



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 20 listopada 2023 r.

Poz. 1258

UCHWAŁA NR 201 RADY MINISTRÓW

z dnia 24 października 2023 r.

w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030”

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.¹⁾) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Ustanawia się „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030”, 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 2023 r. poz. 892, 1113, 1688 i 1890), stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Okres realizacji Programu Wieloletniego ustala się na lata 2024–2030.

§ 3. Łączny limit zaangażowania środków Skarbu Państwa na realizację Programu Wieloletniego wynosi 66 180 000 000 zł (sześćdziesiąt sześć miliardów sto osiemdziesiąt 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 tej ustawy.

§ 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 2023 r. poz. 1273, 1407, 1429, 1641, 1693 i 1872.

Załącznik do uchwały nr 201 Rady Ministrów
z dnia 24 października 2023 r. (M.P. poz. 1258)

Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030

Słownik pojęć i skrótów

| Pojęcie/skrót | Znaczenie |
|--------------------------------|--|
| Aerotropolis | Obszar bezpośredniego otoczenia CPK i węzła kolejowego, podlegający przekształceniom przestrzennym związanym z realizacją infrastruktury transportowej, stanowiący przestrzeń do lokalizacji głównych terenów rozwojowych CPK |
| Airport City | Obszar zabudowy zlokalizowany w obrębie Aerotropolis, skupiający tereny przeznaczone na działalność związaną z przemysłem lotniczym, parki biurowe, hotele, obiekty rozrywkowo-kulturalne, kompleksy handlowe, kongresowe i wystawiennicze, a także centra badawcze i ośrodki innowacyjności z przeznaczeniem do wykorzystania przez podmioty komercyjne i publiczne (siedziby organów władzy publicznej itp.) |
| Airport City Centrum | Obszar znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie terminala pasażerskiego CPK, zapewniający podstawowe funkcje uzupełniające lotnisko oraz wspierający efektywność jego funkcjonowania, takie jak usługi hotelowe, biurowe itp. Poszczególne funkcje mogą być zintegrowane z terminalem lub stanowić odrębne budynki zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie terminala |
| Cargo City | Obszar o funkcji przemysłowej, magazynowej, logistycznej, produkcyjnej z funkcjami uzupełniającymi (m.in. produkcją energii etc.) |
| CPK | Centralny Port Komunikacyjny |
| Dz. U. | Dziennik Ustaw |
| Dokument Wdrażający | W rozumieniu art. 2 pkt 1 Ustawy o CPK – dokument wykonawczy do Programu, zawierający w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych Przedsięwzięć |
| EBI | Europejski Bank Inwestycyjny |
| EBOiR | Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju |
| ERTMS | Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym |
| GDDKiA | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad |
| IATA | International Air Transport Association |
| Inne zadania | Zadania, o których mowa w art. 2 pkt 7 Ustawy o CPK, warunkujące realizację celu głównego Programu |
| Inwestor | Inwestor w rozumieniu art. 2 pkt 2 Ustawy o CPK |
| Inwestycja | Inwestycja w rozumieniu art. 2 pkt 3 Ustawy o CPK |
| Inwestycja Towarzysząca | W rozumieniu przepisów art. 2 pkt 4 Ustawy o CPK – inwestycje celu publicznego określone w przepisach wydanych na podstawie art. 118 Ustawy o CPK |
| KDP | Koleje Dużych Prędkości |
| KIO | Krajowa Izba Odwoławcza |
| Koncepcja CPK | Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej – przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. |
| KPO | Dokument „Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności” przyjęty przez Radę Ministrów w kwietniu 2021 r., a przez Komisję Europejską i Radę UE w czerwcu 2022 r. |
| KRTI | Dokument „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” przyjęty uchwałą nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 września 2022 r. |
| KSRR | Dokument „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030” przyjęty uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. (M.P. poz. 1060) |

| | |
|-----------------------------|--|
| M.P. | Monitor Polski |
| Master Plan | Dokument przedstawiający program rozwoju CPK jako portu lotniczego typu greenfield, spełniającego wizję i oczekiwania biznesowe zawarte w Koncepcji CPK |
| MRO | Konserwacja, naprawy i remonty (ang. Maintenance Repair and Overhaul) |
| Obszar otoczenia CPK | Obszar wyznaczony w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 120zf ust. 3 Ustawy o CPK |
| OOŚ | Ocena Oddziaływania na Środowisko |
| PAŻP | Polska Agencja Żeglugi Powietrznej |
| PDN | Program Dobrowolnych Nabyć |
| Pełnomocnik | W rozumieniu art. 2 pkt 6 Ustawy o CPK – Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego |
| PKP PLK S.A. | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. |
| Plan Generalny | Plan Generalny Lotniska CPK opracowany na podstawie art. 55 ust. 5–12 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110) |
| Plan Zamierzeń | Dokument „Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 92/2022 z dnia 4 maja 2022 r. |
| Polityka lotnicza | Projekt dokumentu „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” z grudnia 2022 r. |
| PPL | Polskie Porty Lotnicze S.A. |
| Program | Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny |
| Program etap I | „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023” przyjęty uchwałą nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. (M.P. poz. 1050, z późn. zm.) |
| Program etap II | „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030” – niniejszy dokument |
| PRSLiLUN | Dokument „Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych” przyjęty uchwałą nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 r. |
| Przedsięwzięcia | W rozumieniu art. 1 pkt 1 Ustawy o CPK – Inwestycja, Inwestycje Towarzyszące oraz pozostałe zadania, w tym o charakterze nieinwestycyjnym, powiązane z realizacją Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących |
| PSE S.A. | Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. |
| Raport OOŚ | Raport oceny oddziaływania dla Przedsięwzięcia Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania |
| SOR | Dokument „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” przyjęty uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M.P. poz. 260) |
| Spółka | Spółka Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. będąca Spółką Celową w rozumieniu art. 2 pkt 10 Ustawy o CPK |
| SRPC | Dokument „Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030” przyjęty uchwałą nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r. (M.P. poz. 736) |
| STEŚ | Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe |

| | |
|---|---|
| Strategiczne Studium Lokalizacyjne / SSL | Plan ustalający inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w rozumieniu art. 39 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977, z późn. zm.), określający w szczególności charakter i ramy przestrzenne: a) Inwestycji, Inwestycji Towarzyszących lub innych Przedsięwzięć, których inwestorem jest Spółka, lub b) Inwestycji Towarzyszących lub innych Przedsięwzięć, których inwestorem nie jest Spółka |
| SZRT | Dokument „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przyjęty uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. poz. 1054) |
| TEN-T | Transeuropejska sieć transportowa, zdefiniowana w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.) |
| UE | Unia Europejska |
| Ustawa o CPK | Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 892, z późn. zm.) |
| Wykonawca | Wykonawca w rozumieniu art. 2 pkt 11 Ustawy o CPK |
| Zasady Zarządzania | W rozumieniu art. 2 pkt 12 Ustawy o CPK – 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 między Inwestorami. Zasady Zarządzania zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury, obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 września 2020 r. (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 39) |

Spis treści

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Wstęp | 9 |
| 2 | Uzasadnienie etapowania Programu | 10 |
| 3 | Podsumowanie diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej..... | 11 |
| 3.1 | Założenia strategiczne w zakresie sektora lotniczego | 11 |
| 3.2 | Założenia strategiczne w zakresie sektora kolejowego | 12 |
| 3.3 | Założenia strategiczne w zakresie Obszaru otoczenia CPK | 12 |
| 3.4 | Inne dokumenty strategiczne przyjmujące zbliżoną diagnozę społeczno-gospodarczą | 13 |
| 4 | Program jako realizacja dokumentów strategicznych | 13 |
| 4.1 | Krajowe dokumenty strategiczne | 13 |
| 4.1.1 | Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) | 13 |
| 4.1.2 | Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku | 14 |
| 4.1.3 | Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 | 14 |
| 4.1.4 | Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. ... | 15 |
| 4.1.5 | Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030 | 15 |
| 4.1.6 | Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku | 15 |
| 4.1.7 | Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności | 16 |
| 4.1.8 | Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych | 16 |
| 4.1.9 | Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) | 16 |
| 4.2 | Unijne dokumenty strategiczne | 17 |
| 4.2.1 | Europejski Zielony Ład | 17 |
| 4.2.2 | Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)..... | 18 |
| 4.2.3 | Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa | 19 |
| 4.2.4 | Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności..... | 20 |
| 4.2.5 | Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich | 22 |
| 4.2.6 | Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej..... | 22 |
| 4.2.7 | Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie..... | 23 |
| 4.2.8 | Zalecenia Rady Unii Europejskiej w sprawie polskich krajowych programów reform | 23 |

| | | |
|-------|---|----|
| 5 | Stan realizacji Programu etap I | 24 |
| 5.1 | Inwestycja | 24 |
| 5.2 | Inwestycje Towarzyszące..... | 25 |
| 5.3 | Inne zadania..... | 27 |
| 6 | Cele i zakres Programu..... | 28 |
| 6.1 | Cel główny Programu | 28 |
| 6.2 | Inwestycja | 28 |
| 6.3 | Inwestycje Towarzyszące..... | 31 |
| 6.3.1 | Przebudowa, rozbudowa albo budowa linii kolejowych | 31 |
| 6.3.2 | Rozbudowa lub budowa dróg publicznych..... | 41 |
| 6.3.3 | Budowa urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego | 43 |
| 6.3.4 | Sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej..... | 43 |
| 6.3.5 | Sieć kanalizacyjna | 44 |
| 6.4 | Inne zadania..... | 44 |
| 6.4.1 | Inwestycje rozwojowe | 45 |
| 6.4.2 | Zapewnienie Taboru dla KDP | 46 |
| 6.4.3 | Program Społeczno-Gospodarczy | 47 |
| 7 | Struktura podmiotowa Programu | 48 |
| 7.1 | Wykonawca Programu – Pełnomocnik..... | 48 |
| 7.2 | Jednostki realizujące Program | 48 |
| 7.3 | Podstawowe założenia systemu realizacji..... | 48 |
| 8 | Cele i mierniki realizacji celów Programu etap II | 49 |
| 9 | Finansowanie Programu etap II | 53 |
| 9.1 | Plan finansowy..... | 53 |
| 9.2 | Założenia modelu finansowania | 54 |
| 9.2.1 | Rentowność Inwestycji | 54 |
| 9.2.2 | Projekty komplementarne lotniska | 55 |
| 9.2.3 | Inwestycje kolejowe | 55 |
| 9.2.4 | Finansowanie inwestycji drogowych | 58 |
| 9.2.5 | Inwestycje realizowane przez PAŻP – finansowane w całości ze skarbowych papierów wartościowych..... | 58 |
| 9.2.6 | Inwestycje rozwojowe | 58 |

| | | |
|-------|-------------------------------------|----|
| 9.2.7 | Zapewnienie taboru dla KDP | 59 |
| 9.2.8 | Program Społeczno-Gospodarczy | 59 |
| 10 | Załącznik..... | 59 |

1 Wstęp

Niniejszy dokument jest Programem w rozumieniu art. 2 pkt 7 Ustawy o CPK. Program ustanawia ramy finansowe i warunki realizacji zamierzeń Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie CPK, jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.) wskazującym wykonawcę programu (art. 136 ust. 2) oraz uprawniającym do zaciągania zobowiązań przez Spółkę w celu realizacji programu do łącznej kwoty określonej dla całego programu (art. 136 ust. 4).

W trakcie realizacji Programu etap I nastąpiło doprecyzowanie szacunków przyjętych w Koncepcji CPK, w szczególności w zakresie koniecznych nakładów oraz harmonogramu przyjętych prac. Kolejne doprecyzowanie może nastąpić w trakcie realizacji Programu etap II, w szczególności dla kolejnych etapów Programu. 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 2024–2030.

Należy w tym kontekście również wskazać na art. 5 Ustawy o CPK, w którym są wymienione przykładowe działania Pełnomocnika 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 dokumentu, przyjęto określone oczekiwane założenia regulacyjne umożliwiające jego realizację na warunkach określonych w niniejszym dokumencie – wdrożenie tych ram regulacyjnych będzie stanowić przedmiot działań Pełnomocnika.

Program etap I obejmował działania przygotowawcze, w szczególności działania związane z planowaniem oraz opracowaniem założeń projektowych, a także wykupem gruntów pod realizację inwestycji. Zasadniczym celem Programu etapu I było szczegółowe zdefiniowanie zakresu i skali inwestycji, przyjęcie optymalnych rozwiązań odnośnie do możliwych wariantów realizacji przedsięwzięcia, określenie optymalnego planu jego realizacji, szczegółowych harmonogramów i budżetów poszczególnych projektów, a także określenie sposobu ich finansowania, w tym ze środków publicznych.

Główne cele Programu etap I zostały osiągnięte, w szczególności został zdefiniowany zakres i skala, możliwe warianty realizacji kluczowych inwestycji oraz rozpoczęte roboty budowlane przygotowawcze – stan realizacji Programu etap I został przedstawiony w rozdziale 5.

Program etap II obejmuje lata 2024–2030 i stanowi kontynuację Programu etap I przewidzianego do realizacji na lata 2020–2023. W zakresie Programu etap II znajdują się działania polegające na kontynuacji prac przygotowawczych i prac projektowych, rozpoczęciu i zakończeniu zasadniczych robót budowlanych związanych z budową CPK, a także kluczowych inwestycji kolejowych, drogowych i projektów komplementarnych związanych bezpośrednio z uruchomieniem lotniska. W dalszej części dokumentu przedstawiono szczegółową informację na temat zaplanowanych do osiągnięcia celów, harmonogramów realizacji oraz budżetów, a także określono sposób ich finansowania, w tym ze środków publicznych.

Dla Programu etap II 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.), m.in. z 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 (Dz. Urz. UE L 197 z 21.07.2001, str. 30) 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), zostały określone w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji CPK. Dla SSL została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Uzyskano wymagane opinie, zapewniono udział społeczeństwa, sporządzono podsumowania wraz z uzasadnieniem, a po zakończeniu procedury wynik został podany do publicznej wiadomości.

Zgodnie z art. 2 pkt 1 Ustawy o CPK do Programu etap II zostanie przygotowany dokument wykonawczy, który będzie zawierać w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych Przedsięwzięć.

2 Uzasadnienie etapowania Programu

Realizacja Programu została podzielona na etapy, stosownie do art. 136 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Przyjęty podział na etap przygotowawczy i na etapy wykonawcze 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 największej potencjalnych oszczędności w tego typu programach wiąże się z etapami planowania i projektowania. W miarę postępu inwestycji (przejęcie na etap wykonawczy) potencjał uzyskiwania oszczędności znacząco się zmniejsza.

Dodatkowym uzasadnieniem podziału Programu na etap przygotowania i realizacji jest jego złożoność i stopień skomplikowania. Budowa CPK jest unikalnym i bezprecedensowym przedsięwzięciem infrastrukturalnym nie tylko w Polsce, ale także w skali całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Sam terminal pasażerski będzie jednym z największych obiektów kubaturowych w Polsce. Należy też podkreślić, że inwestycja lotniskowa będzie realizowana na obszarze, na którym obecnie przeważają grunty rolne, co wiąże się choćby z koniecznością zapewnienia pełnego uzbrojenia tego terenu i rodzi wyzwania związane z ochroną środowiska, stosunkami wodnymi, ochroną społeczności lokalnych czy zapewnieniem planowania przestrzennego otoczenia Inwestycji. Ponadto w ramach Programu ma zostać wybudowana sieć nowych linii KDP, które do tej pory nie były budowane w Polsce, a to samodzielnie stanowi ogromne wyzwanie inwestycyjne. Wszystkie te zagadnienia powodują, że realizacja Programu w każdej jego fazie, tj. planowania, projektowania, budowy, jak i przygotowania operacyjnego, jest przedsięwzięciem o niespotykanej dotychczas w Polsce skali i stopniu skomplikowania.

Należy również zauważyć, że jak wynika z wielu raportów Najwyższej Izby Kontroli (NIK) czy raportów eksperckich, realizacja programów inwestycyjnych zamierzonych do realizacji przez sektor publiczny wymaga na najwcześniejszym etapie ich planowania. 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 inwestycji w zakładanym czasie i budżecie.

Powodem etapowania realizacji celu głównego Programu jest również 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 na kolejnych etapach jego realizacji.

3 Podsumowanie diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej

Program etap II ustanawia ramy finansowe oraz warunki organizacyjne realizacji zamierzeń Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie CPK. Program etap II potwierdza tym samym założenia przyjęte w Koncepcji CPK oraz w Programie etap I, a zarazem wykonuje nakaz zawarty w Ustawie o CPK.

3.1 Założenia strategiczne w zakresie sektora lotniczego

Sektor lotniczy jest jedną z kluczowych gałęzi transportu i jest silnie powiązany z rozwojem gospodarczym – obserwowana jest silna korelacja między liczbą podróży a wartością PKB dla danego państwa oraz regionu. Jednocześnie każde miejsce pracy wytworzone w sektorze lotniczym tworzy trzy nowe miejsca pracy w innych gałęziach gospodarki. Powiązanie rozwoju rynku lotniczego ze wzrostem gospodarczym jest jednym z podstawowych założeń „Europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa”, w której wskazuje się, że lotnictwo jest motorem wzrostu gospodarczego, zatrudnienia, handlu i mobilności w Unii Europejskiej. Ponadto transport lotniczy jest katalizatorem dla handlu międzynarodowego, sprzyja napływowi nowych inwestycji w szczególności zagranicznych oraz daje impuls dla rozwoju turystyki zarówno wypoczynkowej, jak i biznesowej.

