

Wykup gruntów. Etap pierwszy programu inwestycyjnego CPK zakłada sfinansowanie wykupu gruntów przeznaczonych na realizację lotniska. Zapewnienie prawa do dysponowania niezbędnymi nieruchomościami jest bowiem zabezpieczeniem dla inwestora, gwarantującym możliwość realizacji inwestycji. Ponadto, grunty pozyskane na rzecz Skarbu Państwa mają kluczowe znaczenie w poszukiwaniach finansowania komercyjnego inwestycji. Ich wykup na jak najwcześniejszym etapie przygotowań ma przy tym zabezpieczać przed ewentualnymi spekulacjami na rynku nieruchomości. Szczegóły tego zadania przedstawia *Załącznik nr 3 do Programu CPK*. Zgodnie z projektowanymi zmianami w ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, obszar objęty programem dobrowolnych nabyć nieruchomości wskazany zostanie w rozporządzeniu Rady Ministrów, wydawanym na podstawie art. 28 uCPK. Wg obecnych analiz, obszar ten obejmie 74 km², z czego zajęcie terenu na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego (bez infrastruktury powiązanej: drogowej i kolejowej) wyniesie co najmniej 30 km² (3000 ha) – jest to minimalna wartość przyjmowana w oparciu o ustalenia Koncepcji.

Ze względu na brak podstaw prawnych dla obowiązku odszkodowawczego związanego z ograniczeniami planistycznymi i inwestycyjnymi mogącymi wystąpić w latach 2020–2023, jak również brak możliwości określenia na obecnym etapie ograniczeń mogących wystąpić na późniejszych etapach inwestycji, odszkodowania z tego tytułu nie zostały uwzględnione w niniejszym programie wieloletnim.

Program Społeczno-Gospodarczy CPK obejmuje wiązkę działań ściśle związanych ze wsparciem rozwoju nowego systemu transportu opartego na Centralnym Porcie Komunikacyjnym oraz uśmierzanie pewnych nieuchronnych uciążliwości związanych z realizacją każdego programu infrastrukturalnego. W ramach Programu Społeczno-Gospodarczego CPK będą także realizowane tzw. projekty komplementarne, o których mowa w *Załączniku nr 5 do Koncepcji* przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla RP. Program finansowany będzie częściowo w ramach Programu CPK, częściowo zaś poprzez modyfikację priorytetów finansowania dla obowiązujących i opracowywanych programów i źródeł finansowania zadań publicznych. Program społeczno-gospodarczy nie tworzy nowych, nieprzewidzianych prawem mechanizmów finansowania opisanych powyżej przedsięwzięć. Jego celem jest zapewnienie części środków finansowych na

działania uzupełniające inne działania opisane w programie CPK. Szczegóły przedstawia **Załącznik nr 4 do Programu CPK**.

Inwestycja

Nowy port lotniczy w Centralnej Polsce będzie częścią Centralnego Portu Komunikacyjnego – węzła transportu intermodalnego łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Lokalizacja węzła Centralnego Portu Komunikacyjnego znajduje się w gminie Baranów w odległości około 37 km od centrum Warszawy.

Parametry operacyjne i infrastrukturalne zakładane dla pierwszego etapu (rok projektowy 2038):

- port lotniczy typu hub (przesiadkowy), umożliwiający obsługę intensywnych fal przylotowo-odlotowych,
- kategoria Portu Lotniczego 4F (wg. ICAO Aerodrome Reference Code) – samolot krytyczny A380,
- operacje możliwe do wykonania w trybie 24/7/365,
- 2 równoległe drogi startowe o wyjściowych parametrach (4000mx60m), umożliwiające prowadzenie niezależnych operacji,
- 2 pary równoległych dróg kołowania,
- praktyczna przepustowość godzinowa: 80–90 operacji lotniczych (w systemie niezależnym) – (dokładne parametry do potwierdzenia w fazie planistycznej),
- praktyczna przepustowość roczna: 400–450 tys. operacji lotniczych,
- przepustowość terminala/terminali na rok projektowy 2038: 45 milionów pasażerów rocznie (w klasie optimum to over-designed wg IATA (International Air Transport Association) – klasa/wielkość do potwierdzenia w fazie planistycznej),
- modułowa koncepcja terminalu pasażerskiego umożliwiająca w miarę dynamiczne skalowanie przepustowości w zależności od potrzeb, zarówno na etapie planowania, budowy, jak i eksploatacji,
- terminal pasażerski umożliwiający obsługę ruchu przesiadkowego z MCT (Minimum Connecting Time) na poziomie 35–45 min dla lotów krajowych i 45–60 min dla międzynarodowych minut (MCT do potwierdzenia w fazie planistycznej),
- terminal pasażerski „zintegrowany” ze stacją kolejową i dworcem kolejowym (odrębna inwestycja), umożliwiający obsługę ruchu przesiadkowego samolot – pociąg – samolot (pasażerowie/bagaż) z MCT na poziomie 60–120 minut (MCT do potwierdzenia w fazie planistycznej),
- zabezpieczenie terenu, zapewnienie przestrzeni i elastyczności infrastruktury do przyszłej rozbudowy, docelowo 4 drogi startowe i dwa terminale o całkowitej przepustowości ok. 100 mppa,
- dodatkowa infrastruktura, obejmująca m.in.:
 - płyty postojowe,
 - płyty do odladania,
 - terminal cargo,
 - zaplecze paliwowe,
 - wieża kontroli lotów,
 - system nawigacyjny wraz instalacją oświetlenia nawigacyjnego,

- urządzenia meteorologiczne,
- system odprowadzania wód opadowych,
- drogi dla pojazdów (techniczne, patrolowe, dojazdowe),
- ogrodzenie lotniska,
- parking(i) dla pojazdów,
- oczyszczalnia ścieków,
- elektrownia awaryjna,
- obiekty służb ratowniczo-gaśniczych,
- budynek administracyjny,
- budynek obsługi cateringu.

Inwestycja obejmuje także stację i **dworzec kolejowy, ściśle zintegrowany z portem lotniczym**, a jednocześnie będący dominantą przyszłego airport city i aerotropolis o następujących zakładanych parametrach operacyjnych i infrastrukturalnych:

- zapewnienie możliwości bezkolizyjnego prowadzenia ruchu kolejowego we wszystkich kierunkach,
- zapewnienie możliwości obsługi pociągów maksymalnie 40 par pociągów na relacjach szprychowych dalekobieżnych oraz maksymalnie 12 par pociągów aglomeracyjnych (maksimum godzinowe 52 pary pociągów),
- zapewnienie minimum 14 krawędzi peronowych i 7 peronów dla pociągów dalekobieżnych o długości 400 m (możliwość wyposażenia w odrębne perony bagażowe dla systemu bagażowego lotniska), minimum 2 krawędzie peronowe i jeden peron dla pociągów aglomeracyjnych dostosowany do obsługi pociągów aglomeracyjnych w aglomeracji warszawsko-łódzkiej,
- zapewnienie możliwości obsługi (w dniach szczytu przewozowego):
 - maksymalnego obliczeniowego dobowego ruchu przesiadkowego pomiędzy stacją i dworcem a lotniskiem w wysokości do 150 tysięcy pasażerów,
 - maksymalnego obliczeniowego dobowego ruchu pomiędzy stacją i dworcem a aerotropolis (w dniu szczytu przewozowego) w wysokości do 300 tysięcy pasażerów,
 - maksymalnego obliczeniowego dobowego ruchu przesiadkowego pomiędzy pociągami dalekobieżnymi w wysokości do 100 tysięcy pasażerów,
- dążenie do ograniczenia drogi przeznaczonej na przesiadkę między dowolnymi peronami do 150 metrów (+ winda lub schody).

Inwestycja CPK obejmuje również tzw. **airport city** rozumiane jako zespół usługowy zlokalizowany na terenie albo w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, mający ściśle funkcjonalne powiązanie z lotniskiem (parkingi, budynki usługowe, centrum logistyczne).

Dodatkowo, w ramach Inwestycji przewiduje się zabezpieczenie pasywne (planistyczne/rezerwacja terenu) dalszego etapowego rozwoju portu lotniczego w zależności od zapotrzebowania na infrastrukturę do następujących parametrów:

- praktyczna przepustowość godzinowa: 160–180 operacji lotniczych (w systemie niezależnym),
- praktyczna przepustowość roczna: 700–800 tys. operacji lotniczych,
- terminal(e) pasażerskie, stanowiska postojowe, pozostała infrastruktura – rozbudowywane w miarę potrzeb i popytu.

Według obecnych założeń terminal pasażerski dostosowany będzie do wysokojakościowej obsługi 45 mln pasażerów rocznie. Faktyczna maksymalna przepustowość wynosić będzie 56 mln pasażerów, co wynika z założeń dotyczących przepustowości dróg startowych oraz wielkości obsługiwanych samolotów i współczynników wypełnienia.

Oszacowanie wartości inwestycji

W celu oszacowania nakładów inwestycyjnych Spółka CPK zaangażowała doradcę technicznego – AECOM – do oceny technicznej inwestycji na wstępnym etapie planowania oraz weryfikacji założeń technicznych przyjętych w „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej” z dnia 7 listopada 2017 r. Firma doradcza AECOM oszacowała łączne nakłady inwestycyjne w trzech wariantach, z czego Spółka do dalszych analiz przyjęła wariant średni jako scenariusz bazowy, tj.: **wariant średnich nakładów inwestycyjnych** dla terminala o powierzchni 520 tys. m² oraz długości dróg startowych 4 km.