Duże porty lotnicze są impulsem dla rozwoju gospodarczego, oddziałując bezpośrednio i pośrednio na rynek regionalny i krajowy, oddziałując pozytywnie na zatrudnienie, wartość dodaną oraz wpływy budżetowe. Od czasu przyjęcia Koncepcji CPK nie zmieniły się uwarunkowania rynkowe w zakresie regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Mimo, że w regionie znajduje się aż 15 ośrodków miejskich powyżej 1 mln mieszkańców, żadne z lotnisk nie rozwinęło się do poziomu istotnego węzła w skali europejskiej. Brak węzła przesiadkowego stanowi ograniczenie potencjału rozwoju rynku lotniczego. 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 którejkolwiek z zachodnich przewoźników.

Potwierdzeniem tego są dane dotyczące liczby pasażerów obsłużonych zarówno na rynku polskim, jak i na rynku Europy Środkowej za lata 2017–2019. W 2020 r. na skutek pandemii COVID-19 nastąpił regres w ruchu lotniczym, jednak już w 2022 r. nastąpiła odbudowa po kryzysie pandemicznym, mimo nowych wyzwań w postaci wojny w Ukrainie, inflacji i kryzysu energetycznego. Liczba pasażerów obsłużona w 2022 r., w okresie najbardziej wzmożonego ruchu lotniczego, zbliżyła się do poziomu z 2018 r. Dynamiczny wzrost ruchu w 2022 r. został prawidłowo przewidziany przez IATA w 2021 r. w ramach aktualizacji prognozy rozwoju ruchu lotniczego na lata 2022–2060 („Aktualizacja szczegółowej długoterminowej prognozy ruchu lotniczego dla Polski i CPK”). W opracowaniu IATA zaprognozowała w scenariuszu bazowym, że pełna odbudowa ruchu lotniczego w Polsce nastąpi w 2024 r., a do około roku 2040 nastąpi podwojenie rynku względem stanu w 2019 r. Kluczową rolę w tym procesie odgrywać ma CPK.

3.2 Założenia strategiczne w zakresie sektora kolejowego

W zakresie sektora kolejowego należy podtrzymać diagnozę zawartą w Koncepcji CPK w części, w jakiej wskazuje na podstawowe znaczenie kolei w systemie transportowym kraju, w tym w szczególności pogląd, zgodnie z którym, przy dostosowanym do uwarunkowań 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 InterCity 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 niż w przypadku transportu samochodowego. Korzystne uwarunkowania przestrzenno-geograficzne Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z nizinnego charakteru kraju i brak istotnych przeszkód dla realizacji inwestycji sprzyjają rozwojowi kolei w kraju. Ze względu na korzyści z nim związane rozwój kolei powinien być wspierany przez stosowne działania władzy publicznej.

3.3 Założenia strategiczne w zakresie Obszaru otoczenia CPK

Porty lotnicze stanowią istotny czynnik rozwoju gospodarczego regionów, w których są zlokalizowane. Dzięki poprawnemu skomunikowaniu wpływają na większą mobilność ludzi, stwarzając nowe możliwości dla inwestorów i biznesu. Atrakcyjne tereny inwestycyjne wokół lotnisk przyciągają nowe inwestycje, które z kolei przekładają się bezpośrednio na tworzenie nowych miejsc pracy, poprawę dostępności transportowej oraz mobilności regionalnej. Hubowy charakter planowanego CPK generuje również potencjał zwiększenia ruchu turystycznego i zwiększa zapotrzebowanie na usługi w regionie. Wiodącym współcześnie, globalnym modelem rozwoju lotnisk i ich otoczenia jest tzw. model aerotropolis. Głównym założeniem tego modelu jest koncepcja, że lotniska są węzłami wspierającymi rozwój gospodarki opartej na szybkim i globalnym dostępie transportowym. Oznacza to, że czas dostępu do poszczególnych rodzajów środków transportu staje się czynnikiem wpływającym na lokalizację podmiotów gospodarczych korzystających z globalnej mobilności.

Do głównych czynników napędzających rozwój regionów okołolotniskowych zalicza się przede wszystkim zwiększenie możliwości eksportowych i konkurencyjności na światowych rynkach dzięki skróconym łańcuchom dostaw związanym z bliskością portu lotniczego. W dobrze zarządzanych projektach lotniskowych, cechujących się wieloletnim planowaniem rozwoju, dochodzi do powstania intermodalnego węzła komunikacyjnego wokół lotniska, co długofalowo poprawia dostępność komunikacyjną regionu i przekłada się na jego rozwój gospodarczy i społeczny.

Realizacja Programu w odniesieniu do Obszaru otoczenia CPK przyniesie skutki przestrzenne i społeczno-ekonomiczne. Zgodnie z założeniami należy wskazać na potencjalny wzrost zaludnienia terenów sąsiadujących z CPK w ciągu 20 najbliższych lat. Diagnozy rynku pracy wskazują na wzrost liczby miejsc pracy, w szczególności na terenie Airport City i Cargo City, a w mniejszym stopniu w ośrodkach zaplecza mieszkaniowo-usługowego. Diagnoza bieżącej sytuacji społeczno-gospodarczej wskazuje w zakresie demografii m.in. na stały wzrost liczby mieszkańców obszaru otoczenia lotniska

dzięki wysokiemu saldu migracji oraz wysoki (na tle kraju) przyrost naturalny w gminach sąsiadujących z Warszawą.

3.4 Inne dokumenty strategiczne przyjmujące zbliżoną 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:

- „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”;
- „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.);
- „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”.

4 Program jako realizacja dokumentów strategicznych

4.1 Krajowe dokumenty strategiczne

Na mocy art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów. Niniejszym należy zatem potwierdzić, że przedstawiony cel główny Programu stanowi realizację strategii przyjętych przez Radę Ministrów, w szczególności SOR i SZRT. Działania objęte Programem w sposób ścisły korespondują także z kierunkami działań określonymi w innych dokumentach strategicznych przyjmowanych na przestrzeni ostatniej dekady.

4.1.1 Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

„Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. stanowi aktualizację dotychczasowej średniookresowej strategii rozwoju kraju (tj. Strategii Rozwoju Kraju 2020, przyjętej uchwałą nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r.), zgodnie z wymogami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2023 r. poz. 1259, z późn. zm.).

SOR 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 KDP 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 SZRT.

4.1.2 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

„Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. potwierdza 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”.*

Jednocześnie SZRT potwierdza kluczową rolę inwestycji kolejowych CPK w zwiększaniu roli tej gałęzi transportu: *„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”.* Przewidywane do budowy linie kolejowe ujęte są m.in. na mapie „Sieć kolejowa, lotniska, porty i drogi wodne w 2030 r.” (w 3 przypadkach jako odcinki planowane do budowy po 2030 r.).

4.1.3 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030” została przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. KSRR identyfikuje cele polityki regionalnej i działania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorząd terytorialny oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki oraz określa systemowe ramy prowadzenia polityki regionalnej.

W ramach celu szczegółowego 1.5 „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów” KSRR wskazuje, że *„Głównym obszarem oddziaływania polityki regionalnej w zakresie wspierania infrastruktury transportowej będą działania na rzecz poprawy dostępności polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach: w skali międzynarodowej (sieć TEN-T, połączenia transportowe w kierunku granic kraju), krajowej (łączenie ośrodków wojewódzkich), regionalnej (połączenie największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami) oraz lokalnej (w szczególności na obszarach wiejskich). Kontynuowane będą inwestycje służące stworzeniu nowoczesnego systemu transportowego, który pozwoli sprostać potrzebom wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz mobilności mieszkańców, a także wykorzystać w pełni potencjał gospodarczy regionu.”*, co jest zbieżne z celem głównym Programu.

Ponadto budowa CPK została zapisana w KSRR w załączniku nr 1 pod poz. nr 34 jako jeden z projektów strategicznych istotnych dla realizacji celów KSRR. Dokument określa inwestycje Programu jako: *„Planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu zostanie wybudowany Port Solidarność, który w pierwszym etapie będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju (w tym ok. 1600 km nowych linii), które umożliwią przejazd między Warszawą a większością największych polskich miast w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz. Inwestycja powinna umożliwić*

stworzenie ponad 150 tys. nowych miejsc pracy. Rozwój przestrzenny otoczenia CPK zostanie zaplanowany w kierunku rozwoju funkcji miastotwórczych, gospodarczo-biznesowych, innowacyjnych, ale także społecznych i kulturalnych, przy poszanowaniu obszarów kontynuacji produkcji rolniczej”.

4.1.4 Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.

Dokument „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”, który został przyjęty uchwałą nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 września 2022 r., identyfikuje cele i działania zmierzające do rozwoju transportu intermodalnego i uwzględnia potrzeby w tym zakresie w ramach dofinansowania w perspektywie finansowej Unii Europejskiej w latach 2021–2027.

KRTI jako cel główny określają stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Cel główny będzie realizowany przez cele szczegółowe dotyczące wsparcia multimodalnych łańcuchów logistycznych, działań wzmacniających pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego wobec innych gałęzi transportu oraz wykorzystanie nowoczesnych technologii wspierających organizację i rozwój przewozów intermodalnych.

KRTI wskazują, w celu szczegółowym 1B – Wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej, że *„działania w zakresie rozwoju linii kolejowych podejmowane są w ramach KPK i Programu CPK, i mają na celu wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych. Realizacja zadań w ramach tych programów przyczynia się do poprawy prędkości rozkładowej pociągów oraz poprawy przepustowości całej sieci kolejowej. Ważne jest także zapewnienie stałej prędkości handlowej pociągów i czasu przejazdu, gdyż te czynniki decydują o konkurencyjności kolejowego transportu intermodalnego w stosunku do transportu drogowego”.*

4.1.5 Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030

„Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030” została przyjęta uchwałą nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r. SRPC jest dokumentem o charakterze ponadregionalnym i koncentruje się na najważniejszych wyzwaniach o wymiarze ponadregionalnym, komplementarnych wobec strategii wojewódzkich i wpisuje się w cele krajowych i unijnych strategii rozwoju.

Celem głównym SRPC jest wykorzystanie synergicznych potencjałów rozwojowych województwa mazowieckiego i województwa łódzkiego dla wzmocnienia pozycji konkurencyjnej makroregionu Polski Centralnej zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym. Tak zdefiniowany cel główny ma być realizowany przez szereg obszarów współpracy między regionami, w tym przez realizację kierunków działań zdefiniowanych w ramach Celu szczegółowego V – „Multimodalny węzeł transportowy o znaczeniu międzynarodowym”.

4.1.6 Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

„Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przyjęty uchwałą nr 92/2022 Rady Ministrów z dnia 4 maja 2022 r. stanowi potwierdzenie przez Radę Ministrów listy inwestycji transportowych, wynikających z SZRT oraz związanych z CPK,

i zmierza do synchronizacji prac wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie przedsięwzięć dotyczących powstania CPK.

Plan Zamierzeń to zestawienie planowanych inwestycji związanych z budową CPK na poziomie krajowym, obejmujący Inwestycję oraz transportowe Inwestycje Towarzyszące, których realizatorami będą Spółka, GDDKiA oraz PKP PLK S.A. W Planie Zamierzeń zawarto zasady doboru projektów oraz mapy zawierające wyniki modelowania multimodalnej sieci transportowej, uwzględniającej przedmiotowe przedsięwzięcia. Zaprezentowano je w kontekście korytarzy sieci bazowej TEN-T, wskazano, które odcinki znajdują się w tych korytarzach, oraz opisano powiązania pozostałych inwestycji z siecią TEN-T.

4.1.7 Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności

„Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności” jest dokumentem programowym określającym cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19. KPO został przyjęty przez Radę Ministrów 30 kwietnia 2021 r., w dniu 1 czerwca 2022 r. został zaakceptowany przez Komisję Europejską, a 17 czerwca 2022 r. przez Radę UE.

KPO określa obszary i działania wsparcia transformacji gospodarki polskiej z wykorzystaniem tych środków finansowych, w tym również na inwestycje infrastrukturalne. KPO przewiduje szeroki zakres reform transportowych, a realizacja CPK jako węzła przesiadkowego i systemu nowych połączeń międzyregionalnych (wymienione w ramach komponentu „Zielona, inteligentna mobilność”) ma przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu w Polsce, służyć modernizacji infrastruktury i stanowić krok w kierunku transportu proekologicznego.

4.1.8 Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych

„Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych” przyjęty uchwałą nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 r. jest podstawowym obowiązującym dokumentem rządowym, określającym kierunek rozwoju infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej w Polsce. PRSLiLUN jest dokumentem o charakterze kierunkowym, identyfikującym m.in. potrzeby rozwojowe infrastruktury lotniskowej w Polsce do 2020 r. Aktualnie trwają prace nad aktualizacją założeń, a nowy dokument „Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” będzie miał charakter strategii rozwoju w odniesieniu do lotnisk lokalnych i regionalnych (Rozdział 3.2.8). W planie działań PRSLiLUN przewiduje m.in. zadanie pod nazwą Nowe Lotnisko Centralne dla Polski (zadanie 5.1.2.). Zgodnie z dokumentem lotnisko centralne ma pełnić rolę portu węzłowego na bazie siatki połączeń flagowego przewoźnika – Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.

4.1.9 Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)

„Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” jest dokumentem, który ma w krótkiej perspektywie zastąpić PRSLiLUN. W dniu 25 maja 2023 r. Stały Komitet Rady Ministrów przyjął projekt uchwały w sprawie przyjęcia polityki wraz z rekomendacją projektu Radzie Ministrów oraz rozstrzygnął o przeniesieniu całej lotniczej działalności komercyjnej (ruchu cywilnego) z Lotniska Chopina na lotnisko CPK.

Polityka lotnicza, w odpowiedzi na nowe wyzwania dla rynku, określi na poziomie strategicznym kierunki i strukturę ramową rozwoju lotnictwa i będzie stanowić aktualizację, uzupełnienie i rozwinięcie

celów, założeń i kierunków stanowiących przedmiot dokumentów o charakterze strategicznym wyższego rzędu.

Cele strategiczne Polityki lotniczej są potwierdzeniem dążenia do osiągnięcia dojrzałego, konkurencyjnego rynku lotniczego w Polsce, przyczyniającego się do stałego wzrostu gospodarczego kraju, realizowanego z uwzględnieniem jakości życia obywateli i zasad ochrony środowiska oraz dążenia do osiągnięcia pozycji europejskiego lidera i integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego. Ich osiągnięcie ma być możliwe przez realizację ośmiu kierunków interwencji, w tym odnoszących się wprost do CPK.

Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce.

Polityka lotnicza przedstawia koncepcję CPK i jego rolę w systemie transportowym Polski i Europy Środkowo-Wschodniej oraz cele i założenia strategiczne CPK zarówno w kontekście wzmocnienia pozycji konkurencyjnej Polski w segmencie pasażerskiego transportu lotniczego, jak i rynku przewozu towarów. Dokument traktuje także o implikacjach CPK dla rynku lotniczego, wpływie na rozwój transportu intermodalnego oraz wpływie na Lotnisko Chopina (w tym o przeniesieniu całego ruchu cywilnego z tego lotniska do CPK) i lotniska regionalne.

Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych.

CPK jest przedmiotem zapisów polityki w kontekście rozwoju intermodalności transportu w Polsce. Podkreśla się wagę rozbudowy infrastruktury drogowo-kolejowej, integrującej port lotniczy z aglomeracjami w modelu piasty i szprych, jak i główną siecią transportową kraju.

Kierunek interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej.

Polityka lotnicza podkreśla konieczność działań w zakresie dostosowania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, sposobu finansowania i kadry operacyjnej do potrzeb uruchomienia CPK. Jednocześnie jest niezbędne opracowanie i symulacje nowego układu struktur przestrzeni powietrznej dla całego Rejonu Informacji Powietrznej Warszawy.

Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego.

Polityka lotnicza podkreśla potencjał CPK w rozwoju rynku lotniczego ruchu towarowego w Polsce, również z punktu widzenia Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Dostrzega potencjalne korzyści w postaci zwiększenia przepustowości i dostępności infrastruktury w zakresie terminali, płyt postojowych czy dróg kołowania dla szerokokadłubowych samolotów, które wykonują loty towarowe. Dokument identyfikuje potrzebę stworzenia infrastruktury lotniczej dostosowanej do ruchu towarowego, maksymalnie skomunikowanej z transportem drogowym i kolejowym.

4.2 Unijne dokumenty strategiczne

Realizacja Programu wpisuje się w założenia formułowane w dokumentach strategicznych przyjmowanych na poziomie UE.

4.2.1 Europejski Zielony Ład

Przyjęta w 2019 r. strategia Europy na rzecz zrównoważonego wzrostu gospodarczego nazwana Europejskim Zielonym Ładem (ang. „European Green Deal”) stawia sobie za cel przekształcenie UE w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę, która w 2050 r. osiągnie neutralność

klimatyczną (zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto), w której nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużycia zasobów oraz w której żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle.

Ze względu na fakt, że transport odpowiada za jedną czwartą unijnych emisji gazów cieplarnianych (i wartość ta wciąż rośnie), wskazano, że osiągnięcie powyższego celu wymaga do 2050 r. ograniczenia emisji w sektorze transportu o 90% i będą się musiały do tego przyczynić wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny.

Elementy Europejskiego Zielonego Ładu mają być finansowane z instrumentu Plan Odbudowy dla Europy (ang. „Next Generation EU”), u podstaw którego leży wyjście z pandemii COVID-19. Pakiet przyjętych polityk przewiduje działania w zakresie klimatu, energii, rolnictwa, przemysłu, środowiska, finansów, rozwoju regionalnego oraz badań naukowych i innowacji, a także transportu. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu Komisja Europejska przyjęła pakiet wniosków ustawodawczych mających dostosować unijną politykę klimatyczną, energetyczną, transportową i podatkową na potrzeby realizacji celu, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r. o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z 1990 r. W ramach polityki transportowej stawia się za cel przede wszystkim modernizację unijnego systemu transportowego oraz wspieranie ekologicznej i inteligentnej mobilności. Przewiduje się, że CPK będzie pozytywnie wpływać na rozwój połączeń transportowych między regionami Europy (connectivity), a w konsekwencji wzrost mobilności. Intermodalny charakter przedmiotowej inwestycji odpowiada na potrzebę rozwoju zrównoważonego środowiskowo transportu publicznego. Jednocześnie z budową lotniska obsługującego Europę Środkowo-Wschodnią powstaną także nowe linie kolejowe, włączające je w sieć kolejową kraju oraz umożliwiające rozwój szybkich i efektywnych połączeń kolejowych.

4.2.2 Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Polityka Unii Europejskiej w zakresie spójnej sieci transportowej opiera się na koncepcji TEN-T i dotyczy wdrażania oraz rozwoju ogólnoeuropejskiej sieci linii kolejowych, dróg kołowych, śródlądowych dróg wodnych, morskich szlaków żeglugowych, portów morskich, portów lotniczych i terminali kolejowo-drogowych. Celem tej polityki jest wzmocnienie spójności społecznej, ekonomicznej i terytorialnej Unii Europejskiej przez rozwijanie, usprawnianie i uzupełnianie infrastruktury transportowej oraz usuwanie jej wąskich gardeł i barier technicznych. Obecnie założenia i kształt sieci TEN-T reguluje rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, zwane dalej „rozporządzeniem TEN-T”, przyjęte na podstawie rewizji sieci TEN-T z lat 2009–2013. Do sieci TEN-T należą następujące planowane odcinki linii kolei dużych prędkości:

- do sieci bazowej: linie kolejowe w ciągu nr 9: Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań;
- do sieci kompleksowej: linia kolejowa Katowice – granica państwa w ciągu nr 7 oraz linie na odcinku Żarów – granica państwa w ciągu nr 9.

Linia Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław stanowi także element korytarza sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie” (zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę” i uchylającym rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz. Urz. UE L 249 z 14.07.2021, str. 38)).

Kolejna rewizja polityki TEN-T rozpoczęła się w kwietniu 2019 r. Jej celem jest nie tylko ewaluacja dotychczasowych zapisów polityki i jej realizacji, ale również ustalenie dalszych kroków rozwoju transportu w zgodzie z Europejskim Zielonym Ładem, to jest w sposób wychodzący naprzeciw

ambicjom polityki klimatycznej Unii Europejskiej. W ramach procesu rewizji polityki TEN-T odbyły się m.in. szerokie konsultacje publiczne. Obecnie trwa opracowanie projektu nowego rozporządzenia. Polityka TEN-T realizuje cele modernizacji unijnego systemu transportowego oraz wspierania ekologicznej i inteligentnej mobilności.

Najnowszy projekt rozporządzenia z dnia 1 grudnia 2022 r. uwzględnia najważniejsze plany rozbudowy sieci transportowej związane z budową CPK. Do sieci TEN-T wpisano:

- CPK (do sieci bazowej);
- terminal drogowo-kolejowy „Baranów-CPK” (do sieci bazowej);
- linie kolejowe w ciągu nr 9: Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań (pozostały w sieci bazowej i w korytarzu „Morze Północne – Morze Bałtyckie”);
- linię Katowice – Ostrawa (do nowej kategorii sieci „bazowej rozszerzonej pasażerskiej” – są to inwestycje, których realizacja powinna zostać ukończona do 2040 r. o wyższym priorytecie niż sieć kompleksowa, co oznacza również wyższy priorytet przy przyznawaniu środków unijnych);
- linię CPK – Płock – Warlubie (do sieci „bazowej rozszerzonej pasażerskiej”, została także włączona do przebiegu europejskiego korytarza transportowego „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”);
- linię Milanów – Biała Podlaska – Fronołów (do sieci „bazowej rozszerzonej pasażerskiej i towarowej”, została także włączona do przebiegu europejskiego korytarza transportowego „Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie”);
- linie przecinające się w Węźle Małopolsko-Śląskim i tworzące układ połączeń Centralnej Magistrali Kolejowej, Krakowa, Katowic i Chełmka (do sieci kompleksowej);
- linię Łętownia – Rzeszów (do sieci kompleksowej);
- odcinek Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko (do sieci kompleksowej).

Efektom ujęcia ww. odcinków w finalnej wersji rozporządzenia opisującego sieć TEN-T będzie m.in. jednoznaczne potwierdzenie ich znaczenia na poziomie europejskim, a w efekcie ułatwienie pozyskiwania środków z funduszy i instrumentów UE przeznaczonych na transport kolejowy.

Włączenie najważniejszych projektów związanych z CPK w europejską sieć TEN-T podkreśla wagę Przedsięwzięcia i jego potencjał. Inwestycje CPK uwzględnione w sieci TEN-T odpowiadają na główne cele strategii TEN-T, tj.:

- konieczność zapewnienia spójności terytorialnej UE i poprawy swobodnego przepływu osób i towarów oraz uzupełnianie brakujących połączeń i eliminację wąskich gardeł w transporcie – przez budowę węzła komunikacyjnego obsługującego region Europy Środkowo-Wschodniej oraz linii uzupełniających sieć kolejową na najważniejszych ciągach transportowych;
- łączenie sieci drogowej, kolejowej i lotniczej – przez multimodalny charakter CPK, integrujący wszystkie powyższe środki transportu.

4.2.3 Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa

„Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa” ogłoszona w dniu 7 grudnia 2015 r. komunikatem Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów nr COM(2015) 598 jest kompleksowym dokumentem na rzecz umacniania konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa. Strategia wyznacza poniższe priorytety:

- wejście na rynki rozwoju przez podniesienie poziomu usług, zwiększenie dostępu do rynku i możliwości inwestowania z państwami trzecimi, przy zagwarantowaniu równych warunków działania;
- działania przeciwko ograniczeniom wzrostu w powietrzu i na ziemi – zmniejszenie ograniczeń przepustowości i poprawa wydajności i dostępności;
- utrzymanie wysokich unijnych standardów bezpieczeństwa i ochrony przez przejście na system oparty na wynikach i uwzględnianie ryzyka.

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2017 r., w sprawie europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa (2016/2062(INI)), podkreśla stanowisko UE m.in. w sprawie konsolidacji jednolitego rynku lotniczego UE, dostrzega konieczność strategicznego planowania europejskiego systemu portów lotniczych, zwraca uwagę na sposób finansowania sektora lotniczego (w tym podkreśla znaczenie publicznego i prywatnego finansowania przy jednoczesnym zachowaniu zasad pomocy publicznej czy dbałości o zachęty dla inicjatyw inwestycyjnych) i podkreśla konieczność wdrażania zielonych rozwiązań w sektorze.

Budowa i prognozowana operacyjność CPK wpisuje się w założenia Strategii, która ma na celu wzmocnienie pozycji UE jako światowego lidera w dziedzinie lotnictwa. Strategia oraz ww. rezolucja akcentują postulat „*lepszego połączenia w UE i na świecie*”, podkreślając wpływ sektora na rozwój gospodarczy rejonów, a także zapowiadają działania na szczeblu UE mające na celu rozwiązanie problemu ograniczeń przepustowości i efektywności, wynikających z nieefektywnego wykorzystania zasobów. CPK jest bezpośrednią odpowiedzią na ten postulat. Z kolei kompleksowy węzeł transportowy, którego port lotniczy jest centralnym elementem, stanowi krok ku realizacji zapisów Strategii odwołujących się do rozwijania celu lotnictwa unijnego jako integratora społeczności i aktywizatora wzrostu gospodarczego: „*Lotnictwo musi stać się integralną częścią transportu intermodalnego, służąc możliwie najlepszej dostępności, która z kolei przyczyni się do pobudzenia wzrostu gospodarki europejskiej.*”

4.2.4 Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

„Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, opublikowana w dniu 9 grudnia 2020 r. komunikatem Komisji Europejskiej nr COM(2020) 789, nawiązuje do postulatu dekarbonizacji sektora transportu wynikającego z zapisów Europejskiego Zielonego Ładu i zastępuje Białą Księgę Transportu „W kierunku konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” z 2011 r. Strategia wyznacza dziesięć inicjatyw przewodnich (obszarów strategicznych), których realizacja ma na celu dążenie ku transportowi „*zrównoważonemu, inteligentnemu i odpornemu*”. Dokument określa Plan Działania UE dla każdej z inicjatyw.

Druga inicjatywa „*Tworzenie zeroemisyjnych lotnisk i portów*” w całości odnosi się do infrastruktury transportu lotniczego i z punktu widzenia komponentu lotniczego węzła transportowego CPK zapowiada istotne zmiany:

- „*Porty i lotniska mają kluczowe znaczenie dla unijnych połączeń międzynarodowych, dla europejskiej gospodarki oraz dla regionów, w których te porty i porty lotnicze się znajdują. Jeżeli chodzi o przejście lotnisk i portów na bezemisyjne rodzaje transportu, nowym standardem muszą stać się najlepsze praktyki stosowane przez najbardziej zrównoważone lotniska i porty, umożliwiające najbardziej zrównoważone formy połączeń. Porty i lotniska powinny stać się ośrodkami multimodalnej mobilności i transportu, łączącymi wszystkie*

właściwe rodzaje transportu. Pozwoli to poprawić jakość powietrza w skali lokalnej, co z kolei przyczyni się do poprawy zdrowia okolicznych mieszkańców. (...).”;

- *„Komisja zaproponuje wprowadzenie środków, dzięki którym europejskie lotniska i porty staną się czyste, tj. zachęty do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz do tankowania stacjonujących statków wodnych i powietrznych energią odnawialną zamiast energią z paliw kopalnych, zachęty do rozwijania i korzystania z nowych, czystszych i cichszych statków powietrznych i wodnych, zmianę opłat lotniskowych, ekologizację ruchu naziemnego na lotniskach, a także usług i operacji portowych, optymalizację zawinięć do portów oraz szersze zastosowanie inteligentnego zarządzania ruchem. Komisja stosuje także środki, których wdrożenie zasugerowano w sprawozdaniu Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w związku ze zaktualizowaną analizą wpływu na klimat emisji lotniczych innych niż CO₂.”.*

Plany budowy CPK – w części lotniskowej – realizują inicjatywy „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”. W odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury planuje się m.in. zapewnienie punktów ładunkowych dla elektrycznych pojazdów lotniskowych w części airside oraz miejsc dla pojazdów elektrycznych (punktów ładowania) na parkingach. Postulat tworzenia zeroemisyjnych lotnisk i portów będzie realizowany przez koncepcję Net Zero Ready, polegającą na systemowym wdrażaniu rozwiązań zapewniających docelowo spełnienie przez port lotniczy warunku zeroemisyjności. Rozwiązania odpowiadające na postulaty „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności” zostały szerzej uwzględnione w projekcie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Lotniska, opracowanej przez Spółkę. Niezależnie od powyższego, Spółka będzie realizować priorytety „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”, zapewniając zrównoważone, bezpieczne i odporne rozwiązania w ramach całej multimodalnej infrastruktury transportowej węzła przesiadkowego.

W ramach drugiego filara unijnego podejścia (natychmiastowego doprowadzenia do szerokiej dostępności zrównoważonych alternatywnych rozwiązań) ujęte są:

- trzecia inicjatywa przewodnia *„Bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach”*. Odnosi się ona do obydwu podstawowych gałęzi transportu, objętych Programem. Wskazano w niej na konieczność budowy wysokiej jakości sieci transportowej z przewozami kolejami dużych prędkości na krótkich dystansach i usługami ekologicznego lotnictwa, umożliwiającymi zwiększenie liczby połączeń na dłuższych trasach;
- w ramach trzeciej inicjatywy przewodniej *„Ekologizacja transportu towarowego”* zaznaczono konieczność zwiększenia roli kolei w śródlądowym transporcie towarów dzięki m.in. jego pobudzenia przez zwiększenie zdolności przepustowej.

Celami pośrednimi dotyczącymi drugiego filara są:

- do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla;
- do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości wzrośnie dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie (w porównaniu z 2015 r.).

Budowa linii kolejowych objętych Programem wpisuje się w obydwie powyższe inicjatywy. Będą one stanowiły linie dużych prędkości, wchodzące w skład wysokiej jakości pasażerskiej kolejowej sieci transportowej. Na wybranych odcinkach będzie dopuszczony ruch towarowy (w szczególności

intermodalny), ponadto przeniesienie dalekobieżnych przewozów międzyregionalnych na nowe linie zwolni przepustowość na odcinkach istniejących m.in. dla przewozów towarowych.

4.2.5 Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady „Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich” opublikowany 14 grudnia 2021 r. określa ogólne kierunki wzmocnienia roli transportu kolejowego w zakresie przewozu osób na długich dystansach w kontekście dążenia do osiągnięcia niskoemisyjności transportu, w szczególności w obrębie sieci TEN-T. Zdaniem Komisji Europejskiej należy dążyć do usprawnienia kolejowego transportu pasażerskiego m.in. dzięki:

- udoskonalonej infrastrukturze w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich – przez budowę linii kolejowych dużych prędkości w ramach Programu znacząco poprawi się jakość wykonywanych przewozów oraz zwiększy się bezpieczeństwo i punktualność;
- wydajniejszemu wykorzystaniu sieci – budowa linii znacznie przyczyni się do poprawienia przepustowości całej sieci kolejowej, w tym istniejących odcinków, dzięki przeniesieniu ruchu dalekobieżnego i międzynarodowego na nowe linie dużych prędkości;
- lepszemu wdrażaniu dorobku prawnego UE w zakresie przewozów kolejowych oraz przyspieszeniu zapewnienia interoperacyjności – Kolejowe Inwestycje Towarzyszące będą realizowane z uwzględnieniem wszystkich wymagań Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności oraz z zastosowaniem ERTMS;
- konkurowaniu na równych warunkach z innymi rodzajami transportu – realizacja Kolejowych Inwestycji Towarzyszących znacznie przyczyni się do skrócenia czasów przejazdu między dużymi miastami w Polsce oraz umożliwi włączenie wielu regionów Polski w system transportu kolejowego.

4.2.6 Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 grudnia 2017 r. w sprawie „Europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej” podkreśla znaczenie i wyznacza kierunek działań w zakresie mobilności niskoemisyjnej, jako niezbędnych do przejścia UE na zrównoważoną i niskoemisyjną gospodarkę o obiegu zamkniętym. Strategia postuluje m.in. rozwiązania w zakresie intermodalnego systemu transportu, wspierającego transport publiczny, dąży do przejścia na niskoemisyjne alternatywne źródła energii i formułuje wymagania dotyczące poszczególnych sektorów transportu. Podkreśla się, że sektor lotnictwa powinien odpowiednio, sprawiedliwie i skutecznie przyczynić się do osiągnięcia celów klimatycznych wyznaczonych na 2030 r.

Realizacja CPK będzie wychodzić naprzeciw Europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej przez rozwiązania w zakresie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury, zapewnienie infrastruktury do tankowania statków powietrznych napędzanych wodorem w części airside, zapewnienie punktów ładowania dla elektrycznych pojazdów lotniskowych w części airside oraz zapewnienie miejsc dla pojazdów elektrycznych (punktów ładowania) na parkingach w części landside.

Ponadto inwestycja lotniskowa CPK – jako centralny element hubu transportowego łączącego również kolej i drogi – będzie przyczynić się do realizacji postulatów Europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej w zakresie tworzenia multimodalnego systemu transportu, w tym uwzględniającego transport publiczny.

W dokumencie wskazano także na stwarzanie zachęt do przechodzenia na rodzaje transportu o niższych poziomach emisji, takie jak koleje oraz wsparciu rozwoju multimodalnych korytarzy sieci bazowej.

4.2.7 Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie

„Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie” został ogłoszony komunikatem Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w styczniu 2007 r. Wobec spodziewanego „kryzysu przepustowości”, polegającego na wzrastającej luce między przepustowością a popytem na usługi lotnicze, Komisja Europejska formułuje szereg kluczowych działań mających na celu dalszy (zrównoważony) rozwój sektora lotniczego:

- lepsze wykorzystanie istniejącej przepustowości w portach lotniczych;
- spójne podejście do procedur bezpieczeństwa w portach lotniczych;
- wspieranie transportu kombinowanego, integracja i współpraca różnych rodzajów transportu;
- poprawa działalności portów lotniczych w zakresie ochrony środowiska naturalnego oraz ramy planowania budowy nowej infrastruktury portów lotniczych;
- opracowanie i wdrożenie oszczędnych rozwiązań technicznych.

Powyższe zamierzenia będą realizowane w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych, w szczególności wdrażając rozwiązania:

- zapewnienie intermodalności transportu lotniczego i kolejowego; połączenie lotniska CPK transportem kolejowym z największymi miastami Polski zapewni ograniczenie ruchu drogowego i poprawę jakości powietrza wokół portu lotniczego; szczególnie ważne będzie zapewnienie połączenia lotniska z Warszawą i Łodzią kolejami dużych prędkości;
- uwzględnienie uwarunkowań środowiskowych (hałasu) w planowaniu lokalizacji i budowy portu lotniczego; na etapie wyboru lokalizacji lotniska przeprowadzono analizy potencjalnego wpływu hałasu lotniskowego na zamieszkałe tereny, które uwzględniono w analizie wielokryterialnego celu ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasowego inwestycji;
- wdrożenie nowych technologii m.in. w zakresie zaawansowanych systemów nadzoru i kontroli ruchu naziemnego A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) czy technologii rozwijanych przez PAŻP w ramach zadań definiowanych w programie SESAR (Single European Sky ATM Research).