Dodatковым elementem planu nakładów inwestycyjnych jest rezerwa inwestycyjna, która stanowi element budżetu projektu budowy lotniska, dlatego też została ona uwzględniona w Programie Wieloletnim w części dotyczącej inwestycji lotniskowej.

Spółka zakłada również nabycie nieruchomości na rzecz Skarbu Państwa. Zapotrzebowanie terenowe przyjęto na podstawie opracowań ARUP na poziomie 3,5 tys. ha. Ujęte grunty dotyczą bezpośrednio budowy portu lotniczego (nie obejmują gruntów komercyjnych związanych z rozwojem Airport City).

Uwzględniając powyższe założenia Spółka sporządziła wieloletni model finansowy m.in. w celu oszacowania długoterminowego zapotrzebowania na kapitał przeznaczony na infrastrukturę lotniska. Zapotrzebowanie na kapitał jest wynikiem prognozy rachunku przepływów pieniężnych Spółki uwzględniającego działalność inwestycyjną oraz operacyjną.

Spółka zakłada, że faza przygotowawcza (planowanie i projektowanie) będzie trwała do 2023 roku, w którym to rozpoczną się prace ziemne związane z inwestycją. Faza przygotowawcza obejmować będzie przede wszystkim opracowanie planu generalnego portu lotniczego (Master Plan) oraz prace analityczne związane z konkretnymi obiektami (projekty budowlane, techniczne, analizy przepustowości etc.).

Inwestycje Towarzyszące

Kolejowe Inwestycje Towarzyszące

Przewidywane do budowy linie kolejowe, związane z CPK i ujęte w *SZRT do 2030 r.*¹⁾, wraz z powiązаныmi z nimi funkcjonalnie liniami istniejącymi pogrupowano w połączenia, tzw. ciągi. Ciągi o numerach od 1 do 10 łączą rejon CPK i Warszawy z innymi ośrodkami kraju oraz przejściami granicznymi. Ciągi 11 i 12 stanowią połączenia uzupełniające, integrujące sieć kolejową.

Ciągi te należy utożsamiać z dotyczącymi linii kolejowych Inwestycjami Towarzyszącymi, o których mowa w art. 118 uCPK. W zakresie **Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących**, realizatorami (podmiotami odpowiedzialnymi za realizację) będą Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Podczas posiedzenia Komisji Uzgodnieniowej Komitetu Sterującego Komponentu Kolejowego CPK w styczniu 2019 r. z udziałem przedstawicieli tych podmiotów co do zasady przyjęto następujące założenie:

1. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (CPK sp. z o.o.) odpowiada za budowę nowych linii kolejowych o łącznej długości 1789 km. Do roku 2023 przewidywane jest ukończenie prac przygotowawczych na długości 1600 km.
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) odpowiada za modernizację istniejących linii kolejowych, którymi zarządza.

Ze względów pragmatycznych uwzględniono wyjątki od powyższej zasady, w myśl których PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiada za budowę nowych odcinków:

- 1) w ramach projektów obecnie przygotowywanych,
- 2) o niewielkiej długości, stanowiących uzupełnienie istniejącej sieci.

Ciąg nr 1 (CPK – Kołobrzeg / Koszalin / Słupsk / Gdańsk)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 1 jest następujący:

Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Piła – Okonek – Kołobrzeg/Koszalin, Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek oraz (Płock) – podg. Grochowski – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk

Bydgoszcz – Łąq Południowy – Kościerzyna – Gdynia oraz Łąq Południowy – Tczew.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK i Warszawy z Płockiem oraz ważnymi ośrodkami województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego i Pomorza Środkowego. Może być również wykorzystywany do obsługi Elbląga. Obejmuje budowę następujących nowych linii kolejowych:

¹⁾ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. poz. 1054).

- a) nowa linia nr 5, odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz (z wydłużeniem do Gdańska),
 - b) nowa linia nr 242 Grudziądz – Warlubie,
 - c) nowa linia nr 50 posterunek odgałęźny Grochowalsk – Włocławek,
 - d) nowa linia nr 400 Nakło nad Notecią – Okonek.
- Wybrane efekty budowy nowych linii

Linie kolejowe nr 5, 50 i 242 istotnie skrócą czas jazdy pociągami w relacjach do Płocka oraz miejscowości położonych w województwie kujawsko-pomorskim i dalej na północny zachód. Skierowanie na nowy ciąg pociągów Warszawa – Gdańsk zaowocuje także skróceniem czasu jazdy w tej relacji, a ponadto odciążą linię nr 9.

Połączenie wymienionych linii kolejowych w węzle kolejowym CPK z istniejącą CMK (linia kolejowa nr 4) zapewni dodatkowo atrakcyjny czas przejazdu w korytarzu Trójmiasto – Katowice/Kraków.

Nowe linie pozwolą na włączenie w efektywny system transportu kolejowego Lipna i Golubia-Dobrzynia oraz poprawę dostępności tym środkiem transportu Grudziądza i Wąbrzeźna. Efektem budowy linii kolejowej nr 400 Nakło nad Notecią – Okonek będzie skrócenie czasu jazdy z centralnych rejonów kraju do Koszalina i Kołobrzegu oraz włączenie w system szybkich połączeń kolejowych Złotowa.

Ciąg nr 2 (CPK – Olsztyn)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 2 jest następujący:

Warszawa – Ciechanów – Olsztyn.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK i Warszawy z Olsztynem. Obejmuje budowę nowego odcinka linii kolejowej nr 20 Warszawa Choszczówka – Kątne.

- Wybrane efekty budowy nowej linii

Efektem inwestycji będzie skrócenie przebiegu linii kolejowej dla ruchu dalekobieżnego na odcinku Warszawa – Nasielsk. Nowa linia charakteryzuje się także lepszą geometrią niż przebieg obecnej, czego efektem będzie wyższa prędkość maksymalna pociągów oraz krótszy czas jazdy. Jednocześnie dzięki możliwości przeniesienia ruchu dalekobieżnego pasażerskiego i towarowego, na linii nr 9 możliwy będzie dalszy rozwój przewozów o charakterze regionalnym bez ograniczeń (w postaci braku przepustowości czy też konieczności zapewniania postojów na wyprzedzanie) powodowanych znacznym natężeniem ruchu pociągów szybszych.

Ciąg nr 3 (CPK – Ostrołęka – Giżycko / Białystok – Trakiszki (granica) / Kuźnica Białostocka (granica))

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 3 jest następujący:

Warszawa – Białystok – Elk – Suwałki – granica państwa, Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa oraz Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z regionem Mazur, województwem podlaskim oraz w relacjach zagranicznych z krajami bałtyckimi (Litwą, Łotwą i Estonią) i Białorusią (oraz Rosją). Obejmuje budowę następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowego odcinka linii nr 6 Warszawa Wschodnia – Zielonka,
- b) nowego odcinka linii nr 29 Ostrołęka – Giżycko.

- Wybrane efekty budowy nowych linii

Nowy odcinek linii nr 6 skróci czas jazdy na odcinku Warszawa Wschodnia – Zielonka, ze względu na zmniejszenie długości tej trasy kolejowej oraz możliwą większą prędkość maksymalną niż na obecnie wykorzystywanej linii nr 449 Warszawa Rembertów – Zielonka o stosunkowo małych promieniach łuków. Zwolni także przepustowość na tej ostatniej linii, umożliwiając jednocześnie poprawę warunków do rozwoju przewozów o charakterze regionalnym, obsługującym północno-wschodnie obrzeża Warszawy.

Efektom budowy nowego odcinka linii nr 29 będzie stworzenie krótszego, mającego wysokie parametry połączenia Ostrołęki z Łomżą. Umożliwi to dogodne skomunikowanie tego miasta transportem kolejowym. Długość nowej linii kolejowej będzie bowiem o ok. 30% mniejsza niż obecna trasa przez Śniadowo, a warianty nowej linii charakteryzują się korzystniejszą geometrią względem przebiegu istniejących linii kolejowych.

W istotnym stopniu ulegnie ponadto skróceniu potencjalna trasa pociągów w relacjach łączących Polskę Centralną z mającymi duże znaczenie turystyczne rejonami Mazur.

Nowy odcinek linii nr 29, oprócz poprawy warunków dla prowadzenia pociągów pasażerskich, umożliwi nieograniczone przepustowością linii kolejowej nr 6 trasowanie szybkich połączeń towarowych w relacjach północny wschód – południe. Ponadto stworzy ciąg Warszawa – Pisz/Orzysz – Ełk pozwalający ominąć w sytuacjach awaryjnych istniejący ciąg przez Białystok.

Budowa nowej linii kolejowej ma także istotne znaczenie dla działań związanych ze spójnością terytorialną kraju. Będzie to możliwe poprzez zapewnienie nowego kolejowego korytarza transportowego w osi południkowej w stosunku do obecnie istniejących w układzie równoleżnikowym w tym rejonie kraju.

Ciąg nr 4 (CPK – Terespol (granica))

Zakładany na podstawie *Konceptji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 4 jest następujący:

Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol – granica państwa.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) ze wschodnią częścią województwa mazowieckiego i północną częścią województwa lubelskiego. W ciągu nr 4 nie są przewidywane żadne inwestycje budowy nowych linii poza odcinkiem CPK – Warszawa Zachodnia opisanym w ramach ciągu nr 9.

Ciąg nr 5 (CPK – Chełm (granica) / Bełżec (granica))

Zakładany na podstawie *Konceptji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 5 jest następujący:

Warszawa – Lublin – Trawniki – Chełm – granica państwa oraz Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec – granica państwa.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z ważnymi ośrodkami województwa lubelskiego. Ewentualna modernizacja linii kolejowych na terenie Ukrainy umożliwiłaby uruchomienie połączeń międzynarodowych do Lwowa i Kijowa przez przejście graniczne Bełżec – Rawa Ruska.

Inwestycje w ciąg nr 5 obejmują budowę następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 54 Trawniki – Krasnystaw Miasto,
 - b) nowej linii nr 56 Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec.
- Wybrane efekty budowy nowych linii

Linie nr 54 i 56 (Trawniki – Zamość – Bełżec) umożliwią stworzenie całkowicie nowej oferty szybkich i komfortowych przewozów pasażerskich z Bełżca, Tomaszowa Lubelskiego oraz miejscowości położonych w ich sąsiedztwie do Lublina i Warszawy.

Ciąg nr 6 (CPK – Rzeszów – Sanok)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 6 jest następujący:

Centralny Port Komunikacyjny – Radom – Stalowa Wola – Rzeszów – Jasło / Krosno / Brzozów – Sanok.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z południową częścią woj. mazowieckiego, północno-wschodnią województwa świętokrzyskiego oraz województwem podkarpackim. Obejmuje budowę następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 88 Centralny Port Komunikacyjny – Warka,
 - b) nowej linii nr 84 Radom – Kunów,
 - c) nowej linii nr 80 Stary Garbów – Zbydniów,
 - d) nowej linii nr 58 Łętownia – Rzeszów,
 - e) nowej linii nr 632 Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy,
 - f) odcinków nowego przebiegu istniejącej linii nr 106 Rzeszów – Jasło,
 - g) nowej linii nr 122 Rzeszów – Sanok.
- Wybrane efekty budowy nowych linii

Budowa linii nr 88 Centralny Port Komunikacyjny – Warka umożliwi utworzenie regionalnych połączeń kolejowych obsługujących Mszczonów i Grójec. Regionalne połączenia kolejowe dla południowego krańca województwa mazowieckiego będą mogły zostać uruchomione dzięki nowej linii nr 84 Radom – Kunów. Włączenie w system transportu kolejowego Sokołowa Małopolskiego i okolic zapewnią natomiast linie nr 58 (Łętownia – Rzeszów) i nr 632 (Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy), pozwalając na uruchomienie pociągów do Rzeszowa i lotniska.

Efektom budowy opisanych powyżej linii będzie także krótsza, niż po istniejących obecnie liniach, trasa w relacjach z CPK i Warszawy przez Radom do Rzeszowa, i dalej w kierunku Przemyśla oraz

południowej części województwa podkarpackiego. Ulegnie zatem skróceniu także czas przejazdu. Dodatkowo warunki podróżowania poprawią się w wyniku budowy linii nr 122 Rzeszów – Sanok. Dzięki niej w system transportu kolejowego włączone zostaną kolejne miejscowości (m.in. Brzozów). Ponadto czas przejazdu w relacjach z Rzeszowa do Jasła i Krosna ulegnie skróceniu wskutek wykorzystania nowych odcinków linii 106 Rzeszów – Jasło.

Ciąg nr 7 (CPK – Katowice – granica PL / CZ / Kraków – Zakopane / Muszyna – granica PL / SK / Skarżysko-Kamienna)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 7 jest następujący:

Centralny Port Komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski / Katowice – Czechowice Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,

Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz oraz Szczyrzyc – Chabówka – Zakopane,

Idzikowice – Opoczno – Końskie – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa oraz Końskie – Skarżysko-Kamienna

wraz z połączeniami Węzła Małopolsko-Śląskiego i nowo budowanej infrastruktury z istniejącą siecią kolejową.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z południową częścią kraju i państwami sąsiednimi (Czechy, Słowacja) oraz poprzez planowane linie dużych prędkości także Austrią, Węgrami i dalej na południe. Obejmuje budowę następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 586 Idzikowice – Opoczno,
 - b) nowej linii nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce,
 - c) nowego odcinka linii nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów,
 - d) nowej linii Tarnów – Nowy Sącz lub analizowanych odcinków nowego przebiegu linii nr 96,
 - e) nowej linii nr 111, odcinek Biała Błotna – Chełmek (wraz z połączeniami w obrębie Węzła Małopolsko-Śląskiego),
 - f) nowej linii nr 113, odcinek Katowice – Kraków,
 - g) nowej linii Węzeł Małopolsko-Śląski – Dąbrowa Górnicza,
 - h) nowych linii Katowice / Gliwice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,
 - i) nowej linii nr 170 Chybie – Jastrzębie-Zdrój – Godów (granica państwa).
- Wybrane efekty budowy nowych linii

Województwa: świętokrzyskie i małopolskie

Wykorzystanie nowych linii i odcinków:

- nr 586 Idzikowice – Opoczno,
- nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce,

- nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów,
- Tarnów – Nowy Sącz (nowa linia lub odcinki skracające linię obecną)

umożliwi redukcję czasu przejazdu w relacjach łączących Warszawę oraz CPK z Tarnowem i Nowym Sączem poprzez zmniejszenie odległości liczonej wzdłuż linii kolejowych pomiędzy tymi ośrodkami oraz zaoferowanie infrastruktury o wysokich parametrach.

Linie 586 Idzikowice – Opoczno i 89 Wąsosz Konecki – Kielce stworzą ponadto warunki dla utworzenia dogodnych regionalnych połączeń kolejowych w północno-zachodnim rejonie województwa świętokrzyskiego, na styku z województwem łódzkim. Dzięki skierowaniu na te linie pociągów dalekobieżnych z Warszawy do Kielc skróceniu ulegnie czas jazdy, a jednocześnie odciążony zostanie odcinek Radom – Kielce linii nr 8.

Nowy odcinek linii nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów poprawi natomiast dostępność transportową miejscowości położonych na południu województwa świętokrzyskiego i północnym wschodzie województwa małopolskiego.

Województwa: śląskie i małopolskie

Nowe linie 111 i 113 przyczynią się do znacznego skrócenia czasu jazdy pociągiem z Krakowa do Katowic, a także w relacjach przebiegających do tych miast z północy kraju przez Centralną Magistralę Kolejową (linię kolejową nr 4). Dzięki budowie linii nr 113 możliwa będzie obsługa transportem kolejowym terenów pomiędzy Krakowem a Olkuszem oraz poprawa dostępności do tego środka transportu na wschodnich obszarach Konurbacji Górnośląskiej.

Dogodne połączenie kolejowe pomiędzy Katowicami i Gliwicami a Jastrzębiem-Zdrojem stworzą nowe linie w sąsiedztwie tych miast, umożliwiające m.in. skierowanie do Jastrzębia-Zdroju pociągów dalekobieżnych z innych rejonów kraju. Dzięki ich budowie skróceniu ulegnie trasa pociągów w relacjach zawierających odcinek Katowice – Ostrawa, co – wraz z przewidywaną budową nowych linii po stronie czeskiej – przyczyni się do wzrostu konkurencyjności kolei w połączeniach międzynarodowych. Rozwiązanie to jest tym samym istotnym elementem projektu Kolei Dużych Prędkości dla Grupy Wyszehradzkiej, którego celem jest połączenie stolic Węgier, Słowacji, Czech i Polski za pomocą linii kolei dużych prędkości zapewniającej konkurencyjne czasy przejazdu oraz aktywizującej regiony położone na jej trasie.

Ciąg nr 8 (CPK – Kłodzko)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 8 jest następujący:

Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z północną częścią województwa śląskiego, województwem opolskim i Kotliną Kłodzką, z możliwością wydłużenia relacji przez Międzyzlesie do Czech.

W ciągu nr 8 nie są przewidywane inwestycje budowy nowych linii poza węzłem CPK.

Ciąg nr 9 (CPK – Łódź – Wrocław – granica PL / CZ / Poznań – Szczecin / Zielona Góra / granica PL / DE / Gorzów Wielkopolski)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 9 jest następujący:

Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Sieradz – Kępno – Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa,

Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin, Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów – Zielona Góra, Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa,

Zbąszyń – Gorzów Wielkopolski.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z ważnymi ośrodkami zachodniej Polski oraz w relacjach międzynarodowych z Czechami (linia KDP do Pragi) i Niemiec. Obejmuje budowę następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 85 Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź – Poznań Starołęka,
 - b) nowej linii nr 86 Sieradz Północny – Wrocław Główny,
 - c) nowej linii nr 267 Żarów – Świdnica Miasto,
 - d) nowej linii nr 268 Świdnica Miasto – granica państwa,
 - e) nowej linii nr 817 Zbąszyń – Szczaniec,
 - f) nowej linii nr 818 Zbąszyń – Dąbrówka Wielkopolska.
- Wybrane efekty budowy nowych linii

Efektom budowy nowej linii nr 85 Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz – Kalisz – Poznań będzie przede wszystkim włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego w system transportu kolejowego. Istotnie skróci się ponadto czas jazdy w relacjach pomiędzy Warszawą, Łodzią i Poznaniem oraz Wrocławiem (wraz z linią opisaną poniżej), co przyczyni się do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego pomiędzy tymi miastami. Przeniesienie części ruchu z odcinka Warszawa – Poznań istniejącej linii kolejowej nr 3 zwolni jej przepustowość, stwarzając korzystne warunki do rozwoju ruchu pasażerskiego regionalnego i towarowego.

Skrócony czas jazdy do Poznania zaowocuje także większą konkurencyjnością transportu kolejowego na trasach łączących Warszawę, CPK i Łódź ze Szczecinem, Gorzowem Wielkopolskim, Zieloną Górą oraz miastami w Niemczech.