4.2.8 Zalecenia Rady Unii Europejskiej w sprawie polskich krajowych programów reform

W wydawanych corocznie „Zaleceniach Rady Unii Europejskiej w sprawie polskich krajowych programów reform” Rada UE podkreśliła konieczność stopniowej dekarbonizacji gospodarki (w 2020 r.) oraz zmniejszenie zależności od paliw kopalnych ogółem (w 2022 r.). Ma się do tego przyczynić ukierunkowanie inwestycji m.in. na zrównoważony transport oraz przyspieszenie przesunięcia międzygałęziowego w kierunku transportu publicznego.

W oba powyższe działania wpisuje się rozwój systemu kolei dużych prędkości, którego istotnym elementem będą linie przewidywane do budowy w ramach Programu.

5 Stan realizacji Programu etap I

Zasadniczym celem działań objętych Programem etap I jest szczegółowe zdefiniowanie zakresu i skali inwestycji, przyjęcie optymalnych wariantów realizacji przedsięwzięcia, określenie optymalnego planu jego realizacji, harmonogramów, jak i budżetów poszczególnych projektów, określenie sposobu ich finansowania – w tym ze środków publicznych – oraz wykup gruntów pod realizację. Jako główny cel pierwszego etapu należy uznać ukończenie prac planistycznych i przygotowawczych, umożliwiających rozpoczęcie prac budowlanych w 2023 r. w obszarach Inwestycji i Inwestycji Towarzyszących.

5.1 Inwestycja

W 2020 r. rozpoczęły się prace nad przygotowaniem Master Planu oraz Planu Generalnego. W wyniku prowadzenia tych działań w grudniu 2021 r. przedstawiono wstępną lokalizację lotniska, a w czerwcu 2022 r. ogłoszono wariant inwestorski dla Inwestycji. We wrześniu 2022 r. przekazano gminom do konsultacji Plan Generalny, a po ich zakończeniu zaktualizowany dokument został przekazany do dalszych uzgodnień i zatwierdzeń – z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Ministrem Obrony Narodowej oraz Ministrem Funduszy i Polityki Regionalnej. W dniu 7 czerwca 2023 r. Plan Generalny na lata 2022–2060 został zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury, co było warunkiem wystąpienia o tzw. promesę zezwolenia na założenie lotniska, czyli zapewnienie, że po spełnieniu wymogów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze wnioskujący uzyska zezwolenie na założenie lotniska. Zatwierdzenie Planu Generalnego zakończyło etap planowania CPK. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał promesę zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego – Centralnego Portu Komunikacyjnego pod Warszawą w dniu 21 lipca 2023 r.

Od listopada 2020 r. prowadzono badania środowiskowe i inwentaryzacje przyrodnicze w celu opracowania Raportu OOŚ. Prace nad raportem zakończono we wrześniu 2022 r., a w dniu 7 października 2022 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Inwestycji, którego załącznikiem jest opracowany przez Spółkę Raport OOŚ. Swoje uwagi do raportu w ramach udziału społeczeństwa mogli zgłaszać obywatele. W efekcie do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynęło kilkaset zgłoszeń – łącznie ponad tysiąc pytań i wniosków, do których Regionalny Dyrektor odniósł się w wydanej w dniu 7 lipca 2023 r. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja środowiskowa obejmuje m.in. terminal pasażerski, budynki i obiekty wspierające funkcjonowanie lotniska, wieżę kontroli ruchu lotniczego, drogi startowe i kołowania, płyty postojowe, węzeł kolejowy i drogowy, a także infrastrukturę towarzyszącą, np. hotele, budynki komercyjne oraz parkingi.

Od marca 2021 r. trwają badania terenu na obszarze przyszłego portu lotniczego – analizy geologiczne, saperskie oraz przygotowanie materiałów kartograficznych jako danych wejściowych do planowania i projektowania na dalszym etapie realizacji inwestycji.

W lipcu 2022 r. zostały zawarte umowy ramowe z Wykonawcami na roboty budowlane przygotowawcze dla przyszłego lotniska, następnie rozpoczęto przygotowanie zamówień częściowych na realizację prac z umów ramowych (pierwsze wyburzenia). Równolegle rozpoczęto projekty, które mają na celu umożliwienie prowadzenia zasadniczych robót budowlanych (m.in. usunięcie kolizji z sieciami elektroenergetycznymi najwyższych i wysokich napięć, budowa wodociągu, przełożenie sieci sanitarnych, zapewnienie infrastruktury transportowej, projekt i budowa dróg zewnętrznych).

Ważnym krokiem w stronę realizacji Inwestycji są rozstrzygnięte przetargi na prace projektowe. W latach 2022 i 2023 zawarto umowy i rozpoczęto współpracę z następującymi wykonawcami kluczowej dokumentacji projektowej dla portu lotniczego:

- Generalnym Projektantem Architektury (Master Architect - MA) – umowa z wykonawcą podpisana w listopadzie 2022 r., rozpoczęto prace nad Planem Realizacji Projektu oraz nad przygotowaniem wariantów koncepcji;
- Głównym Projektantem Inżynierii Lądowej (Master Civil Engineer - MCE) – umowa z wykonawcą podpisana w październiku 2022 r., opracowano Plan Realizacji Projektu i przystąpiono do opracowania projektu koncepcyjnego;
- Projektantem Integracji Systemów Lotniskowych (Airport Systems Integration Designer - ASID) – umowa z wykonawcą podpisana w grudniu 2022 r., rozpoczęto prace nad Planem Realizacji Projektu;
- Weryfikatorem dokumentacji projektowej (Design Review Function – DRF) – umowa z wykonawcą podpisana w styczniu 2023 r.;
- Projektantem Infrastruktury Wspierającej (Support Infrastructure Engineer - SIE) – podpisano dwie umowy ramowe z Wykonawcami – w styczniu i w marcu 2023 r. oraz ogłoszono postępowanie wykonawcze na wybór projektanta Wieży Kontroli Lotów;
- Wykonawcą koncepcji programowej dróg – umowa podpisana w marcu 2023 r.

Również w lipcu 2023 r. Spółka zaprezentowała koncepcję architektoniczną nowego lotniska przesiadkowego. Przyjęcie koncepcji architektonicznej lotniska oznacza przejście do kolejnego etapu, czyli opracowania projektu budowlanego.

Na terenie przyszłego lotniska, od początku 2023 r., trwają przygotowawcze prace budowlane (w tym rozbiórki i odwierty geologiczne), a Spółka w sierpniu 2023 r. opublikowała okresowe ogłoszenie informacyjne dotyczące planowanej budowy terminala nowego lotniska.

W ramach prac nad modelem finansowym oraz strategią finansowania CPK przygotowano pełną strukturę modelu finansowego i rozpoczęto pracę nad opracowaniem mechanizmu liczenia opłat lotniskowych.

5.2 Inwestycje Towarzyszące

Zarządzeniem Pełnomocnika z dnia 22 kwietnia 2021 r. przyjęty został dokument pn. „Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego”. Jest to dokument określający ramy realizacji przedsięwzięć służących przebudowie i rozbudowie układu komunikacyjnego, w tym wyznaczający korytarze, w których będą usytuowane nowe inwestycje kolejowe i drogowe związane z CPK. Dokument stanowi podstawę dla dalszych prac studialno-projektowych. Inwestycje ujęte w dokumencie objęto strategiczną oceną oddziaływania na środowisko zgodnie z ustawą 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.

Od sierpnia 2020 r. prowadzono prace w zakresie inwentaryzacji przyrodniczych oraz podpisano 11 umów wykonawczych dla projektów liniowych. Inwentaryzację przyrodniczą zakończono na projektach:

- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK;
- Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów;

- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny i linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny;
- Budowa Węzła kolejowego CPK;
- Budowa linii kolejowych nr 54 Trawniki – Krasnystaw i nr 56 Wólka Orłowska – Zamość – Bełzec – na odcinku Trawniki – Zamość;
- Budowa linii kolejowej Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa;
- Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko – na odcinku Ostrołęka – Łomża;
- Budowa linii kolejowej nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa;
- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań.

Zakończono postępowania ramowe i podpisano umowy ramowe na: inwentaryzację przyrodniczą, projektowanie, inżyniera kontraktu, STEŚ i STEŚ-rozszerzony (rozszerzona formuła, obejmująca dodatkowo przygotowanie materiałów niezbędnych do uzyskania decyzji środowiskowej i dokumentacji projektowej koncepcji programowo-przestrzennej).

W grudniu 2022 r. zakończyły się również wstępne konsultacje rynkowe dotyczące postępowania zakupowego na zawarcie umów ramowych z wykonawcami robót budowlanych dla kolejowych Inwestycji Towarzyszących. W maju 2023 r. ogłoszono trzy postępowania na umowy ramowe na roboty budowlane przygotowawcze (rozpoznanie podłoża gruntowego, rozbiórki i wycinki).

Prowadzono prace nad dokumentacją STEŚ/STEŚ-R dla poniższych projektów związanych z budową CPK:

- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK;
- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny i linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny;
- Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów;
- Budowa Węzła kolejowego CPK;
- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań;
- Budowa linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. Węzeł CPK – Płock – Włocławek;
- Budowa linii kolejowej nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa;
- Budowa linii kolejowej Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa;
- Budowa linii kolejowych nr 54 Trawniki – Krasnystaw i nr 56 Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec;
- Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko;
- Budowa linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie;
- Budowa linii kolejowej nr 88 na odc. Węzeł CPK – Grójec – Warka;
- Budowa linii kolejowej nr 84 na odc. Radom – Iłża – Kunów;
- Budowa linii kolejowej na odc. Grudziądz – Gdańsk.

Ogłoszono postępowania przetargowe na prace projektowe dla następujących projektów:

- Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów;
- Budowa linii kolejowych nr 54 Trawniki – Krasnystaw i nr 56 Wólka Orłowska – Zamość;
- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań;
- Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża.

W pierwszej połowie 2023 r. wybrano wykonawców prac projektowych dla projektów:

- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny;
- Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno;
- Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Kępno – Czernica Wrocławska;
- Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Czernica Wrocławska – Wrocław Główny;
- Budowa linii kolejowej Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa.

W 2022 r. oraz do czerwca 2023 r. wybrano warianty inwestorskie przebiegu planowanych linii kolejowych dla Węzła kolejowego CPK oraz Warszawa – Łódź, Łódź – Wrocław, Łętownia – Rzeszów, Sieradz – Poznań, Katowice – Granica Państwa.

We wrześniu 2022 r. w ramach projektu Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (województwo mazowieckie i województwo łódzkie) oraz w grudniu 2022 r. rozstrzygnięto postępowanie przetargowe na wybór Inżyniera Kontraktu. W listopadzie 2022 r. podpisano trzy umowy dla zadań częściowych oraz rozpoczęto opracowywanie projektów budowlanych.

Dla projektu pn. Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14 została opracowana koncepcja programowo-przestrzenna, uzyskano wszystkie decyzje środowiskowe i lokalizacyjne (za wyjątkiem posterunku odgałęźnego Retkinia). Opracowano projekty budowlane, które były podstawą do złożenia wniosków o wydanie Pozwolenia na Budowę dla podbicia fundamentów Łódzkiego Domu Kultury, budowy komory Retkinia, komory Łódź Fabryczna oraz Tunelu.

Dodatkowo prowadzono działania wspólne w zakresie opracowywania analiz, koncepcji, wytycznych i standardów na rzecz kolejowych inwestycji liniowych.

We wrześniu 2022 r. rozpoczęła się faza realizacji projektu pn. „Organizacja ruchu lotniczego i planowania Centralnego Portu Komunikacyjnego w ramach projektu: Zaawansowane symulacje na potrzeby przygotowania operacyjnego dla CPK” – Inwestorem realizującym projekt jest PAŻP.

5.3 Inne zadania

W kwietniu 2023 r. zakończono proces zbierania zgłoszeń do PDN, programu skierowanego do właścicieli nieruchomości z terenu przyszłego lotniska, którego celem było pozyskanie, na możliwie wczesnym etapie, jak największej liczby nieruchomości w drodze dobrowolnych transakcji. Do PDN zgłosili się właściciele, którzy dysponują nieruchomościami o łącznej powierzchni 3475 ha z czego 2269 ha w obszarze objętym wariantem inwestorskim. Według stanu na dzień 31 lipca 2023 r. w zasobie nieruchomości CPK znajduje się 1172 ha gruntów z czego 919 ha zostało nabytych w obszarze PDN, a 692 ha w obszarze objętym wariantem inwestorskim. Dla mieszkańców terenu inwestycji, którzy wzięli udział w PDN, Spółka wraz z Krajowym Zasobem Nieruchomości oraz Krajowym Ośrodkiem Wsparcia Rolnictwa przygotowuje propozycje nieruchomości zamiennych.

W ramach Programu etap I w latach 2020–2022 zrealizowano szereg prac analitycznych i planistycznych w celu określenia przyszłego zagospodarowania i rozwoju Obszaru otoczenia CPK oraz zapewnienia infrastruktury komplementarnej z wykorzystaniem rozwiązań innowacyjnych.

W odniesieniu do prac planistycznych (planowania przestrzennego), opracowano Strategię Rozwoju Obszaru otoczenia CPK i rozpoczęto proces jej konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego oraz Ministerstwem Funduszy i Polityki Rozwoju. Trwa opracowywanie strategicznej oceny oddziaływania

na środowisko z udziałem społeczeństwa, którego celem jest określenie, jakie skutki mogą powstać dla środowiska w przypadku realizacji postanowień Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK. Zakończyły się prace eksperckie, których celem była delimitacja Obszaru otoczenia CPK.

W wymiarze przestrzennym przeprowadzono szerokie analizy obszaru otaczającego CPK pod kątem wypracowania optymalnego modelu rozwoju przestrzennego w oparciu o doświadczenia międzynarodowe, opracowując w tym zakresie raporty scenariuszowe będące bazą do prowadzenia konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego.

W ramach analizy potencjału strategicznych projektów rozwojowych Obszaru otoczenia CPK opracowano raport nt. potencjałów przedłużenia linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej oraz rozpoczęto w tym zakresie dialog z interesariuszami.

Zrealizowano także prace analityczne ukierunkowane na ocenę potencjału gospodarczego Aerotropolis, które pozwoliły na wskazanie branż strategicznych dla jego rozwoju. Przeprowadzono konsultacje z izbami gospodarczymi, zrzeszeniami przedsiębiorców i pracodawców, a także spotkania w ramach grup roboczych z wybranymi instytucjami publicznymi. Na podstawie wniosków ze spotkań, wytycznych z dokumentów strategicznych, benchmarków (międzynarodowych studiów przypadków innych portów lotniczych), aktualnych raportów sektorowych oraz danych statystycznych, a także uwzględniając informacje uzyskane od doradcy strategicznego, przeanalizowano rozwój Obszaru otoczenia CPK pod kątem branż gospodarki, jak również pod kątem przyszłych potencjalnych obszarów rozwoju, przyjmując jako jedno z głównych zagadnień kształtowanie się mega trendów (technologicznych, gospodarczych, społecznych, środowiskowych) w perspektywie do 2030 r. oraz wpływ tych mega trendów na transformację gospodarki.

W ramach podejmowanych działań zrealizowano również prace analityczne i przygotowawcze związane z zapewnieniem taboru na potrzeby realizacji przewozów KDP. Efektem tych prac jest opracowany w grudniu 2021 r. dokument pn. „Koncepcja zapewnienia taboru pasażerskiego w związku z realizacją Programu CPK”, zawierający wykaz funkcjonalności i innowacji planowanego taboru, propozycje źródeł finansowania i struktury finansowania zakupu taboru oraz proponowaną ścieżkę planowanego trybu postępowania przetargowego.

6 Cele i zakres Programu

6.1 Cel główny Programu

Cel główny Programu wynika z misji określonej przez Radę Ministrów w Koncepcji CPK i polega na stworzeniu uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego przez 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.

6.2 Inwestycja

Nowe lotnisko jest integralną częścią CPK – węzła transportu intermodalnego, łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy – zlokalizowanego w gminie Baranów, w odległości około 37 km na zachód od centrum Warszawy. Inwestycja obejmuje także węzeł przesiadkowy dla transportu publicznego

oraz dworzec kolejowy, połączony z krajowym systemem transportu kolejowego ściśle zintegrowany z portem lotniczym.

Podstawowe wymagania i parametry CPK, dające się określić na wczesnym etapie przygotowań, zostały wskazane w Programie etap I, następnie uszczegółowione w Briefie Strategicznym CPK, który został poddany procesowi szerokich konsultacji z interesariuszami Programu. Dokładne parametry i szczegółowa lokalizacja portu lotniczego potwierdzone zostały w procesie planistycznym i przygotowawczym, który obejmował m.in. opracowanie Master Planu i Planu Generalnego oraz Raportu OOŚ. Wyniki prac planistycznych w zakresie planowanej infrastruktury lotniskowej i jej rozwoju zostały uwzględnione w Planie Generalnym na lata 2022–2060 zatwierdzonym w czerwcu 2023 r. W dokumencie tym określono parametry operacyjne i infrastrukturalne dla kolejnych etapów rozwoju lotniska, uwzględniające prognozy lotnicze dla Polski opracowane przez IATA.