Nowa linia nr 86 na odcinku Sieradz Północny – Wrocław Główny, jako kontynuacja przywołanego powyżej odcinka Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz, stworzą szybkie połączenie Warszawy i Łodzi z Wrocławiem i całym Dolnym Śląskiem. Umożliwią także uruchomienie komunikacji kolejowej do Kępna i Wieruszowa, tworząc atrakcyjne czasowo połączenia zarówno w kierunku wschodnim do Łodzi, CPK oraz Warszawy, jak i zachodnim do Wrocławia.

Będące funkcjonalnym przedłużeniem opisanych powyżej nowe linie 267 i 268 Żarów – granica państwa umożliwią uruchomienie szybkich pociągów pomiędzy Wrocławiem a granicą kraju (a przez linię dużych prędkości po stronie czeskiej dalej do Pragi) oraz miejscowościami w południowej i południowo-zachodniej części województwa dolnośląskiego (w tym Jelenią Górą).

Ciąg nr 10 (CPK – Poznań)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 10 jest następujący:

Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Kutno – Konin – Poznań.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z Poznaniem oraz zachodnią i północno-zachodnią częścią kraju. Przed zakończeniem budowy linii KDP do Poznania (będącej elementem ciągu nr 9) ciąg nr 10 będzie stanowił podstawowe połączenie tego miasta z CPK. Po uruchomieniu szybkich pociągów po linii nr 85 przez Łódź, przewidywane jest wykorzystanie ciągu nr 10 przez pociągi kategorii IR obsługujące ważne ośrodki pomiędzy Warszawą i Poznaniem.

W ciągu nr 10 nie są przewidywane inwestycje budowy nowych linii poza węzłem CPK.

Ciąg nr 11 (Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów)

Zakładany na podstawie *Koncepcji CPK* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 11 jest następujący:

Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów.

Ciąg ten stanowi połączenie Szczecina z portem lotniczym w Goleniowie.

W *Koncepcji CPK* zaproponowano obsługę połączenia CPK ze Szczecinem w oparciu o cykliczne połączenie lotnicze. Niezbędne dla tego rozwiązania jest jego uzupełnienie szybkim połączeniem lotniska Szczecin-Goleniów z miastem. Obejmuje budowę linii nr 350 Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny.

- Wybrane efekty budowy nowej linii

Nowa linia skróci czas jazdy pociągów wyjeżdżających ze Szczecina Głównego w kierunkach zachodnim i północnym, w tym do obsługującego miasto lotniska w Goleniowie. Jest to szczególnie istotne w świetle zakładanej w *Koncepcji CPK* obsługi połączenia CPK – Szczecin transportem lotniczym.

Ciąg nr 12 (Stalowa Wola – Lublin – Biała Podlaska – Białystok)

Zakładany na podstawie *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 12:

Stalowa Wola – Lublin – Milanów – Biała Podlaska – Fronołów – Białystok.

Ciąg ten tworzy połączenie największych miast Polski Wschodniej (Rzeszów, Lublin, Białystok) oraz licznych miejscowości tej części kraju pozbawionych efektywnego transportu kolejowego. Pokrywa się ze znaczną częścią przebiegu Magistrali Wschodniej²⁾, a przewidziane w jego ramach inwestycje umożliwią skrócenie czasu jazdy oraz włączenie Białej Podlaskiej w tę Magistralę. Obejmuje budowę

- a) nowej linii kolejowej nr 631 Milanów – Biała Podlaska – Fronołów,
- b) nowego odcinka skracającego przebieg linii nr 68 w rejonie Kraśnika (Kraśnik – Rzeczyca).

- Wybrane efekty budowy nowej linii

²⁾ Ciągu istniejących linii kolejowych łączących Rzeszów z Olsztynem przez Lublin i Białystok z odgałęzieniem do Kielc.

Budowa linii 631 Milanów – Fronołów skróci przebieg fragmentu Magistrali Wschodniej – zmniejszy się długość liczona wzdłuż linii kolejowych łączących Białystok z Lublinem. Inną zaletą jest włączenie Białej Podlaskiej w ciąg Magistrali Wschodniej, umożliwiające wariantowe trasowanie pociągów przez to miasto.

Przebieg linii w sąsiedztwie miejscowości północno-wschodniej części województwa lubelskiego oraz najdalej na wschód wysuniętego obszaru województwa mazowieckiego umożliwia jej wykorzystanie w przewozach regionalnych.

Efektom budowy nowego odcinka w rejonie Kraśnika będzie skrócenie przebiegu fragmentu Magistrali Wschodniej – zmniejszenie długości linii kolejowych łączących Lublin ze Stalową Wolą.

Wykaz Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących finansowanych w ramach przedmiotowego Programu, stanowi *Załącznik nr 2a do Programu*. Ponadto w *Załączniku nr 2b do Programu* ujęto liniowe Inwestycje Towarzyszące przewidziane do realizacji przez PKP PLK S.A. oraz finansowane w ramach programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38c *ustawy o transporcie kolejowym*.

Jednym z wyzwań związanych z przebudową krajowego systemu transportu kolejowego jest **stworzenie odpowiednich warunków dla prowadzenia badań taboru nowego typu oraz nowoczesnych technologii wykorzystywanych przy budowie infrastruktury kolejowej**. W Polsce wiodącą rolę w tym obszarze pełni Instytut Kolejnictwa (IK), będący zarazem jednostką notyfikowaną NB 1467 do Dyrektywy 2008/57/WE o interoperacyjności europejskiego systemu kolei.

W tym kontekście podkreślenia wymaga fakt, że obecnie znaczna część prowadzonych przez IK badań elementów infrastruktury i taboru odbywa się z wykorzystaniem eksploatowanych linii kolejowych, co w znaczny sposób utrudnia prowadzenie ruchu kolejowego oraz wpływa negatywnie na przepustowość linii kolejowych. Ponadto infrastruktura Ośrodka Doświadczalnego IK w Żmigrodzie nie pozwala na przeprowadzanie badań taboru przy napięciu innym niż 3 kV prądu stałego, co niejako wymusza testowanie i certyfikację taboru dwu- i wielosystemowego poza granicami Polski. Warunkiem niezbędnym do umożliwienia testów taboru i infrastruktury dużych prędkości i różnych systemów zasilania jest zatem unowocześnienie zasobów badawczych zarządzanych przez Instytut Kolejnictwa, tj. Ośrodka Eksploatacji Toru Doświadczalnego oraz laboratorium elektrycznego i zwarciovego.

Z powyższych względów wśród kolejowych Inwestycji Towarzyszących ujęto: „Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej”. Inwestycja ta obejmuje dwa etapy polegające na:

- Etap I: budowie zwarciovni i przebudowie okręgu doświadczalnego w Żmigrodzie: modernizacji nawierzchni torowej, systemów sterowania ruchem i telekomunikacji (w tym zabudowie ETCS poziomu 2 oraz GSM-R) oraz systemów zasilania trakcji (wyposażenie w systemy zasilania trakcyjnego prądu przemiennego),
- Etap II: budowie w Żmigrodzie nowego, dłuższego okręgu doświadczalnego o prędkości jazdy 220–250 km/h lub alternatywnie budowie toru dojazd z dużymi prędkościami na linii kolejowej nr 275.

Nadrzędnym efektem stworzenia odpowiedniego zaplecza naukowo-badawczego dla Komponentu Kolejowego CPK jest znaczne ułatwienie procesu dopuszczenia nowych fragmentów sieci oraz nowego taboru do regularnej eksploatacji. Realizacja projektów poprawi także pozycję konkurencyjną krajowych producentów taboru kolejowego poprzez stworzenie infrastruktury badawczej, służącej do przeprowadzania badań, testów, homologacji i certyfikacji taboru również dla warunków eksploatacji na rynku międzynarodowym. W skali makro inwestycja wygeneruje natomiast nowy impuls rozwojowy w działalności naukowej w segmencie transportu kolejowego.

Oszacowanie wartości inwestycji

W przypadku kolejowych inwestycji liniowych źródłem kwot ujętych w planie finansowym jest przygotowane w Spółce opracowanie: „Oszacowanie wartości inwestycji kolejowych na potrzeby Programu Wieloletniego CPK. Opis metody”. Materiał powstał na bazie wyników analiz przeprowadzonych w toku opracowania następujących dokumentów:

- „Assessment of unit costs (standard prices) of rail projects (CAPital EXpenditure)”, 13.07.2018 r., PwC na zlecenie Komisji Europejskiej (DG-REGIO),
- „Infrastrukturkosten Bahn; Leitfaden zur Ermittlung der Kosten von Ausbauprojekten”, 29.01.2016 r., Bundesamt für Verkehr, Szwajcaria.

Finalnie określenie kosztu jednostkowego dla poszczególnych inwestycji liniowych zawartych w Programie Wieloletnim, oraz przewidzianych do realizacji przez CPK przebiegło według następującego porządku:

1. Stwierdzono, że linie kolejowe składające się na ciąg Warszawa – CPK – Łódź – Poznań/Wrocław oraz CPK – Płock – Włocławek/Grudziądz – Warlubie będą odpowiadały kategorii linii P1 wg TSI Infrastruktura¹⁾, ponieważ stanowią one szkielet planowanego systemu transportowego. Dlatego też przypisano im koszty jak dla budowy linii dużych prędkości. Pozostałe linie będą odpowiadały kategorii P2 lub niższej, dlatego przypisano im koszty jak dla linii konwencjonalnej.
2. Dla linii przyjęto trzy stopnie skomplikowania warunków (proste, standardowe, złożone), obejmujące zarówno aspekty ukształtowania terenu, przejścia przez tereny wysoko zurbanizowane, jak i konieczności budowy złożonych układów torowych.
3. Typowemu przebiegowi linii kolejowej w uwarunkowaniach polskich odpowiadają warunki proste. Wynika to przede wszystkim z korzystnego ukształtowania terenu (niziny zajmują w Polsce 91,3% powierzchni, wyżyny 5,6%, góry 3,3%; średnia wysokość wynosi 173 m n.p.m., mediana 149 m n.p.m.), a także z gęstości zaludnienia na poziomie średniej UE.

Dla linii kategorii P1 wyższe warunki (standardowe) przypisano jedynie projektom związanym z odcinkiem Warszawa – CPK – Łódź, z uwagi na skomplikowane przejścia przez tereny zurbanizowane. Linie kategorii P2 równo rozkładają się między poziomy skomplikowania warunków. Poziom „złożony” przyporządkowano liniom przebiegającym przez obszar Sudetów, Pogórza Środkowobeskidzkiego, Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej i Gór Świętokrzyskich.

4. Spośród wartości wskazanych w opracowaniu PwC, do warunków prostych przypisano wartość odpowiadającą pierwszemu kwartylowi (Q1), złożonych – trzeciemu kwartylowi (Q3),

a standardowych – środkowi przedziału między Q1 a Q3. Koszty przyjęły wartość jak w poniższej tabeli.

Posumowanie kosztów jednostkowych budowy linii

Kategoria TSI	Warunki	Koszt jednostkowy mln EUR / km	Koszt jednostkowy mln PLN / km	Kurs 4,2991 PLN/EUR
P2 i niższe	Proste	6,89	29,6	
P2 i niższe	Standardowe	8,20	35,3	
P2 i niższe	Złożone	9,51	40,9	
P1	Proste	11,84	50,9	
P1	Standardowe	14,10	60,6	

5. Dla linii kosztów jednostkowych budowy linii jednotorowych względem dwutorowych przyjęto współczynnik 0,7, który uwzględnia następujące okoliczności:
 - przekroje przez nasypy i przekopy dla linii jednotorowej mają powierzchnie wynoszące ok. 0,7 powierzchni przekroju dla linii dwutorowej,
 - podobnie szerokość podpór kolejowych obiektów inżynierskich dla linii jednotorowej wynosi ok. 0,7 szerokości podpór dla linii dwutorowej,
 - w niektórych branżach koszty dla linii dwutorowej i jednotorowej są w zasadzie jednakowe (telekomunikacja, obiekty inżynierskie nad linią kolejową),
 - w niektórych branżach koszty dla linii jednotorowej są 2-krotnie mniejsze, niż dla dwutorowej (tor, sieć trakcyjna).
6. Do wartości wynikającej z iloczynu zakładanej długości linii kolejowej oraz kosztu jednostkowego (z zastosowaniem współczynnika 0,7 dla linii jednotorowych) dodano wartości szacowanego kosztu najdłuższych mostów (tj. mostów przez Wisłę) oraz wstępnie zidentyfikowanych tuneli o długości powyżej 1 km.

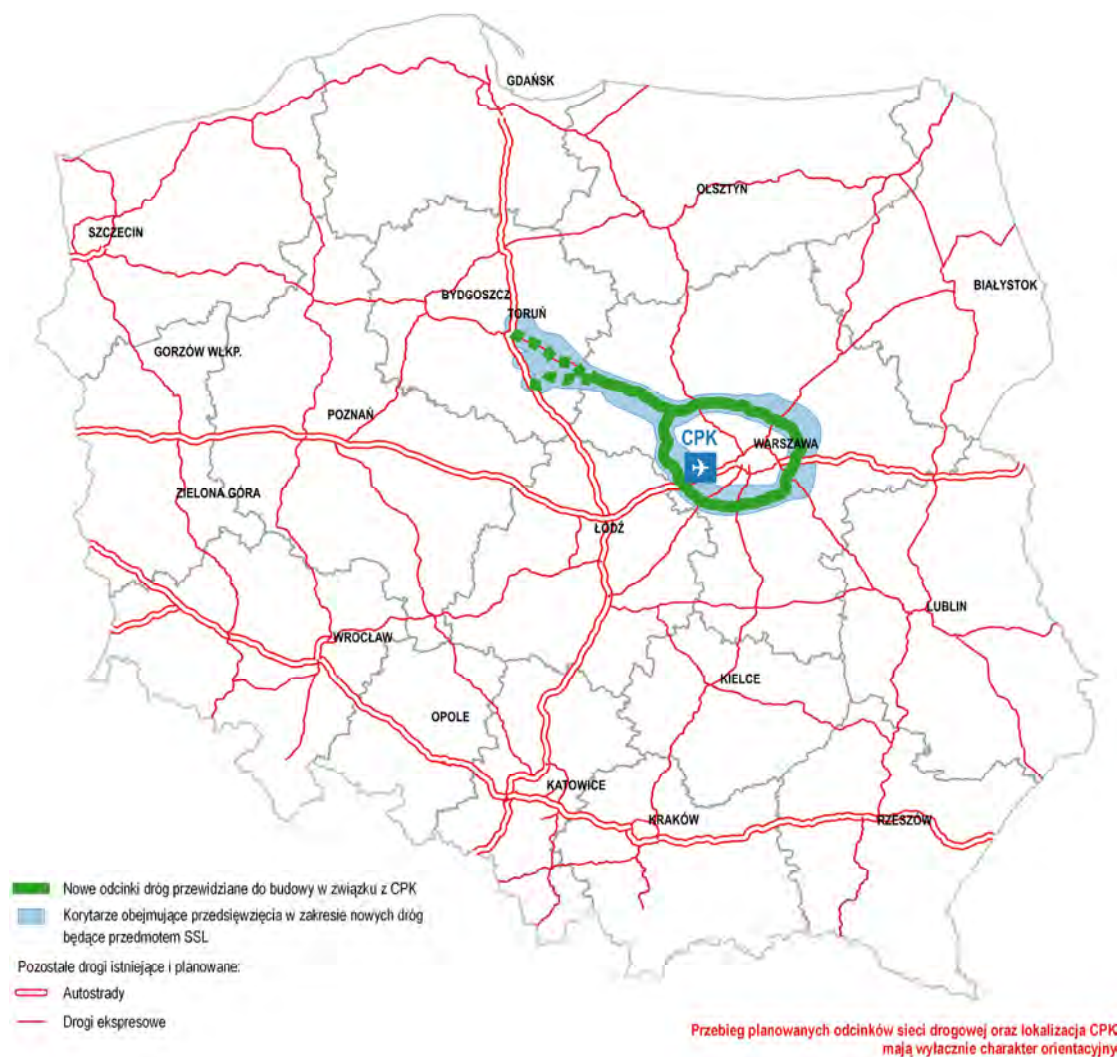
Drogowe Inwestycje Towarzyszące

Przewidywane do budowy drogi, związane z CPK i ujęte w *SZRT do 2030 r.*³⁾, należy utożsamiać z Inwestycjami Towarzyszącymi, o których mowa w art. 118 uCPK. W zakresie omawianych w niniejszym rozdziale Drogowych Inwestycji Towarzyszących realizatorem (podmiotem odpowiedzialnym za realizację) będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

³⁾ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. poz. 1054).

Inwestycje te stanowią:

- Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW): ring w standardzie drogi ekspresowej lub autostrady przebiegający w odległości około 40-50 km od centrum Warszawy, m.in. w bezpośrednim sąsiedztwie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Droga ta usprawni dojazd do CPK z kierunków innych niż obsługiwane przez A2.
- Budowa drogi S10 łączącej wyżej opisaną OAW z autostradą A1 w rejonie Torunia. S10 tworzy powiązanie CPK z rejonem Płocka i województwem kujawsko-pomorskim oraz przebiegającym przez nie północnym odcinkiem autostrady A1, a także istotnie usprawniająca funkcjonowanie sieci drogowej w zachodniej części województwa mazowieckiego.
- Rozbudowa autostrady A2 na odcinku Łódź – Warszawa o dodatkowy pas ruchu w każdym kierunku.



Inwestycje PAŻP

Do Inwestycji Towarzyszących realizowanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP) należą typowe procesy inwestycyjne związane z wybudowaniem urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego CPK, jak np. wieża kontroli lotów, urządzenia dozorowania, czy pomoce nawigacyjne.

Poniżej przedstawiono listę Inwestycji Towarzyszących zaplanowanych wstępnie przez PAŻP w związku z realizacją Portu Lotniczego w ramach CPK, wraz z ich opisem:

- TWR CPK – wieża kontroli ruchu lotniczego wraz z niezbędnymi systemami i wyposażeniem,
- Radar PSR/MSSR – pierwotny oraz wtórny radar dozorowania na potrzeby obsługi wieży CPK,
- G-BAS (Ground-based Augmentation System) – nowoczesny system dozorowania (lokalizacji) statków powietrznych oparty na technologii GPS,
- Multilateration system (MLAT) – system naziemnej lokalizacji statków powietrznych i pojazdów obsługi naziemnej,
- System A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance & Control System) – zaawansowany system kontroli i kierowania ruchem w polu manewrowym lotniska, niezbędny dla utrzymania zdolności operacyjnych lotniska w warunkach ograniczonej widzialności,
- Ośrodek radiowy na potrzeby zapewnienia służb ruchu lotniczego,
- Systemy komunikacji głosowej VCS,
- Światłowody wraz z kanalizacją,
- Sieć infrastrukturalna IP (obiektowa),
- DVOR/DME – zestaw radiolatarni DVOR/DME (pomoce radionawigacyjne),
- DME – pomoc radionawigacyjna,
- ILS / DME – systemy precyzyjnego podejścia, w pierwszej fazie Portu Lotniczego co najmniej 2 progi dróg startowych wyposażone w standardzie CAT III a/b,
- System zobrazowania video dla organu kontroli lotniska,
- Centrala telefoniczna,
- System ATIS, SmartMET/NAV (Automatic Terminal Information Service) – oprzyrządowanie oraz system na potrzeby osłony meteo,
- Węzeł PRANET (PANSAs RADAR NETWORK) – rozwój i integracja z siecią wymiany danych radarowych PAŻP, Foreign Object Debris (FOD) Detection System – system detekcji obiektów obcych w rejonie krytycznym operacyjnie,
- Ptasi radar – radar wykrywający skupiska ptaków w okolicy lotniska,
- Low Level Wind Shear (LLWS) Alert – Radar meteorologiczny wykrywający uskoki wiatru.