Założono następujące maksymalne parametry operacyjne i infrastrukturalne dla pierwszego etapu działalności operacyjnej CPK:

- port lotniczy typu hub (przesiadkowy) umożliwiający obsługę intensywnych fal przylotowo-odlotowych;
- kod referencyjny lotniska – 4F (wg ICAO Aerodrome Reference Code);
- operacje lotniska w trybie 24/7/365;
- 2 równoległe drogi startowe o wymaganej długości 3800 m (dodatkowo na każdym kierunku założono zabezpieczenie wydłużonego startu o długości 200 m) i szerokości 45 m (dodatkowo wymagane pobocza przekładające się łącznie na szerokość całkowitą drogi startowej z poboczami na co najmniej 60 m oraz preferowaną szerokość 75 m);
- terminal pasażerski zdolny do obsługi całości ruchu pasażerskiego przeniesionego z Lotniska Chopina w dniu otwarcia, umożliwiający szybkie osiągnięcie przepustowości rocznej do 40 mln pasażerów oraz dalszej rozbudowy stosownie do prognoz ruchu;
- modułowa koncepcja terminalu pasażerskiego umożliwiająca dynamiczne skalowanie przepustowości w miarę potrzeb zarówno na etapie planowania, budowy, jak i eksploatacji;
- terminal pasażerski zintegrowany z dworcem kolejowym, umożliwiający obsługę ruchu intermodalnego;
- system dróg kołowania zapewniający bezpieczne i płynne poruszanie się statków powietrznych manewrujących w polu ruchu naziemnego (nośność i wymiary fizyczne dróg kołowania dostosowane do prognozowanego ruchu lotniczego);
- pozostała infrastruktura obejmująca m.in.:
 - płyty postojowe ze stanowiskami do obsługi pasażerskiej i cargo,
 - płyty do odladzania,
 - wieżę kontroli ruchu lotniczego,
 - lotnicze urządzenia naziemne (NAVAIDS), w tym wzrokowe pomoce nawigacyjne,
 - urządzenia i systemy meteorologiczne,
 - infrastrukturę cargo,
 - zaplecze dla obsługi technicznej statków powietrznych (infrastruktura MRO),
 - obiekty przeładunkowe dla cateringu,
 - obiekty i wyposażenie służb ratowniczo-gaśniczych,
 - obiekty służb publicznych i podmiotów wykonujących zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa,

- zaplecze paliwowe dla obsługi statków powietrznych (kolejowy front rozładunkowy, baza paliw lotniczych, system HYDRANT do dystrybucji paliwa lotniczego) oraz pojazdów operacyjnych (stacja paliw konwencjonalnych),
- drogi dla pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej (serwisowe, patrolowe, dojazdowe, awaryjne),
- ogrodzenie lotniska i bramy wjazdowe do strefy airside,
- obiekty utrzymania i wsparcia lotniska,
- obiekty obsługi naziemnej lotniska, w tym infrastruktura wsparcia i obsługi,
- parkingi oraz infrastrukturę dla pojazdów,
- obiekty administracyjne,
- system odprowadzania wód opadowych,
- rezerwę pod tymczasową infrastrukturę dla lotnictwa ogólnego.

Inwestycja obejmuje także stację i dworzec kolejowy ściśle zintegrowany z portem lotniczym o następujących zakładanych parametrach operacyjnych i infrastrukturalnych:

- przynajmniej 12 krawędzi peronowych i 6 peronów, umożliwiających obsługę pociągów dalekobieżnych o długości 400 m oraz pociągów regionalnych w aglomeracji warszawsko-łódzkiej;
- dogodna ścieżka przesiadki między dowolnymi peronami;
- zapewnienie możliwości bezkolizyjnego prowadzenia ruchu kolejowego we wszystkich kierunkach;
- zapewnienie możliwości efektywnej obsługi pociągów na relacjach szprychowych dalekobieżnych oraz pociągów aglomeracyjnych;
- zapewnienie możliwości obsługi ruchu przesiadkowego:
 - w ramach dworca kolejowego, między pociągami,
 - między dworcem kolejowym a lotniskiem,
 - między dworcem kolejowym a terminalem autobusowym,
 - między dworcem kolejowym a Airport City i Aerotropolis.

Inwestycja obejmuje również infrastrukturę mediów: zaopatrzenia w wodę, odprowadzania ścieków, zasilania w energię elektryczną oraz systemy ogrzewania i chłodzenia, zaspokajającą potrzeby terminala, dworca oraz pozostałych budynków i urządzeń i realizującą cele zrównoważonego rozwoju.

W ramach Inwestycji przewiduje się także zabezpieczenie (planistyczne i rezerwacja terenu) dalszego, etapowego rozwoju portu lotniczego w perspektywie do 2060 r., w zależności od zapotrzebowania na infrastrukturę, do następujących parametrów:

- praktyczna przepustowość roczna terminali pasażerskich 65 mln pasażerów, z możliwością dalszego rozwoju poza horyzont prognozy rocznej;
- 3 drogi startowe o praktycznej przepustowości ok. 144 operacji lotniczych na godzinę i ok. 450 tys. operacji lotniczych rocznie z możliwością dalszego rozwoju poza horyzont prognozy rocznej;
- pozostała infrastruktura – rozbudowywane w miarę potrzeb i popytu.

Inwestycja obejmuje również Airport City Centrum i Airport City rozumiane jako obszar zapewniający podstawowe funkcje wpierające i uzupełniające, funkcjonalnie powiązane z lotniskiem (m.in. parkingi, budynki biurowe i usługowe, zaplecze hotelowe, obiekty kongresowo-wystawiennicze) z przeznaczeniem do wykorzystania przez podmioty komercyjne, jak i publiczne. Ponadto planowana jest infrastruktura cargo, obejmująca terminale do obsługi frachtu lotniczego, terminale integratorów,

płyty postojowe i obiekty wspierające, infrastrukturę logistyczno-magazynową, skomunikowane z siecią dróg, kolei oraz lotniskiem.

Inwestycja obejmuje również wybudowanie ujęcia wody, infrastruktury zapewniającej energię elektryczną i ciepłą zaspokajającą potrzeby energetyczne terminala, dworca oraz pozostałych budynków i urządzeń, a także zapewnienie infrastruktury do obsługi paliw lotniczych, w tym paliw przyszłości, jak wodór.

Prace z zakresu infrastruktury elektroenergetycznej obejmują przyłącza do sieci wysokiego napięcia wraz z niezbędnymi głównymi i rozdzielczymi punktami zasilania, podstacje transformatorowe oraz pozostałe elementy sieci elektrycznej, w tym m.in. linie przesyłowe i zabezpieczenia. Planowana jest również budowa farm PV o docelowej łącznej mocy od 80 do 100 MWp wraz z niezbędnymi magazynami energii, dzięki którym będzie możliwa maksymalizacja korzyści wynikających z wdrożenia OZE oraz minimalizacja strat energetycznych wynikających z możliwości sieci.

Infrastruktura zapewniająca dostawy ciepła i chłodu obejmuje zdecentralizowane źródła ciepła i chłodu zlokalizowane w planowanych centrach energetycznych oraz niskotemperaturową sieć ciepłowniczą obejmującą teren inwestycji. Sieć będzie połączona z poszczególnymi budynkami przez węzły dedykowane poszczególnym obiektom lub grupom obiektów. Źródła ciepła nie będą wykorzystywać paliw kopalnych i będą zasilane za pomocą energii elektrycznej.

Ponadto zostanie wybudowana paliwowa infrastruktura przesyłowa, magazynowana oraz dystrybucyjna, między producentem paliwa, bazą paliwową na lotnisku oraz punktami tankowania do samolotów. Infrastruktura dla paliwa lotniczego Jet A-1 będzie składała się z kolejowego frontu rozładunkowego, bazy paliw oraz systemu HYDRANT. Metoda przesyłu paliwa lotniczego do lotniska będzie zabezpieczona przez drugi, alternatywny sposób dostaw, w razie wystąpienia jakichkolwiek problemów z podstawowym systemem zaopatrzenia. Początkowo będą to dostawy kolejowe oraz dostawy drogowe, a docelowo rurociąg przesyłowy oraz dostawy kolejowe.

Realizacja opisanych powyżej założeń wymaga wcześniejszego przygotowania tymczasowych korytarzy drogowych i wzmocnienia istniejących dróg.

Budowa CPK jest równoznaczna z koniecznością przeniesienia całej lotniczej działalności komercyjnej (ruchu cywilnego) z Lotniska Chopina do CPK. Tym samym Lotnisko Chopina z chwilą otwarcia CPK (i przeniesienia ruchu komercyjnego) utraci swój dotychczasowy status. Ustalenie to wynika wprost z Koncepcji CPK i stanowiło podstawowe założenie do przygotowania prognoz IATA „Aktualizacja szczegółowej długoterminowej prognozy ruchu lotniczego dla Polski i CPK” służących do prognozowania ruchu lotniczego w Polsce.

6.3 Inwestycje Towarzyszące

6.3.1 Przebudowa, rozbudowa albo budowa linii kolejowych

CPK stanie się węzłem przesiadkowym dla pasażerów krajowych, jak i zagranicznych, poruszających się w relacjach: kolej – kolej, kolej – samolot, samolot – kolej. Planowany do rozbudowy krajowy system pasażerskiego transportu kolejowego będzie atrakcyjną alternatywą dla transportu drogowego.

Kolejowe Inwestycje Towarzyszące zakładają przebudowę, rozbudowę lub budowę linii kolejowych, które będą stanowić szkielet systemu transportowego kraju. Zaplanowano 12 ciągów kolejowych, w tym 10 w układzie piasty i szprych, łączących rejon CPK i Warszawy z innymi regionami kraju oraz przejściami granicznymi. Ciągi nr 11 i 12 będą stanowiły połączenia uzupełniające, integrujące sieć

kolejową. Poszczególne ciągi składają się z nowych odcinków sieci oraz z wyremontowanych lub zmodernizowanych fragmentów istniejącej infrastruktury.

W ramach 30 projektów liniowych, których inwestorem jest Spółka, przewidziano budowę ok. 1900 km linii kolejowych. PKP PLK S.A. odpowiada za modernizację istniejących linii kolejowych, którymi zarządzają, oraz budowę nowych odcinków, objętych projektami obecnie przygotowywanymi przez ten podmiot lub mających charakter łącznic niewielkiej długości.

Nowe linie będą wykorzystywane przez pasażerskie pociągi dalekobieżne dużych prędkości łączące najważniejsze ośrodki miejskie, a także przez szybkie pociągi regionalne, obsługujące miejscowości dotychczas pozbawione dostępu do transportu kolejowego. Wybrane odcinki będą dostosowane do ruchu towarowego (w szczególności intermodalnego). W ramach procesu projektowania będzie uwzględnione ich powiązanie z towarowymi terminalami zarówno istniejącymi, jak i możliwymi do utworzenia w sprzyjających temu lokalizacjach, np. przebiegu nowej linii w pobliżu drogi wysokiej klasy.

Zasadniczy zakres działań w ramach kolejowych Inwestycji Towarzyszących w Programie będzie obejmował przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, a także wykonanie dokumentacji projektowej (koncepcji programowo-przestrzennej, projektu budowlanego, projektu wykonawczego), nabywanie praw do nieruchomości pod inwestycje kolejowe, uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych: decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, pozwoleń wodnoprawnych i pozwolenia na budowę, a także realizację robót budowlanych przygotowawczych i zasadniczych, a finalnie przekazanie wybudowanych linii kolejowych do eksploatacji.

Parametry wspólne dla nowych linii kolejowych przedstawiają się następująco:

- prędkość eksploatacyjna po uruchomieniu do 250 km/h (prędkości projektowe podano w opisach poszczególnych odcinków poniżej);
- zgodność z wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności;
- zabudowany ERTMS;
- łączność w systemie GSM-R (lub systemu, które go zastąpi); elektryfikacja podstawowa w systemie 2x25 kV prądu przemiennego lub w nielicznych przypadkach 3 kV prądu stałego;
- obiekty obsługi podróźnych dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania się;
- na liniach, po których przewidziano kursowanie pociągów towarowych – długości torów stacyjnych pozwalające na kursowanie pociągów o długości 750 m i dopuszczalne naciski osi 221 kN (22,5 t).

Realizacja kolejowych Inwestycji Towarzyszących jest niezbędna, aby zapewnić spójność powstającej sieci KDP w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, co zostało zapewnione przez synchronizację terminów realizacji poszczególnych projektów z krajami przyległymi. Powstaną połączenia w osi północ – południe w układzie międzynarodowym, łączące kraje bałtyckie i projekt RailBaltica z krajową siecią kolejową oraz projektami kolei czeskich, słowackich i węgierskich, wypełniając działania określone w grupie KDP dla państw grupy wyszehradzkiej oraz wzmacniając konkurencyjność polskich portów morskich. Przez zapewnienie możliwości połączenia z Ukrainą (ciąg Warszawa – Lublin – Lwów) zostaną skrócone czasy przejazdu w transporcie pasażerskim i towarowym oraz będzie możliwe dalsze przedłużenie linii na terenie Ukrainy, spełniając założenie o budowie linii KDP Warszawa – Kijów.

Ograniczone zostanie zjawisko wykluczenia komunikacyjnego przez budowę przystanków oraz węzłów przesiadkowych zintegrowanych z transportem dowozowym na nowych liniach kolejowych w miejscowościach dotychczas pozbawionych lub w ograniczony sposób obsługiwanych transportem kolejowym. Istotne wojewódzkie ośrodki miejskie (np. Płock, Sieradz, Grudziądz) zostaną powiązane z zasadniczymi przebiegami nowych linii dużych prędkości, zapewniając możliwość przesiadek i integracji z lokalnym transportem na obecnych głównych stacjach tych miast.

Większość linii kolejowych będzie dedykowana również dla transportu towarowego, zapewniając poprawę parametrów prowadzenia tej kategorii ruchu, a przy nowych liniach kolejowych powstaną terminale intermodalne, zwiększając atrakcyjność transportu kolejowego, ograniczając ciężarowy ruch drogowy i przyczyniając się do rozwoju lokalnej przedsiębiorczości.

Oczekiwane są następujące korzyści:

- skrócenie czasu przejazdu pociągów;
- wzmocnienie spójności komunikacyjnej kraju;
- zniwelowanie zjawiska wykluczenia transportowego;
- zwiększenie szans pracowników na regionalnym oraz krajowym rynku pracy dzięki możliwości łatwego i sprawnego dojazdu do lepiej płatnej lub bardziej dopasowanej pracy np. w innym mieście;
- możliwość przeprowadzki poza obszar miejski dla mieszkańców największych aglomeracji dzięki utrzymaniu łatwego dostępu do oferty zawodowej, edukacyjnej i społecznej dużego ośrodka miejskiego;
- zwiększony potencjał intensyfikacji działań biznesowych dla osób prowadzących lokalną działalność gospodarczą dzięki poprawie warunków i czasu podróży do kontrahentów;
- usprawnienie połączeń krajowych;
- zapewnienie połączeń o wysokim standardzie technicznym z Czechami i Ukrainą;
- włączenie Polski i Europy Środkowo-Wschodniej w europejski system KDP;
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i regionu Europy Środkowo-Wschodniej.

Poniżej znajduje się szczegółowy opis założeń i parametrów dla 12 ciągów kolejowych planowanych do realizacji w ramach Programu.

Ciąg nr 1

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

Inwestycje realizowane przez Spółkę:

- **Budowa linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. Węzeł CPK – Płock – Grochowski – Włocławek.** Projekt zakłada wybudowanie linii kolejowych w województwach mazowieckim i kujawsko-pomorskim o planowanej łącznej długości ok. 128 km: linii nr 5: CPK – Płock – Grochowski oraz linii nr 50: Grochowski – Włocławek. Linia nr 5 będzie fragmentem KDP Warszawa – CPK – Gdańsk. Przewidywana jest dla niej prędkość projektowa do 350 km/h, natomiast dla linii kolejowej nr 50 do 250 km/h; na obu liniach zasilanie 2x25 kV. Na odcinku będzie dopuszczony ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowane czasy przejazdu pociągu: z Warszawy Centralnej do Płocka: 45 min, do Włocławka 1 h 5 min; z CPK do Płocka: 30 min, do Włocławka 50 min.

- **Budowa linii kolejowej nr 400 na odc. Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek.** Projekt zakłada wybudowanie linii kolejowej w województwie wielkopolskim o planowanej długości ok. 71 km na odcinku Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Koszalina wyniesie: 3 h 45 min, z CPK do Koszalina: 3 h 30 min.
- **Budowa linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie.** Projekt zakłada wybudowanie nowych linii kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim o planowanej łącznej długości ok. 115 km na odcinku Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie. Linia nr 5 będzie fragmentem kolei dużych prędkości CPK – Gdańsk. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h dla linii kolejowej nr 5, do 250 km/h dla linii kolejowej nr 242; na obu liniach zasilanie 2x25 kV. Na odcinku będzie dopuszczony ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Grudziądza wyniesie: 1 h 25 min., z CPK do Grudziądza: 1 h 10 min.
- **Budowa linii kolejowej na odc. Grudziądz – Gdańsk.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach kujawsko-pomorskim i pomorskim o planowanej długości ok. 109 km na odcinku Grudziądz – Gdańsk, będącej fragmentem kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Gdańsk. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Gdańska wyniesie: 2 h 05 min., z CPK do Gdańska: 1 h 50 min.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Włocławek – Bydgoszcz – Piła – Szczecinek – Kołobrzeg;
- Koszalin – Białogard;
- Bydgoszcz – Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia;
- Tczew – Czersk;
- Warlubie – Tczew – Gdańsk – Słupsk.

Ciąg nr 2 (realizowany wyłącznie przez PKP PLK S.A.)

Warszawa – Ciechanów – Olsztyn.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze);
- Działdowo – Olsztyn.

Ciąg nr 3

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

Inwestycje realizowane przez Spółkę:

- **Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach mazowieckim i podlaskim o planowanej długości ok. 32 km na odcinku Ostrołęka – Łomża. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV.

Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Łomży wyniesie: 1 h 15 min., z CPK do Łomży: 1 h 30 min.

- **Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach podlaskim i warmińsko-mazurskim o planowanej długości ok. 107 km na odcinku Łomża – Pisz – Giżycko. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Giżycka wyniesie: 2 h 15 min, z CPK do Giżycka: 2 h 30 min.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Warszawa Wschodnia – Białystok – Kuźnica Białostocka (granica państwa);
- Białystok – Ełk – Suwałki – Trakiszki (granica państwa);
- Tłuszcz – Ostrołęka.