Na etapie planu generalnego lotniska zostanie potwierdzone, które z zaplanowanych inwestycji będą realizowane samodzielnie przez PAŻP, a co do których konieczne będzie porozumienie pomiędzy PAŻP a CPK sp. z o.o. Dotyczy to w szczególności tych inwestycji, które muszą być realizowane w porozumieniu z przyszłym operatorem (zarządzającego lotniskiem).

W ramach przygotowań związanych z zapewnianiem służb ruchu lotniczego PAŻP przygotowała plan działań o charakterze inwestycyjnym i analityczno-symulacyjnym, które będą toczyły się równolegle do prac nad planem generalnym. Plan ten obejmuje okres 2020–2023 i przewiduje rekonstrukcję polskiej przestrzeni powietrznej oraz przygotowanie ośrodka regionalnego PAŻP w Poznaniu do pełnienia części funkcji ATM/ANS na rzecz CPK (remote tower, system zarządzania BSP). Poniższe działania z tego planu stanowią Inwestycje Towarzyszące przewidziane w Programie na lata 2020–2023.

NAZWA PROJEKTU	OPIS INWESTYCJI	UZASADNIENIE CELU INWESTYCJI	TERMIN REALIZACJI	KWOTA ŚRODKÓW
Budowa systemu Remote Tower dla CPK – jako systemu hybrydowy dla konwencjonalnej TWR	Remote Tower (Wieża zdalna) to technologia umożliwiająca sprawowanie służby kontroli ruchu lotniczego na lotnisku z wykorzystaniem cyfrowych środków transmisji obrazu i dźwięku (kamery, mikrofony binauralne – monitory, głośniki), z wybranego lotniska do miejsca fizycznego sprawowania kontroli przez kontrolera ruchu lotniczego, które znajduje się w znacznym oddaleniu (kilkadziesiąt, kilkaset km). Technologia Remote Tower może być wykorzystana jako system contingency dla lotniska, w którym kontrola ruchu lotniczego jest sprawowana z wykorzystaniem wieży konwencjonalnej. W przypadku CPK zdalna lokalizacja gdzie zlokalizowane będzie Remote Tower Centre to Centrum Zapasowe PAŻP w Poznaniu.	CPK będzie największym portem lotniczym w Polsce, zachowanie takiej samej niezawodności w obszarze infrastruktury TWR wpłynie na ograniczenie ryzyka przerwania ciągłości świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego, co przyniesie korzyści z punktu widzenia PAŻP, użytkowników przestrzeni powietrznej i zarządzającego lotniskiem. W latach 2020–2023 Inwestycja obejmuje: – stworzenie koncepcji operacyjnej, – wdrożenie rozwiązań pilotażowych, walidacja rozwiązań operacyjnych, – instalacja systemu prototypowego i testy.	2022–2027	22 mmln z zł (2021–2023) Z czego w 2021 – 7 mln w 2022 – 7 mln w 2023 – 8 mln

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
—
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND

<p>Zaawansowany system do koordynacji i zarządzania operacjami BSP dla CPK</p>	<p>W ramach CPK szereg usług będzie realizowane przy wykorzystywaniu BSP lub technologii związanej z rynkiem dronowym – począwszy od m.in. priorytetowych przesyłek cargo, poprzez wsparcie służb, monitoring otoczenia lotniska przy wykorzystaniu systemów antydronowych i transporcie pasażerów z użyciem BSP. Aby było to możliwe konieczne jest rozwinięcie prac badawczo-rozwojowych prowadzonych w tym zakresie przez PAŻP, które nie podlegają bezpośredniemu finansowaniu z opłat od przewoźników lotniczych.</p>	<p>Stworzenie systemu do koordynacji i zarządzania lotami BSP w rejonie CPK, w tym operacjami automatycznymi i autonomicznymi w celu osiągnięcia pełnej integracji lotnictwa załogowego z bezzałogowym.</p> <p>System ma pozwalać na przedtaktyczne i taktyczne zarządzanie zaawansowanymi lotami BSP w przestrzeni okołolotniskowej, przy zapewnieniu maksymalnych standardów bezpieczeństwa.</p>	<p>2020–2023* (rozwiązanie wymaga zapewnienia dodatkowej infrastruktury także w miejscu lokalizacji CPK)</p>	<p>6 mln zł (2021–2023)</p> <p>Z czego w 2021 – 1 mln w 2022 – 2 mln w 2023 – 3 mln</p>
<p>Zaawansowane symulacje na potrzeby przygotowania operacyjnego dla CPK</p>	<p>Zakup usługi doradczej fazy projektowej i przygotowania walidacji RTS nowej przestrzeni powietrznej w kontekście powstania CPK, w celu weryfikacji projektu zmiany polskiej przestrzeni powietrznej z wstępnym przygotowaniem do przeprowadzenia symulacji czasu rzeczywistego RTS poprzedzającego wdrożenie nowej konfiguracji przestrzeni powietrznej EPWW z uwzględnieniem powstania CPK (projekt przestrzeni CTR, TMA, sektory ACC).</p> <p>Wypracowanie wstępnej koncepcji operacyjnej oraz rozpoczęcie prac przygotowujących do przeprowadzenia symulacji wypracowanych rozwiązań. Faza projektowa jak i walidacyjna będą uwzględniać aspekty Human Performance jak i przygotowanie analizy</p>	<p>Konieczność udziału ekspertów zewnętrznych zarówno w fazie projektowej nowej konfiguracji przestrzeni powietrznej (usługa doradcza) jak i w trakcie realizacji symulacji RTS (przygotowanie i przeprowadzenie symulacji), w których to dziedzinach PAŻP nie posiada wystarczającego doświadczenia oraz odpowiednich zasobów ludzkich.</p> <p>Symulacja czasu rzeczywistego (RTS) jest powszechnie stosowaną metodą weryfikowania opracowanych koncepcji przestrzeni powietrznej dającą najbardziej wymierną i obiektywną ocenę. Umożliwia zidentyfikowanie potencjalnych słabych</p>	<p>2020–2023</p>	<p>9 mln zł (2020–2023)</p> <p>Z czego w 2021 – 3 mln w 2022 – 3 mln w 2023 – 3 mln</p>

	<p>bezpieczeństwa projektu.</p> <p>-nW kolejnych latach 2024+ projekt nowej przestrzeni z uwzględnieniem powstania CPK, będzie poddany procesowi walidacji RTS oraz przygotowaniu do ostatecznej implementacji.</p>	<p>punktów w zakresie fazy projektowej oraz opracowanie właściwych środków zaradczych oraz umożliwi uzyskanie dowodów, że projekt jest bezpieczny. Wszystkie znaczące zmiany w systemie ATM symulowane są w ramach RTS.</p>		
--	---	---	--	--

Załącznik nr 2a do Programu CPK

Wykaz projektów kolejowych przewidzianych do realizacji przez Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. oraz finansowych w ramach Programu CPK

Nr ciągu / projektu	Nazwa ciągu / projektu	Realizator	Koszt w latach 2020–2023 [mln zł]
I. Przebudowa, rozbudowa lub budowa linii kolejowych, kolejowych obiektów infrastruktury usługowej (w szczególności dworców kolejowych), infrastruktury towarzyszącej (w szczególności dróg dojazdowych i przyłączy) wraz z usunięciem kolizji przebiegu istniejących liniowych obiektów budowlanych z inwestycją, na następujących ciągach:			
1.	Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Piła – Okonek – Kołobrzeg / Koszalin, Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek oraz (Płock) – podg. Grochowski – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk Bydgoszcz – Łąg Południowy – Kościerzyna – Gdynia oraz Łąg Południowy – Tczew.		
1.1	Budowa linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek	CPK	93
1.7	Budowa linii kolejowej nr 400 na odc. Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek	CPK	1
1.8	Budowa linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowski – Grudziądz – Warlubie	CPK	40
1.13	Budowa linii kolejowej na odc. Grudziądz – Gdańsk	CPK	14
3.	Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki – granica państwa, Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa oraz Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko		
3.6	Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża	CPK	48
3.7	Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko	CPK	11
5.	Warszawa – Lublin – Trawniki – Chełm – granica państwa oraz Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec – granica państwa		
5.4	Budowa linii kolejowych nr 54 i 56 na odc. Trawniki – Krasny Staw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość	CPK	69
5.6	Budowa linii kolejowej nr 56 na odc. Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec	CPK	2
6.	Centralny Port Komunikacyjny – Radom – Stalowa Wola – Rzeszów – Jasło / Krosno / Brzozów – Sanok		
6.1	Budowa linii kolejowej nr 88 na odc. węzeł CPK – Grójec – Warka	CPK	2
6.2	Budowa linii kolejowej nr 84 na odc. Radom – Iłża – Kunów	CPK	2
6.7	Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów	CPK	107
6.10	Budowa linii kolejowej nr 122 na odc. Rzeszów – Sanok	CPK	2