Ciąg nr 4 (realizowany wyłącznie przez PKP PLK S.A.)

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

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Warszawa – Mińsk Maz. – Siedlce – Biała Podlaska;
- Biała Podlaska – Terespol – granica państwa.

Ciąg nr 5

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

Inwestycje realizowane przez Spółkę:

- **Budowa linii kolejowych nr 54 i 56 na odc. Trawniki – Krasnystaw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość.** Projekt zakłada wybudowanie nowych linii kolejowych w województwie lubelskim o planowanej długości ok. 46 km na odcinku Trawniki – Krasnystaw Miasto – Wólka Orłowska – Zamość. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Zamościa wyniesie: 2 h 15 min, z CPK do Zamościa: 2 h 30 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 56 na odc. Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie lubelskim o planowanej długości ok. 43 km na odcinku Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Tomaszowa Lubelskiego wyniesie: 2 h 30 min, z CPK do Tomaszowa Lubelskiego: 2 h 45 min.
- Prowadzone będą także analizy w zakresie **utworzenia połączenia KDP z Ukrainą przez wydłużenie linii Trawniki – Bełżec w kierunku granicy państwa i dalej, do Lwowa.**

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Warszawa Wschodnia – Lublin – Dorohusk;
- Krasnystaw – Wólka Orłowska;
- Bełżec – Hrebenne (granica państwa).

Ciąg nr 6

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

Inwestycje realizowane przez Spółkę:

- **Budowa linii kolejowej nr 88 na odc. Węzeł CPK – Grójec – Warka.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie mazowieckim o planowanej długości 66 km na odcinku Węzeł CPK – Grójec – Warka. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z CPK do Radomia wyniesie 45 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 84 na odc. Radom – Iłża – Kunów.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach mazowieckim i świętokrzyskim o planowanej długości ok. 52 km na odcinku Radom – Iłża – Kunów. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 3 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Stalowej Woli wyniesie: 1 h 45 min, z CPK do Stalowej Woli: 1 h 40 min.
- **Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów.** Projekt zakłada wybudowanie nowych linii kolejowych w województwie podkarpackim o planowanej długości ok. 42 km na odcinku Łętownia – Rzeszów. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h dla linii kolejowej nr 58, do 120 km/h dla linii kolejowej nr 632; na obu liniach zasilanie 3 kV. Wybudowane linie kolejowe będą obsługiwały pociągi pasażerskie i towarowe. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Rzeszowa wyniesie: 2 h 15 min, z CPK do Rzeszowa: 2 h 10 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 122 na odc. Rzeszów – Sanok.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie podkarpackim o planowanej długości ok. 50 km na odcinku Rzeszów – Sanok. Przewidywana jest prędkość projektowa do 160 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Sanoka wyniesie: 2 h 50 min, z CPK do Sanoka: 2 h 45 min.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Warka – Radom;
- Skarżysko Kamienna – Sandomierz;
- Stary Garbów – Zbydniów – Stalowa Wola – Łętownia;
- Rzeszów – Jasło – Nowy Zagórz;
- Jedlicze – Szepietów.

Ciąg nr 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.

Inwestycje realizowane przez Spółkę:

- **Budowa linii kolejowych nr 111 i 113 na odc. Biała Błotna – Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Katowice.** Projekt zakłada wybudowanie nowych linii kolejowych w województwach śląskim i małopolskim o długości ok. 69 km na odcinku Biała Błotna – WMŚ – Katowice. Przewidywana jest prędkość projektowa do 300 km/h dla linii kolejowej nr 111, do 250 km/h dla linii kolejowej nr 113; na obu liniach zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Katowic wyniesie: 1 h 40 min, z CPK do Katowic: 1 h 25 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 111 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Chełmek.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach śląskim i małopolskim o długości ok. 17 km na odcinku WMŚ – Chełmek. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Bielska Białej wyniesie: 1 h 55 min, z CPK do Bielska Białej: 1 h 40 min.
- **Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie śląskim łączącej Katowice i granicę państwa z odgałęzieniem do Jastrzębia-Zdroju o łącznej długości ok. 74 km. Linia będzie stanowić element ciągu tzw. „KDP V4” (planowanej kolei dużych prędkości łączącej kraje Grupy Wyszehradzkiej). Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Ostrawy wyniesie: 2 h 15 min, z CPK do Ostrawy: 2 h 00 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 113 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Kraków.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie małopolskim o długości ok. 40 km na odcinku WMŚ – Kraków. Przewidywana jest prędkość projektowa do 300 km/h, zasilanie 2x25 kV. Zakładany jest wyłącznie ruch pociągów pasażerskich. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Krakowa wyniesie: 1 h 50 min, z CPK do Krakowa: 1 h 35 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 89 na odc. Wąsosz Konecki – Kielce.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie świętokrzyskim o długości ok. 25 km na odcinku Wąsosz Konecki – Kielce. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 3 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Kielc wyniesie: 1 h 20 min, z CPK do Kielc: 1 h 5 min.
- **Budowa linii kolejowej 73 na odc. Busko Zdrój – Żabno – Tarnów.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach świętokrzyskim i małopolskim o planowanej długości ok. 60 km na odcinku Busko Zdrój – Żabno – Tarnów. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Tarnowa wyniesie: 2 h 10 min, z CPK do Tarnowa: 1 h 55 min.
- **Budowa odcinków nowego przebiegu linii kolejowej nr 96 na odc. Tarnów – Nowy Sącz.** Projekt zakłada wybudowanie nowych odcinków linii kolejowej w województwie małopolskim o planowanej długości ok. 46 km na odcinku Tarnów – Nowy Sącz. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Nowego Sącza wyniesie: 2 h 30 min, z CPK do Nowego Sącza: 2 h 15 min.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Grodzisk Mazowiecki – Opoczno Południe – Zawiercie – Katowice – Tychy – Most Wisła – Czechowice-Dziedzice – Zabrzeg;
- Chełmek – Czechowice-Dziedzice;
- Idzikowice – Opoczno;
- Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna;
- Tumlin/Kielce Herbskie – Kielce – Sitkówka-Nowiny – Busko-Zdrój;
- Kraków Główny – Rudzice;
- Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark – Zakopane;
- Szczyrzyc – Mszana Dolna – Nowy Sącz – Leluchów.

Ciąg nr 8 (realizowany wyłącznie przez PKP PLK S.A.)

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

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

Skierniewice – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko Miasto.

Ciąg nr 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.

Inwestycje realizowane przez Spółkę:

- **Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (Y).** Projekt etapowany, zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej, stanowiącej fragment kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań, w województwach mazowieckim i łódzkim o długości ok. 100 km na odcinku Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do CPK wyniesie: 15 min, z Warszawy Centralnej do Łodzi: 45 min, z CPK do Łodzi: 30 min.
- **Budowa Węzła kolejowego CPK.** Projekt etapowany, zakłada wybudowanie węzła kolejowego (o łącznej długości ok. 100 km) w województwie mazowieckim, służącego obsłudze kolejowej CPK (umożliwienie dogodnego dojazdu pasażerom lotniczemu, pracownikom lotniska i mieszkańcom regionu CPK), stanowiącego centralny punkt przesiadkowy ogólnopolskiego systemu kolejowych przewozów pasażerskich opartego o linie KDP. Na podstawowych odcinkach Węzła (fragmenty linii nr 85 Warszawa – Łódź, nr 5 Korytów – CPK – Gdańsk oraz nr 88 CPK – Warka) przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h i zasilanie 2x25 kV. Wszystkie odcinki Węzła będą wykorzystywane przez pociągi pasażerskie (dalekobieżne i regionalne), natomiast wybrane fragmenty, wraz z towarzyszącą infrastrukturą przeładunkową, również przez pociągi towarowe.
- **Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię 14 (Y).** Projekt zakłada wybudowanie stanowiącej fragment kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań nowej linii kolejowej w województwie łódzkim na odcinku Łódź Fabryczna – PODG Retkinia położonej w znacznej części w tunelu. Szacowana długość linii wg założeń wstępnych to ok. 12 km. W tunelu przewidywana jest prędkość projektowa do 200 km/h, zasilanie 3 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich.

- **Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny (Y).** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie łódzkim o długości ok. 57 km na odcinku Łódź – Sieradz Północny, stanowiącej fragment kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Kalisza wyniesie: 1 h 20 min, z CPK do Kalisza: 1 h 05 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno (Y).** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach łódzkim i wielkopolskim o długości ok. 67 km na odcinku Sieradz Północny – Kępno, stanowiącej fragment KDP Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych.
- **Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Kępno – Czernica Wrocławska (Y).** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach wielkopolskim i dolnośląskim o długości ok. 55 km na odc. Kępno – Czernica Wrocławska, stanowiącej fragment kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych.
- **Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Czernica Wrocławska – Wrocław Główny (Y).** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie dolnośląskim o długości ok. 16 km na odc. Czernica Wrocławska – Wrocław Główny, stanowiącej fragment kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich oraz towarowych (na odcinku Czernica Wrocławska – Wrocław Brochów). Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Wrocławia wyniesie: 1 h 55 min, z CPK do Wrocławia: 1 h 40 min.
- **Budowa linii kolejowych nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa.** Projekt zakłada wybudowanie nowych linii kolejowych w województwie dolnośląskim o planowanej długości ok. 62 km na odcinku Żarów – granica państwa. Przewidywana jest prędkość projektowa do 250 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Wałbrzycha wyniesie: 2 h 35 min, z CPK do Wałbrzycha: 2 h 20 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew (Y).** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach łódzkim i wielkopolskim o planowanej długości ok. 79 km na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew, stanowiącej fragment kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Poznań. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Poznania wyniesie: 1 h 55 min, z CPK do Poznania: 1 h 40 min.
- **Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Pleszew – Poznań (Y).** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwie wielkopolskim o planowanej długości ok. 83 km na odc. Pleszew – Poznań, stanowiącej fragment kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Poznań. Przewidywana jest prędkość projektowa do 350 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do Poznania wyniesie: 1 h 55 min, z CPK do Poznania: 1 h 40 min.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Zduńska Wola – Sieradz;
- Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Zielona Góra;
- Wrocław – Jaworzyna Śląska;
- Poznań Główny – Kunowice (granica państwa);
- Zbąszyń/Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski;
- Poznań Główny – Szczecin Dąbie;
- Szczecin Port Centralny – Szczecin Główny.

Ciąg nr 10 (realizowany wyłącznie przez PKP PLK S.A.)

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

Odcinek objęty inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.: Warszawa Zach. – Poznań.

Ciąg nr 11 (realizowany wyłącznie przez PKP PLK S.A.)

Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

Szczecin Port Centralny – Szczecin Dąbie – Goleniów – Mosty.

Ciąg nr 12

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

Inwestycje realizowane przez Spółkę:

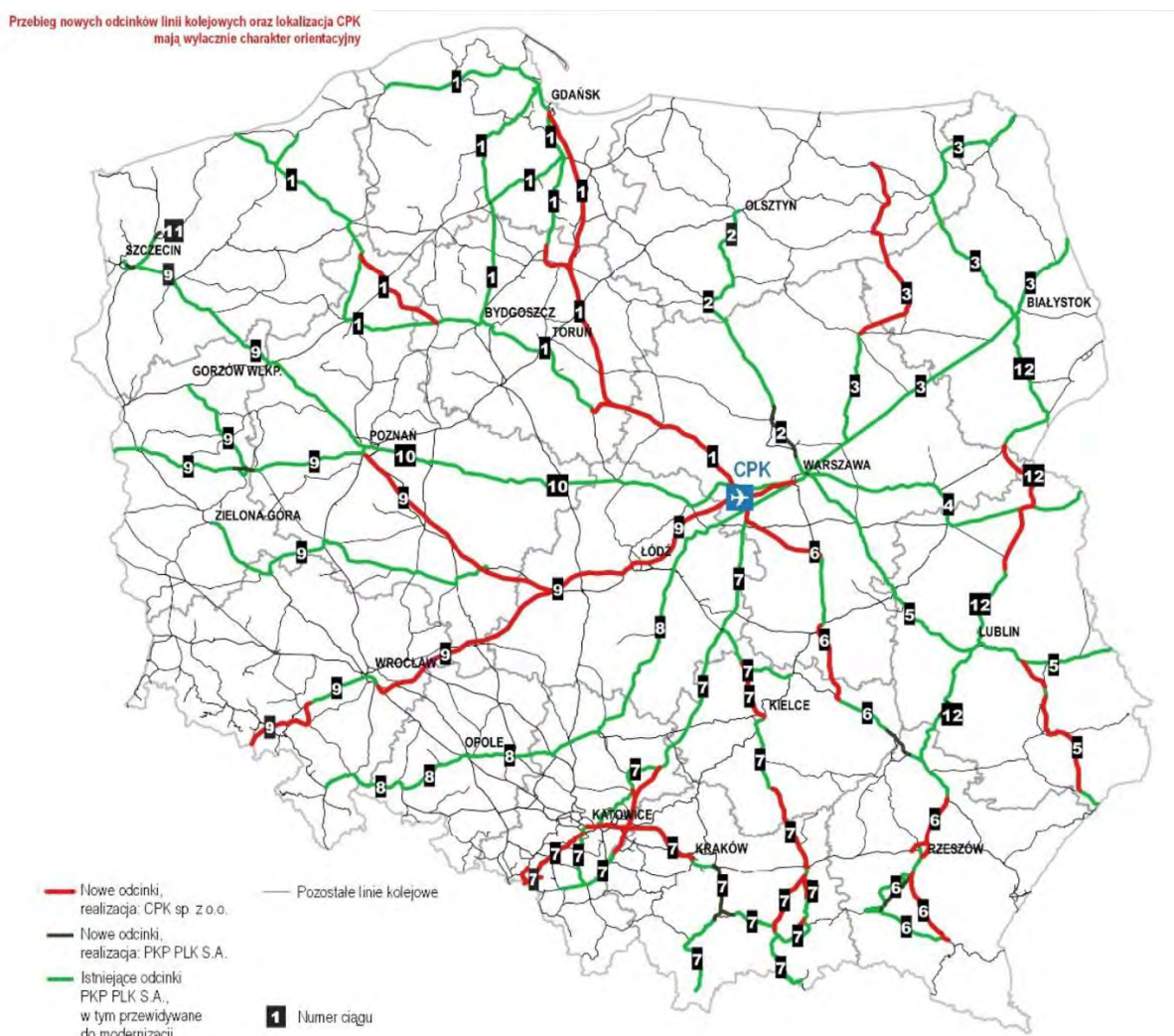
- **Budowa linii kolejowej nr 631 na odc. Milanów – Biała Podlaska – Fronołów.** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej w województwach mazowieckim i lubelskim o planowanej długości ok. 80 km na odc. Milanów – Biała Podlaska – Fronołów. Przewidywana jest prędkość projektowa do 200 km/h, zasilanie 2x25 kV. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Szacowany czas przejazdu pociągu z Lublina do Białegostoku wyniesie: 2 h 30 min.

Odcinki objęte inwestycjami realizowanymi przez PKP PLK S.A.:

- Lublin – Kraśnik – Rzeczyca;
- Lublin Północny – Milanów;
- Fronołów – Czeremcha – Hajnówka/Kleszczele – Lewki – Białystok.