Nr ciągu /projektu	Nazwa ciągu / projektu	Realizator	Koszt w latach 2020–2023 [mln zł]
7.	Centralny Port Komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski / Katowice – Czechowice Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa, Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz oraz Szczyrzyc – Chabówka – Zakopane, Idzikowice – Opoczno – Końskie – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa oraz Końskie – Skarżysko-Kamienna wraz z połączeniami Węzła Małopolsko-Śląskiego i nowo budowanej infrastruktury z istniejącą siecią kolejową		
7.2	Budowa linii kolejowych nr 111 i 113 na odc. Biała Błotna – Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Katowice	CPK	14
7.3	Budowa linii kolejowej nr 111 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Chełmek	CPK	3
7.7	Budowa linii kolejowej nr 170 na odc. Chybie – Jastrzębie Zdrój – Godów – granica państwa	CPK	45
7.8	Budowa linii kolejowej nr 113 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Kraków	CPK	8
7.12	Budowa linii kolejowej nr 89 na odc. Wąsosz Konecki – Kielce	CPK	5
7.15	Budowa i przebudowa linii kolejowej nr 73 na odc. Busko Zdrój – Żabno – Tarnów	CPK	1
7.16	Budowa odcinków nowego przebiegu linii kolejowej nr 96 na odc. Tarnów – Nowy Sącz	CPK	2
9.	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Sieradz – Kępno – Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa, Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin, Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów – Zielona Góra, Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa, Zbąszyń – Gorzów Wielkopolski		
9.2	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK	CPK	597
9.3	Budowa Węzła kolejowego CPK	CPK	1127
9.4	Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14	CPK	453
9.5	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny	CPK	203
9.6	Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno	CPK	232
9.7	Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Kępno – Czernica Wrocławska	CPK	221
9.9	Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Czernica Wrocławska – Wrocław Główny	CPK	101
9.11	Budowa linii kolejowych nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa	CPK	242
9.12	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew	CPK	73
9.13	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Pleszew – Poznań	CPK	77
12.	Stalowa Wola – Lublin – Milanów – Biała Podlaska – Fronotów – Białystok		

Nr ciągu /projektu	Nazwa ciągu / projektu	Realizator	Koszt w latach 2020–2023 [mln zł]
12.1	Budowa linii kolejowej nr 631 na odc. Milanów – Biała Podlaska – Fronołów	CPK	1
II. Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej.			
1.	Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej – Etap I	IK	98
2.	Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej – Etap II	IK	85

W ramach ujętych na powyższym wykazie projektów prowadzone są prace uszczegóławiające trasowania nowych linii. Ich rezultatem może być modyfikacja przebiegów oraz uzupełnienie o odcinki realizujące istotne dla spójności sieci połączenia zdefiniowane w trakcie analiz. Dodatkowo zidentyfikowano także działania wspólne dla wszystkich inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o., mające strategiczne znaczenie dla realizacji poszczególnych projektów (opracowanie standardów technicznych, przeprowadzenie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, opracowanie koncepcji układu zasilania, sieciowe analizy studialne: prognozy ruchu, analizy eksploatacyjne i inne analizy kształtujące założenia dla prac na poziomie studium wykonalności). Koszty tych działań w latach 2020–2023 zaplanowano na poziomie do 10 mln zł.

Załącznik nr 2b do Programu CPK

Wykaz projektów kolejowych przewidzianych do realizacji przez PKP PLK S.A. oraz finansowanych w ramach krajowych programów kolejowych ustanowionych m.in. w związku z art. 38c ustawy o transporcie kolejowym

Nr ciągu /projektu	Nazwa ciągu / projektu
1.	Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Piła – Okonek – Kołobrzeg / Koszalin, Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek oraz (Płock) – podg. Grochowski – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk Bydgoszcz – Łąg Południowy – Kościerzyna – Gdynia oraz Łąg Południowy – Tczew.
1.2	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny
1.3	Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 18 na odc. Toruń – Bydgoszcz
1.4	Przebudowa linii kolejowej nr 18 na odc. Bydgoszcz – Piła
1.5	Przebudowa i rozbudowa linii kolejowych nr 404 i 405 na odc. Piła – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg
1.6	Przebudowa linii kolejowej nr 202 na odc. Koszalin – Białogard
1.9	Przebudowa linii kolejowej nr 131 na odc. Warlubie – Tczew
1.10	Przebudowa i rozbudowa linii kolejowych nr 9 i 202 na odc. Tczew – Gdańsk
1.11	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk
1.12	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto
2.	Warszawa – Ciechanów – Olsztyn
2.1	Przebudowa i rozbudowa linii kolejowej nr 9 na odc. Warszawa Wschodnia – Warszawa Choszczówka
2.2	Budowa linii kolejowej nr 20 na odc. Warszawa Choszczówka – Kątno
3.	Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki – granica państwa, Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa oraz Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko
3.1	Budowa linii kolejowej nr 6 na odc. Warszawa Wschodnia – Warszawa Wileńska Marki – Zielonka oraz kontynuacja przebudowy na odc. Zielonka – Tłuszcz – Białystok
3.2	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Ełk
3.3	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap II odcinek Ełk – Trakiszki (granica państwa)
3.4	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)
3.5	Przebudowa i rozbudowa linii kolejowej nr 29 na odc. Tłuszcz – Ostrołęka
4.	Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol – granica państwa

Nr ciągu /projektu	Nazwa ciągu / projektu
4.1	Rozbudowa linii kolejowych nr 2 i 448 na odc. Warszawa Wschodnia – Sulejówek Miłosna wraz z budową i rozbudową posterunków ruchu na odc. Sulejówek Miłosna – Siedlce
5.	Warszawa – Lublin – Trawniki – Chełm – granica państwa oraz Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec – granica państwa
5.1	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II
5.2	Przebudowa linii kolejowej nr 7 na odc. Lublin – Trawniki
5.3	Przebudowa linii kolejowej nr 7 na odc. Trawniki – Chełm
5.5	Przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 69 na odc. Krasnystaw Miasto – Wólka Orłowska
6.	Centralny Port Komunikacyjny – Radom – Stalowa Wola – Rzeszów – Jasło / Krosno / Brzozów – Sanok
6.3	Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 25 na odc. Kunów – Stary Garbów
6.4	Budowa linii kolejowej nr 80 na odc. Stary Garbów – Zbydniów
6.5	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew
6.6	Przebudowa linii kolejowej nr 68 na odc. Stalowa Wola Rozwadów – Łętownia
6.8	Przebudowa i elektryfikacja linii kolejowych nr 106 i 108 na odc. Rzeszów – Jasło Towarowa i Jasło – Sanok oraz budowa linii kolejowej nr 638 Jedlicze – Szebnie
6.9	Budowa odcinków nowego przebiegu linii kolejowej nr 106 na odc. Rzeszów – Jasło
7.	Centralny Port Komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski / Katowice – Czechowice Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa, Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz oraz Szczyrzyc – Chabówka – Zakopane, Idzikowice – Opczno – Końskie – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa oraz Końskie – Skarżysko-Kamienna wraz z połączeniami Węzła Małopolsko-Śląskiego i nowo budowanej infrastruktury z istniejącą siecią kolejową
7.1	Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa
7.4	Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 93 na odc. Chełmek – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice
7.5	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, LOT C odcinek Most Wisła – Czechowice Dziedzice – Zabrzeg
7.6	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (Loty A, A1, B, D)
7.9	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej
7.10	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz
7.11	Przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 25 na odc. Opczno – Wąsosz Konecki oraz budowa linii kolejowej nr 586 Idzikowice – Opczno
7.13	Przebudowa linii kolejowej nr 8 na odc. Kostomłoty – Kielce – Sitkówka Nowiny

Nr ciągu /projektu	Nazwa ciągu / projektu
7.14	Przebudowa linii kolejowej nr 73 na odc. Sitkówka Nowiny – Busko Zdrój
7.17	Przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 25 na odc. Wąsosz Konecki – Skarżysko Kamienna
8.	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko
8.1	Kontynuacja przebudowy linii kolejowych nr 1, 61 i 144 na odc. Międzyborów – Skierniewice – Koluszki – Piotrków Tryb. – Częstochowa – Lubliniec – Fosowskie – Opole
8.2	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie (w zakresie odcinka Opole Groszowice - Opole Zachodnie)
8.3	Elektryfikacja linii kolejowej nr 287 na odc. Opole Zachodnie – Nysa
8.4	Przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 137 na odc. Nysa – Kamieniec Ząbkowicki
9.	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Sieradz – Kępno – Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa, Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin, Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów – Zielona Góra, Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa, Zbąszyń – Gorzów Wielkopolski
9.1	Przebudowa linii kolejowych nr 2 i 448 na odc. Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia
9.10	Przebudowa linii kolejowej nr 274 na odc. Wrocław – Żarów
9.14	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie
9.15	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, odcinek Wronki – Stonice
9.16	Przebudowa, rozbudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 14 na odc. Nowe Skalmierzyce – Ostrów Wlkp. – Krotoszyn – Leszno – Głogów
9.17	Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 273 na odc. Głogów – Zielona Góra
9.18	Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 3 na odc. Poznań – Rzepin wraz z budową linii kolejowych nr 817 Zbąszyń - Szczaniec i 818 Zbąszyń - Dąbrówka Wielkopolska
9.19	Przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 367 na odc. Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski
10.	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Kutno – Konin – Poznań
10.1	Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – Sochaczew
11.	Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów
11.1	Budowa linii kolejowej nr 350 na odc. Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny
11.2	Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 401 na odc. Szczecin Dąbie – Goleniów
11.3	Budowa i przebudowa linii kolejowych nr 402, 434 i 435 na odc. Goleniów – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów (w układzie przelotowym) – Mosty

Budowa banku ziemi na potrzeby rozwoju gospodarczego

Utworzenie banku ziemi na potrzeby rozwoju gospodarczego otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego – *charakterystyka zadania*

W Polsce utrzymuje się ożywienie gospodarcze na rynku nieruchomości, dotyczące w szczególności obszaru Polski centralnej, cechującego się dobrym skomunikowaniem drogowym w stosunku do reszty kraju (autostrady A1/A2, droga ekspresowa S8) oraz bliskością najsilniejszego ośrodka gospodarczego – Warszawy. Dla tego obszaru, realizacja Inwestycji doprowadzi do skokowego zwiększenia stopnia skomunikowania (*connectivity*), czyniąc z niego jeden z najatrakcyjniejszych regionów inwestycyjnych Europy Środkowej.