Podstawowym dokumentem określającym źródła finansowania projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. jest Krajowy Program Kolejowy uchwalony na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Rysunek 1. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi) wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację



6.3.2 Rozbudowa lub budowa dróg publicznych

Przewidywane do budowy drogi, związane z Inwestycją i ujęte w SZRT, należy utożsamiać z Inwestycjami Towarzyszącymi, o których mowa w art. 2 pkt 4 Ustawy o CPK. Włączenie lotniska w system dróg wymaga zaprojektowania i wybudowania systemu dróg zewnętrznych umożliwiających sprawną obsługę transportową Inwestycji. W ramach Programu będą realizowane następujące elementy:

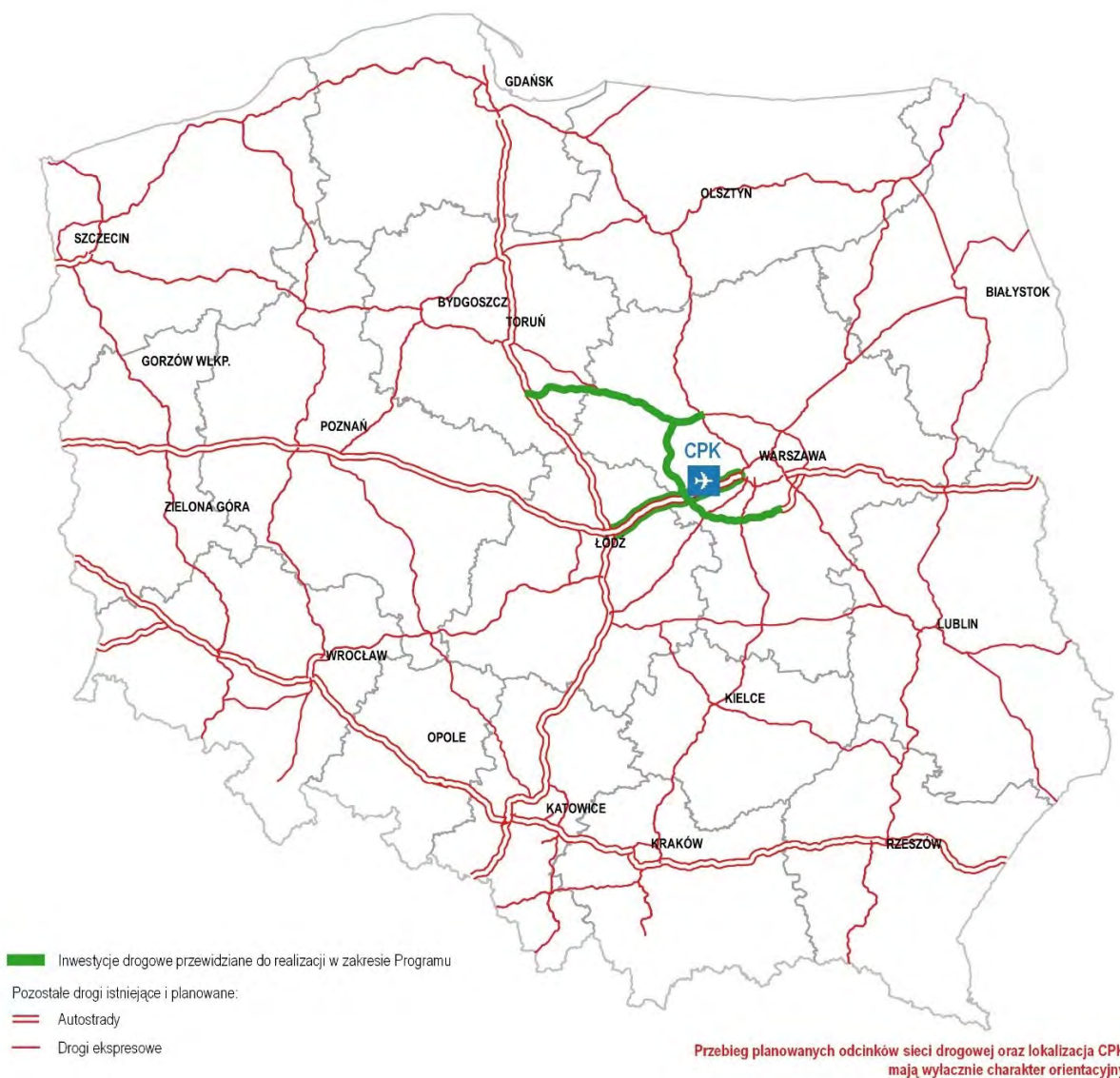
- **Rozbudowa autostrady A2 na odcinku Łódź – Warszawa** o dodatkowy pas ruchu w każdym kierunku. Projekt zakłada dostosowanie parametrów technicznych autostrady A2 do istniejącego i prognozowanego natężenia ruchu, zwiększenie przepustowości i usprawnienie połączenia drogowego między Warszawą a Łodzią oraz skrócenie czasu przejazdu i podniesienie komfortu jazdy;
- **Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW)** – budowa OAW w części zachodnio-południowej w standardzie drogi ekspresowej lub autostrady przebiegający w odległości około 40–50 km od centrum Warszawy, m.in. w bezpośrednim sąsiedztwie CPK. Droga ta usprawni

dojazd do CPK z kierunków innych niż obsługiwane przez A2. Dodatkowo zakłada się budowę systemu odwodnienia drogi, urządzeń ochrony środowiska, elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z drogą;

- **Budowa drogi S10 łączącej OAW z autostradą A1 w rejonie Torunia** – powiązanie CPK z rejonem Płocka i województwem kujawsko-pomorskim oraz przebiegającym północnym odcinkiem autostrady A1, istotnie usprawni funkcjonowanie sieci drogowej w zachodniej części województwa mazowieckiego. Inwestycja będzie realizowana z pełnym wyposażeniem w urządzenia bezpieczeństwa ruchu, ochrony środowiska, miejsca obsługi podróżnych oraz obejmie przebudowę (budowę) urządzeń towarzyszących.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację ww. odcinków jest GDDKiA, a finansowanie zapewniono w ramach Rządowego Programu Dróg Krajowych i Autostrad.

Rysunek 2. Drogowe Inwestycje Towarzyszące GDDKiA



W ramach wybudowania systemu dróg umożliwiających powiązanie lotniska z istniejącym układem dróg publicznych i wewnętrznych oraz rozwiązania kolizji z istniejącą oraz planowaną infrastrukturą będą realizowane następujące inwestycje drogowe:

- **Budowa drogi - autostrada A2 – CPK na odcinku:** Izdebno Małe (autostrada A2) – węzeł Terminal CPK (Wschodnia Obwodnica CPK) wraz z budową tych węzłów drogowych, budową i przebudową istniejących dróg publicznych oraz usunięciem kolizji;
- **Budowa Północnej i Wschodniej Obwodnicy CPK** na odcinku: Aleksandrów (droga krajowa nr 50) – Szymanów (Zachodnia Obwodnica CPK) – Strumiany – Stara Pułapina – węzeł Terminal CPK wraz z budową i przebudową istniejących dróg publicznych oraz usunięciem kolizji; jest to połączenie z autostradą A2 wraz z budową węzła drogowego oraz zachodnią, północną i wschodnią obwodnicą lotniska;
- **Budowa Zachodniej Obwodnicy CPK** na odcinku: Szymanów (Północna Obwodnica CPK) – Cyganka (droga krajowa nr 50) wraz z budową i przebudową istniejących dróg publicznych oraz usunięciem kolizji;
- **Rozbudowa i przebudowa drogi krajowej nr 50** na odcinku: Cyganka – węzeł Wiskitki (autostrada A2) wraz z budową i przebudową istniejących dróg publicznych oraz usunięciem kolizji.

Podmiotem odpowiedzialnym za ich realizację jest Spółka, a finansowanie zapewniono w ramach Programu.

6.3.3 Budowa urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego

Do Inwestycji Towarzyszących realizowanych przez PAŻP należą procesy planistyczne związane z przygotowaniem i wdrożeniem procedur lotu umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu lotniczego o wysokiej przepustowości z uwzględnieniem czynników środowiskowych oraz zaplanowanie reorganizacji przestrzeni powietrznej, uwzględniającej funkcjonowanie nowego portu lotniczego. Ponadto w ramach Inwestycji Towarzyszących PAŻP zidentyfikowano działania inwestycyjne polegające na wyposażeniu obiektów i instalacji urządzeń przeznaczonych do obsługi ruchu lotniczego takich jak np.: systemy wieży kontroli lotniska (TWR), urządzenia dozoru czy pomoce nawigacyjne określane jako NAVAIDS (ang. Navigational Aids – Pomoc nawigacyjna), które są niezbędne do prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania każdego portu lotniczego. W skład systemów zapewnianych przez PAŻP wejdą m.in.: system zobrazowania video dla organu kontroli lotniska, pomoce radionawigacyjne DME, ośrodki radiowe na potrzeby zapewnienia służb ruchu lotniczego, radar dozoru na potrzeby obsługi ruchu lotniczego do/z CPK, centrala telefoniczna dedykowana PAŻP, system automatycznej informacji lotniczej (D-ATIS) dla załóg statków powietrznych, system komunikacji głosowej, system rejestracji korespondencji służb kontroli ruchu lotniczego oraz systemy i wyposażenie przeznaczone dla TWR.

6.3.4 Sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej

W ramach realizacji Programu będą prowadzone roboty budowlane związane z budową linii kolejowych dużych prędkości. Linie te muszą być zasilane znacznie wyższym napięciem niż funkcjonujące obecnie w Polsce 3 kV prądu stałego, zgodnie ze światowym i europejskim standardem systemem zasilania 2x25 kV prądu zmiennego. Planowana budowa układu zasilania trakcyjnego 2x25 kV dla linii kolejowych CPK zakłada budowę 13 podstacji trakcyjnych wysokiego napięcia na liniach kolejowych objętych 14 projektami liniowymi wraz z ich powiązaniem na poziomie wysokich napięć z Krajowym Systemem Elektroenergetycznym oraz z siecią trakcyjną linii kolejowych (na poziomie 2x25 kV).

Etap I obejmuje opracowanie koncepcji projektowej dla lokalizacji 13 podstacji i linii zasilających 2x25 kV, pozyskanie gruntu, służebności przesyłu i uzyskanie decyzji lokalizacyjnych. Następnie planowane jest przygotowanie wniosku o przyłączenie, uzyskanie warunków przyłączenia i zawarcie umów

przyłączeniowych (co umożliwi rozpoczęcie prac po stronie PSE S.A. i operatorów systemu dystrybucji) oraz przygotowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego.

Etap II zakłada opracowanie projektów budowlanych, wykonawczych oraz realizację robót budowlanych. Projekt „Budowa układu zasilania trakcyjnego 2x25 kV dla linii kolejowych CPK” jest powiązany z rozbudową Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w sposób umożliwiający przyłączenie podstacji realizowanych przez PSE S.A. oraz operatorów systemów dystrybucyjnych z projektami liniowymi. Jest to działanie niezbędne do uruchomienia przewozów na liniach kolejowych realizowanych w ramach Programu.

6.3.5 Sieć kanalizacyjna

Jednym z kluczowych elementów umożliwiających realizację robót zasadniczych oraz późniejszą eksploatację lotniska jest zapewnienie racjonalnej gospodarki ściekowej. Zamierzenie inwestycyjne generuje konieczność wykonania budowy nowych sieci kanalizacyjnych i urządzeń infrastruktury technicznej, która posłuży do odbioru ścieków powstałych w trakcie prowadzenia prac budowlanych oraz w trakcie eksploatacji lotniska. Pozwoli to na ograniczenie zbiorników bezodpływowych, ograniczenie niekontrolowanych zrzutów nieczystości ciekłych oraz ich przenikanie do gleby, wód gruntowych i podziemnych. Przedsięwzięcie obejmuje swym zakresem projektowanie i budowę rurociągów tłocznych wraz z pompownią ścieków i niezbędną armaturą.

6.4 Inne zadania

W ramach innych zadań, koniecznych do osiągnięcia celu głównego Programu, jest planowana realizacja projektów rozwojowych tworzących wysokojakościowe przestrzenie do realizacji działalności gospodarczej z naciskiem na branżę TSL, generujących jakościowe przestrzenie publiczne i innowacje budowlane w kluczowych obszarach (efektywność energetyczna, retencja).

W tym zakresie są realizowane działania strategiczne i urbanistyczne wspierające rozwój regionalny i rozwój gospodarczy, działania w zakresie zapewnienia infrastruktury komplementarnej na potrzeby CPK, działania w zakresie innowacji, Program Społeczno-Gospodarczy.

Oczekiwane są następujące korzyści:

- maksymalizacja korzyści społeczno-gospodarczych CPK dla Obszaru otoczenia CPK, w tym podniesienie jakości życia, zapewnienie skoordynowanego rozwoju przestrzennego oraz zapewnienie jakościowych miejsc pracy;
- rozwój projektów skoncentrowanych wokół funkcji biznesowych i przemysłowych, co doprowadzi do dywersyfikacji źródeł przychodów dla zarządzającego lotniskiem;
- zapewnienie wysokiej jakości rozwiązań przestrzennych oraz budowlanych;
- zapewnienie atrakcyjności przewozów pasażerskich dzięki nowoczesnemu i innowacyjnemu taborowi;
- zapewnienie konkurencyjności oferty w przewozie przesyłek kurierskich i towarowych;
- zwiększenie efektywności w uzyskaniu miejsca w pierwszej dziesiątce portów lotniczych oraz spełnienia najwyższych standardów organizacyjnych przez wykorzystanie rozwiązań innowacyjnych.

6.4.1 Inwestycje rozwojowe

Inwestycje rozwojowe wokół lotniska

Przedsięwzięcia wyszczególnione niżej (Airport City i Cargo City) realizowane celem zagospodarowania terenów sąsiadujących z CPK będą przebiegać typowo dla procesu inwestycyjnego. Zrealizowane zostaną fazy obejmujące prace koncepcyjne, przygotowawcze i uzbrojenie terenu (w tym zapewnienie podstawowej sieci drogowej, zapewnienie infrastruktury technicznej, rozbiórki, niwelacje terenu itp.), przygotowanie dokumentacji projektowej wraz z niezbędnymi pozwoleniami oraz wybór wykonawcy, realizację robót budowlanych i prac odbiorowych wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na użytkowanie.

Airport City

Realizacja przedsięwzięcia pn. „Airport City” ma na celu stworzenie na obszarze sąsiadującym z terminalem pasażerskim lotniska wysokiej jakości wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej, pełniące rolę „Bramy do Polski”, będącej jednocześnie zaawansowanym technologicznie centrum biznesowym i ośrodkiem innowacji o globalnym zasięgu, uzupełnionym o funkcję kulturalną i rekreacyjno-rozrywkową. Założeniem przedsięwzięcia jest realizacja dzielnicy mixed-use, zaplanowanej i zaprojektowanej w zgodzie z współczesnymi trendami urbanistycznymi, w szczególności w zakresie tworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznych, implementacji technologii smart city i charakteryzującej się wysokim stopniem dostępności dla pieszych wraz z komfortowym dostępem do komunikacji publicznej.

Ostateczna lista konkretnych obiektów i funkcji oraz dokładna powierzchnia inwestycyjna zostaną określone po opracowaniu Master Planu Airport City. Na obecnym etapie przygotowań przewiduje się powstanie obiektów hotelowych, biurowych i usługowo-handlowych, centrów technologicznych i biznesowych oraz ośrodków kultury, obiektów rekreacyjno-rozrywkowych i innych.

Po 2030 r. jest planowane dalsze etapowanie rozwoju Airport City uwzględniające między innymi kontynuację robót budowlanych, a także realizację prac koncepcyjnych i planistycznych, prac przygotowawczych, w tym uzbrojenie terenu, prac projektowych i realizację robót budowlanych.

Airport City będzie realizowane stopniowo równocześnie z etapowaniem rozwoju infrastruktury lotniska. W szerszej perspektywie realizacja Airport City uwzględniać będzie zawieranie partnerstw instytucjonalnych, realizację inwestycji komercyjnych lub realizację inwestycji publicznych.

Cargo City

Projekt Cargo City zakłada realizację w sąsiedztwie CPK jednej bądź wielu wysokiej jakości przestrzeni rozwoju funkcji przemysłowych, usługowych i magazynowych. Cargo City to przedsięwzięcie wspierające urzeczywistnienie idei realizacji CPK jako hubu logistycznego o znaczeniu międzynarodowym. Celem jego realizacji jest utworzenie obszaru skumulowanej działalności branży TSL i rozwoju podmiotów przemysłu 4.0, w którym czynnikiem decydującym o jego sukcesie będzie wysoki stopień skomunikowania, dostępność rynków pracy, sąsiedztwo istniejących aktywności gospodarczych oraz elastycznie zaprojektowane założenie urbanistyczne.

Przedsięwzięcie będzie stanowić uzupełnienie planowanej działalności cargo na terenie lotniska. Założeniem przedsięwzięcia jest stworzenie sprzyjających i komfortowych uwarunkowań dla działalności szerokiego spektrum branż powiązanych z branżą TSL. Na potrzeby realizacji Cargo City zostanie przygotowany Master Plan Cargo City, który określi ramy przestrzenne i strukturę obsługi

transportowej nowych terenów inwestycyjnych. Całe założenie będzie uwzględniać aktualne i przyszłe potrzeby w zakresie implementacji zrównoważonych i innowacyjnych rozwiązań w budownictwie, infrastrukturze technicznej oraz energetyce.

Ostateczna lista konkretnych obiektów i funkcji oraz dokładna powierzchnia inwestycyjna zostaną określone po opracowaniu Master Planu Cargo City. Na obecnym etapie przygotowań przewiduje się powstanie wielkopowierzchniowych obiektów magazynowych z zapleczem biurowym, a także innych obiektów o funkcji przemysłowej i usługowej, w tym terminala intermodalnego. Wspierająco, z racji skali obszaru, przewiduje się również budynki hotelowe, biurowe i usługowo-handlowe. Ostateczna lista wskazująca konkretne obiekty, funkcje oraz dokładną powierzchnię inwestycyjną zostanie określona po opracowaniu Master Planu Cargo City.

Po 2030 r. jest planowane dalsze etapowanie rozwoju Cargo City uwzględniające między innymi kontynuację prac projektowych i robót budowlanych, a także realizację prac koncepcyjnych i planistycznych, prac przygotowawczych, w tym uzbrojenia terenu, prac projektowych i realizację robót budowlanych dla kolejnego obszaru Cargo City. Szczegółowy zakres robót budowlanych zostanie określony na etapie prac koncepcyjnych i planistycznych.

Projekty Airport City i Cargo City będą stanowić główną oś rozwoju społeczno-gospodarczego Obszaru otoczenia CPK i kreowania nowych miejsc pracy. Wszelkie przedsięwzięcia realizowane w ramach tych dwóch projektów będą stanowić wsparcie i uzupełnienie planowanych inwestycji zarówno po stronie Spółki, jak i terenów pobliskich gmin.

Rozbudowa sieci terminali intermodalnych (STI)

W ramach Programu są prowadzone analizy dotyczące technologii transportu intermodalnego, stanu transportu intermodalnego i naczepowego w Polsce, potencjału ładunkowego podatnego na przejęcia wewnątrz i międzygałęziowe, uwarunkowań legislacyjnych czy barier dla dalszego rozwoju transportu intermodalnego istniejących na polskiej sieci kolejowej. Wypracowano wstępną koncepcję biznesową dla rozwoju sieci terminali intermodalnych przy liniach kolejowych realizowanych przez Spółkę.

Planowane jest wybudowanie infrastruktury terminalowej (sieć terminali intermodalnych przystosowanych do obsługi zarówno kontenerów, jak i naczep). Pozwoli to na przeniesienie kołowego ruchu drogowego na tory, co wpłynie pozytywnie zarówno na rynek, jak i na ekologię. Lokalizacje planowanych inwestycji będą ściśle powiązane z nowo budowaną infrastrukturą kolejową. W pierwszym etapie projektu zakłada się inwestycję w 3–4 kluczowe lokalizacje terminali będących osią dla dalszego rozwoju dla STI w CPK.