Istotą zadania jest utworzenie przez Spółkę zasobu nieruchomości, dającego możliwość prowadzenia działań w sferze gospodarczej, w szczególności koordynacji rozwoju przestrzennego obszaru tzw. *aerotropolis* – tj. powstałego po realizacji Inwestycji regionu okołolotniskowego, cechującego się dużą presją inwestycyjną oraz intensywnymi procesami urbanizacji. Kompleksowe, zintegrowane zaplanowanie sposobu wykorzystania terenu na tym obszarze, jest warunkiem niezbędnym dla uniknięcia chaotycznej zabudowy, która doprowadzi do niewykorzystania pozytywnego efektu ekonomicznego realizacji Inwestycji. Realizacja zadania pozwoli na stworzenie oferty inwestycyjnej (uzbrojonych działek budowlanych o oczekiwanych przez inwestorów parametrach), przy jednoczesnym zabezpieczeniu korytarzy transportowych infrastrukturalnych oraz mitygacji negatywnych oddziaływań lotniska. Jednocześnie, z tworzonego w ten sposób banku ziemi, stopniowo wydzielane będą obszary przeznaczone pod realizację inwestycji celu publicznego (Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących, określonych w Programie CPK).

Utworzenie banku ziemi nastąpi poprzez działania operacyjne Spółki, przyjmujące w odniesieniu do obszaru otoczenia Inwestycji (wyznaczonego w drodze rozporządzenia) formułę programu dobrowolnych nabyć. W ramach tego programu, Spółka oferować będzie właścicielom nieruchomości ceny uwzględniającej zarówno obecną wartość rynkową nieruchomości (które obecnie w przeważającej mierze mają charakter rolny, pozbawiony niezbędnej infrastruktury) jak i przyszłe spodziewane zwiększenie wartości nieruchomości, wynikające z zagospodarowania *aerotropolis*.

Rozpoczęcie realizacji zadania nastąpi w roku 2020, poprzez rozpoczęcie nabywania nieruchomości, w tym w ramach programu dobrowolnych nabyć. W okresie objętym Programem CPK (2020–2023) działania prowadzone będą w trybie ciągłym, przy czym w odniesieniu do nieruchomości niezbędnych do lokalizacji inwestycji celu publicznego (Inwestycja, linie kolejowe, drogi publiczne, infrastruktura wspierająca) w okresie obowiązywania Programu CPK nastąpi, w drodze decyzji administracyjnych, wywłaszczenie nieruchomości, których nie udało się nabyć dobrowolnie – aby zabezpieczyć terminową realizację tych inwestycji.

Przedmiotowe zadanie stanowi – w systematyce Programu CPK – „pozostałe zadanie”, o którym mowa w art. 2 pkt 8 ustawy o CPK, mające charakter niebudowlany. Poziom oraz źródła finansowania ww. zadania określa Program CPK.

Program Społeczno-Gospodarczy CPK

Program Społeczno-Gospodarczy Centralnego Portu Komunikacyjnego – charakterystyka zadania

Program Społeczno-Gospodarczy CPK stanowi wiązkę działań związanych w sposób ścisły z realizacją celów Programu CPK, tj. wsparcia rozwoju nowego systemu transportu opartego na Centralnym Porcie Komunikacyjnym oraz uśmierzanie pewnych nieuchronnych uciążliwości związanych z realizacją każdego programu infrastrukturalnego. W ramach Programu Społeczno-Gospodarczego CPK będą także realizowane tzw. projekty komplementarne, o których mowa w Załączniku nr 5 do Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla RP.

Program Społeczno-Gospodarczy Spółki będzie wdrażany w skali ogólnopolskiej. Istotną część działań w sferze rozwojowej (gospodarczej) oraz przestrzennej skierowana będzie do obszaru aerotropolis – otoczenia CPK stanowiącego obszar intensywnych przemian funkcjonalnych związanych z presją inwestycyjną oraz obszaru metropolii centralnej – regionu Polski obejmującego woj. mazowieckie i łódzkie, dla którego CPK będzie zasadniczym czynnikiem wzmacniającym trwające procesy metropolizacji. W tych dwóch perspektywach celem programu społeczno-gospodarczego jest zapewnienie wsparcia w zakresie regionalnych strategii rozwoju danych obszarów, planów zagospodarowania ich, jak również działań wdrożeniowych, związanych z koordynacją inwestycji publicznych na terenach położonych w pobliżu Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących. Głównym celem działań realizowanych do 2023 r. w tym zakresie będzie zapewnienie optymalnych warunków społeczno-gospodarczych dla rozpoczęcia prac budowlanych. W ramach podejmowanych działań podjęte zostaną również działania zmierzające do zmniejszenia uciążliwości przyszłych prac. Inwestycje, które będą realizowane w ramach Programu, będą następować po inwentaryzacji potrzeb wspólnot lokalnych, zgłaszanych bezpośrednio przez mieszkańców lub ich przedstawicieli. Działania tego rodzaju mogą polegać na wsparciu inwestycyjnym dla lokalnych placówek oświatowych, w szczególności dla szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe przygotowujących kadry na potrzeby CPK, placówek kulturalnych, placówek świadczących publiczną opiekę zdrowotną lub zapewniających bezpieczeństwo mieszkańców. Wskazane działania dla swojej realizacji powinny być spójne z celami Koncepcji CPK, a jednocześnie stanowić istotne wsparcie dla wspólnot objętych programem.

Ponieważ program CPK ma charakter ogólnopolski, wdrożenie programu społeczno-gospodarczego obejmuje również cały obszar RP. W szczególności na terenie całego kraju mogą być realizowane inicjatywy zmierzające do rozbudowy systemów transportowych, integrujących w spójne obszary funkcjonalne położone w sąsiedztwie ośrodki miejskie, zapewniające integrację i zwiększenie spójności transportowej oraz dostępność komunikacyjną głównych obszarów turystycznych, jak również pilotażowe wykorzystanie nowych technologii. Zakres finansowej partycypacji w poszczególnych projektach będzie w tym przypadku uzależniony od zbieżności z celami określonymi w Koncepcji CPK oraz znaczenia interwencji inwestycyjnej dla funkcjonowania wspólnot samorządowych. Wśród zadań programu społeczno-gospodarczego CPK wskazać też należy zwiększenie polskiego potencjału logistycznego przez poprawę dostępności komunikacyjnej centrów wzrostu gospodarczego

o znaczeniu regionalnym i ogólnopolskim, portów morskich, stref o wysokim niewykorzystanym potencjale inwestycyjnym. W ramach programu wdrażane będą wreszcie inicjatywy zapewniające docelowy czas dotarcia do Portu Solidarność z największych miast w Polsce w czasie krótszym niż 2,5 h. Realizacja tego celu strategicznego zakłada zwiększenie zakresu odpowiedzialności finansowej RP za wymienione w Koncepcji CPK porty lotnicze.

Partnerami Programu będą najpierw mieszkańcy obszaru inwestycji, bezpośredniego otoczenia inwestycji oraz osoby prowadzące na tych terenach działalność rolną i/lub gospodarczą, a także organizacje pozarządowe i samorządy gmin objętych inwestycjami. Partnerami będą także mieszkańcy miast i miejscowości satelickich, a także samorządy i inne podmioty angażujące się w kreowanie rozwoju regionalnego w szerokim ujęciu, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju biznesu, edukacji zawodowej i rozwoju rynku pracy. Chodzi w tym przypadku o współpracę samorządów i biznesu ze Spółką CPK w kierunku możliwie pełnego wykorzystania szans wynikających z rozwoju kolei dużych prędkości (w skali ogólnopolskiej) oraz branży lotniczej.

Program społeczno-gospodarczy nie tworzy nowych, nieprzewidzianych prawem mechanizmów finansowania opisanych powyżej przedsięwzięć. Jego celem jest jedynie zapewnienie środków finansowych na realizację celów umożliwiających realizację misji programu CPK, których ujęcie w ramach rozporządzenia o Inwestycjach Towarzyszących nie jest na obecnym etapie możliwe, pomimo że samo wystąpienie konieczności podjęcia takich działań nie budzi wątpliwości. Decyzja o stosownej alokacji środków finansowych określonych w programie społeczno-gospodarczym w odniesieniu do istniejących mechanizmów finansowych ze wszelkimi ograniczeniami wynikającymi z zastosowania tych instrumentów będzie zapadała każdorazowo na podstawie decyzji Pełnomocnika Rządu ds. CPK lub porozumienia Pełnomocnika z przedstawicielem właściwej jednostki organizacyjnej (jednostki samorządu terytorialnego, jednostek organizacyjnych Skarbu Państwa nieposiadających osób prawnych, agencji i innych państwowych osób prawnych, jak również innych osób prawnych).