6.4.2 Zapewnienie Taboru dla KDP

Koncepcja przygotowania i realizacji Programu zakłada umożliwienie przejazdu między Warszawą a największymi polskimi miastami w określonym czasie, co będzie możliwe do osiągnięcia dzięki wdrożeniu systemu KDP wraz ze wszystkimi funkcjonującymi podsystemami oraz zapewnieniu taboru mogącego poruszać się z prędkością eksploatacyjną 250 km/h. Parametry taboru KDP muszą być kompatybilne z infrastrukturą oraz spełniać wymogi techniczne i regulacyjne. Powinny również uwzględniać oczekiwania użytkowników pod względem komfortu i efektywności ekonomicznej.

W ramach projektu zapewnienia taboru dla CPK jest planowana organizacja i koordynacja wszelkich działań, w rezultacie których będzie można określić niezbędne funkcjonalności innowacyjnego taboru i podjąć decyzję o sposobie jego zapewnienia na potrzeby CPK oraz przeprowadzenie procesu jego

pozyskania. Wstępne szacunki dotyczące zapotrzebowania na składy kolejowe dużych prędkości, wynikające z analizowanych założeń ruchu w horyzoncie czasowym do 2040 r., wskazują na liczbę nawet 115 takich składów.

6.4.3 Program Społeczno-Gospodarczy

Program Społeczno-Gospodarczy stanowi wiązkę działań związanych w sposób ścisły z realizacją celów Programu, tj. wsparcia rozwoju nowego systemu transportu opartego na CPK oraz uśmierzanie pewnych, nieuchronnych uciążliwości związanych z realizacją każdego programu infrastrukturalnego. W ramach Programu Społeczno-Gospodarczego będą także realizowane tzw. projekty komplementarne, o których mowa w załączniku nr 5 do Koncepcji CPK.

Celem Programu Społeczno-Gospodarczego jest zapewnienie wsparcia w zakresie rozwoju danych obszarów, planów zagospodarowania ich, jak również działań wdrożeniowych, związanych z koordynacją inwestycji publicznych na terenach położonych w pobliżu Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących. Inwestycje, które będą realizowane w ramach Programu, będą następować po inwentaryzacji potrzeb instytucji publicznych, samorządów i wspólnot lokalnych. Działania tego rodzaju mogą polegać m.in. na wsparciu lokalnych placówek oświatowych, w szczególności szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe przygotowujących kadry na potrzeby CPK, placówek kulturalnych oraz 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.

Planowane przez Spółkę działania w zakresie Programu Społeczno-Gospodarczego koncentrują się na terenach Obszaru otoczenia CPK. Opcjonalnie, w ramach zidentyfikowanych potrzeb, jest możliwa realizacja działań również na innych obszarach, zwłaszcza objętych Inwestycjami Towarzyszącymi, w tym inwestycjami kolejowymi i drogowymi, tam gdzie może zaznaczyć się wpływ Inwestycji przy wskazaniu jednak, że priorytetowo traktowane będą tereny Obszaru otoczenia CPK.

W ramach działań Programu Społeczno-Gospodarczego 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. Maksymalizacja korzyści społeczno-gospodarczych będzie realizowana także przez wspieranie rozwoju nowych technologii i usług.

Ponadto szybki rozwój transportu kolejowego i lotniczego w Polsce jest również uzależniony od odblokowania projektów innowacyjnych oraz badań i rozwoju w dziedzinie transportu pasażerskiego i towarowego związanych z koleją oraz projektów lotniskowych. Rozwój innowacji w CPK przyczyni się również do rozwoju w innych sektorach (np. logistyki) i przyczyni się do zwiększenia wydajności gospodarki na drodze do zrównoważonego rozwoju.

Rolą CPK będzie pobudzenie ekosystemu innowacyjnego i przemysłowego firm badawczych i technologicznych oraz uczelni i instytutów do tworzenia nowych rozwiązań, które będą testowane i wdrażane w przyszłości. W szczególności należy zwrócić uwagę na rozwiązania ekologiczne i niskoemisyjne, autonomiczne, drogowe, satelitarne.

Kolejnym ważnym aspektem Programu jest społeczna odpowiedzialność Spółki za wpływ podejmowanych decyzji i działań na społeczeństwo i środowisko naturalne. Kluczowe inicjatywy realizowane w obszarze społecznej odpowiedzialności Spółki obejmują swym zakresem najważniejsze

aspekty rozwoju społeczno-gospodarczego m.in. edukacja, nauka i oświata oraz rozwój innowacyjności i techniki, bezpieczeństwo, sport i kultura fizyczna, ochrona środowiska i dziedzictwa przyrodniczego, kultura, sztuka i ochrona dziedzictwa kulturowego, ochrona i promocja zdrowia, rynek pracy i poszerzanie kwalifikacji, pomoc społeczna i działalność charytatywna, turystyka i rekreacja, a także budowa kapitału i dobrostanu społecznego.

Alokacja środków finansowych określonych w Programie Społeczno-Gospodarczym, w odniesieniu do istniejących mechanizmów finansowych ze wszelkimi ograniczeniami wynikającymi z zastosowania tych instrumentów, będzie następować na podstawie decyzji Pełnomocnika lub porozumienia Pełnomocnika z przedstawicielem właściwej jednostki organizacyjnej (jednostki samorządu terytorialnego, jednostek organizacyjnych Skarbu Państwa nieposiadających osobowości prawnej, agencji i innych państwowych osób prawnych, jak również innych osób prawnych).

7 Struktura podmiotowa Programu

7.1 Wykonawca Programu – Pełnomocnik

Na mocy art. 136 ust. 2 zdanie drugie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. 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 ustanawia się Pełnomocnika. Do szczegółowych kompetencji Pełnomocnika zgodnie z art. 5 Ustawy o CPK należy m.in. przygotowanie projektu Programu 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 oraz ich zmian oraz zatwierdzanie Dokumentu Wdrażającego i Zasad Zarządzania. Tym samym Pełnomocnikowi należy przyznać rolę podmiotu odpowiedzialnego za wykonanie Programu (wykonawcy).

7.2 Jednostki realizujące Program

Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych posługuje się również pojęciem jednostek realizujących program wieloletni. Przepis art. 136 ust. 4 tej ustawy zakłada również wspólną realizację programu wieloletniego przez dwa lub więcej podmiotów. W przypadku Programu złożona struktura podmiotowa programu wymaga ustanowienia jednostki koordynującej jego realizację na poziomie operacyjnym. Zgodnie z art. 2 pkt 10 Ustawy o CPK zadaniem Spółki jest zapewnienie przygotowania i realizacji Programu oraz koordynacji i kontroli realizacji Przedsięwzięć. W związku z tym koordynatorem Programu z mocy prawa jest Spółka. W Programie za jednostki realizujące program wieloletni należy również uznać spółkę PKP PLK S.A. (prowadzącą budowę lub przebudowę niektórych linii kolejowych wchodzących w skład nowego systemu transportu), GDDKiA (prowadzącą budowę i przebudowę dróg publicznych w pobliżu Inwestycji) i PAŻP (do której należy budowa urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego oraz przygotowanie do zarządzania ruchem lotniczym).

7.3 Podstawowe założenia systemu realizacji

Podstawy współpracy między jednostkami realizującymi Program określa Zasady Zarządzania, o których mowa w art. 20 Ustawy o CPK. Zasady Zarządzania zostały zatwierdzone przez Pełnomocnika i opublikowane 25 września 2020 r. w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury pod poz. 39 i są istotnym elementem pozwalającym na koordynację i monitorowanie przedsięwzięć prowadzonych przez Inwestorów i Wykonawców.

Na podstawie art. 20 ust. 2 Ustawy o CPK Inwestorzy podpisują z Pełnomocnikiem porozumienie, w którym zobowiązują się do stosowania Zasad Zarządzania przy realizacji Przedsięwzięć. Natomiast Wykonawcy zainteresowani realizacją Przedsięwzięcia składają oświadczenie o wyrażeniu zgody na stosowanie Zasad Zarządzania. W przypadku zamówień publicznych, partnerstwa publiczno-prywatnego oraz koncesji na roboty budowlane lub usługi oświadczenie składa się wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnienie warunków udziału w postępowaniu. Pierwszym Inwestorem, który podpisał Porozumienie o stosowaniu Zasad Zarządzania, jest Spółka – co miało miejsce w dniu 22 października 2020 r. Kolejnymi Inwestorami, którzy podpisali Porozumienie o stosowaniu Zasad Zarządzania z Pełnomocnikiem i Spółką, są: PAŻP – w dniu 7 lipca 2021 r., GDDKiA – w dniu 11 sierpnia 2022 r. oraz Polskie Porty Lotnicze S.A. – w dniu 7 lutego 2023 r. Na dzień przygotowania Programu etap II trwają działania związane z podpisaniem Porozumienia o stosowaniu Zasad Zarządzania z PKP PLK S.A.

8 Cele i mierniki realizacji celów Programu etap II

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

Jako główny cel Programu etapu II należy uznać rozpoczęcie i zakończenie zasadniczych robót budowlanych dotyczących budowy CPK wraz z obszarowo lub funkcjonalnie powiązаныmi obiektami, urządzeniami, wyposażeniem, sieciami i instalacjami, tj. w szczególności z drogami publicznymi, sieciami przesyłowymi i sieciami dystrybucyjnymi, drogami kolejowymi, urządzeniami i obiektami do obsługi ruchu lotniczego, urządzeniami wodnymi, rurociągami ropy naftowej lub produktów naftowych wraz z infrastrukturą niezbędną ich do obsługi.

Celem Programu etap II jest również rozpoczęcie i zakończenie zasadniczych robót budowlanych na części liniowych projektów kolejowych, głównie zlokalizowanych na sieci TEN-T, zakup taboru kolejowego na potrzeby nowo budowanych linii kolejowych oraz realizacja działań związanych z opracowaniem koncepcji, projektów budowlanych i budową Airport City i Cargo City.

Mierniki stanowią podstawę oceny realizacji celów. Biorąc pod uwagę specyfikę Programu etap II, ustanawia się poniższe mierniki dla celów w obrębie Inwestycji, Inwestycji Towarzyszących oraz Innych zadań. Szczegółowe mierniki oraz ich wartości przedstawia tabela nr 1.

Pod tabelą nr 1 znajduje się wyjaśnienie, w jaki sposób należy rozumieć poszczególne mierniki i wartości, jakie przyjmują w roku bazowym, latach pośrednich i w roku docelowym w Programie etap II, w szczególności, jeżeli chodzi o mierniki mierzone w wartościach procentowych.

Tabela 1. Cele Programu etap II, mierniki sukcesu

| Lp. | Zakres | Miernik | Jednostka | Wartość bazowa w 2023 r. | Wartość w 2025 r. | Wartość w 2028 r. | Wartość docelowa w 2030 r. |
|-----|----------------------------------|---|-----------|--------------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | INWESTYCJA Realizator: Spółka | Objęcie w posiadanie nieruchomości pod budowę CPK | procent | 55 | 100* | - | - |
| 2 | | Wykonanie prac planistycznych | procent | 50 | 100 | - | - |
| 3 | | Realizacja prac projektowych | procent | 40 | 80 | 100 | - |

| | | | | | | | |
|----|---|---|----------|-----|-----|------|------|
| 4 | | Prace przygotowawcze do realizacji robót budowlanych | procent | 20 | 100 | - | - |
| 5 | | Realizacja robót zasadniczych dla infrastruktury lotniskowej | procent | 0 | 5 | 90** | 100 |
| 6 | | ORAT (Operational Readiness Activation & Transition) i certyfikacja lotniska | procent | 0 | 0 | 100 | - |
| 7 | | Budowa bazy paliw | procent | 5 | 10 | 70 | 100 |
| 8 | | Zapewnienie energii dla CPK | procent | 5 | 10 | 100 | |
| 9 | INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE Realizator: Spółka | Budowa dróg łączących CPK z siecią dróg publicznych | procent | 5 | 20 | 95 | 100 |
| 10 | | Długość linii kolejowych, dla których złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – DŚU | kilometr | 269 | 717 | 1187 | 1338 |
| 11 | | Długość odcinków linii kolejowych, dla których zawarto umowę na realizację robót budowlanych przygotowawczych lub zasadniczych (bądź zawarto umowę na realizację inwestycji w formule Projektuj i Buduj) | kilometr | 12 | 132 | 254 | 401 |
| 12 | | Długość linii kolejowych, dla których zakończono roboty budowlane | kilometr | 0 | 0 | 132 | 132 |
| 13 | INNE ZADANIA Realizator: PAŻP | Organizacja ruchu lotniczego i planowanie Centralnego Portu Komunikacyjnego | procent | 40 | 70 | 100 | - |
| 14 | | Opracowanie konfiguracji kontrolowanej przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa wraz z opracowaniem struktur strefy kontrolowanej lotniska (CTR) i docelowych granic przestrzeni terminalowej (TMA) dla CPK | procent | 40 | 65 | 100 | - |
| 15 | INNE ZADANIA Realizator: Spółka | Airport City - Prace przygotowawcze, projektowanie koncepcyjne i budowlane, budowa obiektów odpowiedniego etapu | procent | 5 | 20 | 50 | 85 |
| 16 | | Cargo City - Prace przygotowawcze, projektowanie koncepcyjne i budowlane, budowa obiektów odpowiedniego etapu | procent | 5 | 20 | 30 | 85 |
| 17 | | Zapewnienie taboru na pierwsze lata funkcjonowania KDP | procent | 5 | 10 | 35 | 100 |
| 18 | | Rozbudowa Sieci Terminali Intermodalnych | procent | 3 | 10 | 50 | 100 |

* nabycie 100% nieruchomości pod lotnisko w 2024 r.

** planowane zakończenie kluczowej części robót budowlanych w 2027 r.

Wartości mierników realizacji Programu etap II należy rozumieć jako:

- Miernik nr 1 – objęcie w posiadanie nieruchomości pod budowę CPK:
 - 55% (2023) – objęte w posiadanie nieruchomości z obszaru delimitacji CPK niezbędnych do rozpoczęcia prac budowlanych dla CPK,
 - 100% (2025) – objęte w posiadanie wszystkie nieruchomości z obszaru delimitacji CPK;
- Miernik nr 2 – Wykonanie prac planistycznych:
 - 50% (2023) – złożony wniosek o wydanie Promesy zezwolenia na założenie CPK,

- 100% (2025) – złożone wnioski o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie CPK;
- Miernik nr 3 – Realizacja prac projektowych:
 - 40% (2023) – pozyskany projekt koncepcyjny dla Generalnego Projektanta Architektury (Master Architect) i Głównego Projektanta Inżynierii Lądowej (Master Civil Engineer),
 - 80% (2025) – złożony wniosek o wydanie pozwolenia na budowę dla budynku terminala oraz dla dróg startowych oraz przygotowana dokumentacja przetargowa na pozyskanie wykonawcy prac budowlanych dla tych obiektów,
 - 100% (2028) – zakończone nadzory autorskie na etapie zasadniczych prac budowlanych;
- Miernik nr 4 – Prace przygotowawcze do realizacji robót budowlanych:
 - 20% (2023) – wykonana część prac przygotowawczych,
 - 100% (2025) zakończone prace przygotowawcze na terenie planowanej Inwestycji;
- Miernik nr 5 – Realizacja robót zasadniczych dla infrastruktury lotniskowej:
 - 5% (2025) – rozpoczęte palowanie fundamentowe dla terminala i dworca kolejowego,
 - 90% (2028) – zakończone zasadnicze prace budowlane na obszarze CPK,
 - 100% (2030) – zakończone działania poinwestycyjne;
- Miernik nr 6 – ORAT – Operational Readiness Activation & Transition i certyfikacja lotniska:
 - 100% (2028) – uzyskana certyfikacja i zgody na uruchomienie operacji lotniczych;
- Miernik nr 7 – Budowa bazy paliw:
 - 5% (2023) – zatwierdzony biznesplan i założona spółka celowa,
 - 10% (2025) – zakończone prace przygotowawcze,
 - 70% (2028) – zakończone zasadnicze prace budowlane oraz przeprowadzony ORAT,
 - 100% (2030) – oddany do użytku drogowy front rozładunkowy;
- Miernik nr 8 – Zapewnienie energii dla CPK:
 - 5% (2023) – zatwierdzony biznesplan i założona spółka celowa,
 - 10% (2025) – zakończone prace przygotowawcze,
 - 100% (2028) – oddana do użytku sieć dystrybucyjna energii cieplnej,
 - 2030 r. – oddana do użytku farma fotowoltaiczna;
- Miernik nr 9 – Budowa dróg łączących CPK z siecią dróg publicznych:
 - 5% (2023) – zawarta umowa z wykonawcą Koncepcji Programowej Dróg,
 - 20% (2025) – opracowana Koncepcja Programowa Dróg i wybrany wykonawca prac budowlanych,
 - 95% (2028) – zakończone zasadnicze prace budowlane,
 - 100% (2030) – zakończone działania po inwestycyjne;
- Miernik nr 10 – Długość linii kolejowych, dla których złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:
 - 269 km (2023) – odcinki: Węzeł CPK, Tunel w Łodzi, Warszawa – Łódź – Sieradz Płn.,
 - 717 km (2025) – dodatkowo odcinki: Sieradz Płn. – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny, Sieradz – Pleszew – Poznań, Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa, Łętownia – Rzeszów, Ostrołęka – Łomża,
 - 1187 km (2028) – dodatkowo odcinki: Węzeł CPK – Płock – Włocławek, Węzeł CPK – Grójec – Warka, Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie, Grudziądz – Gdańsk, Radom – Iłża – Kunów,
 - 1338 km (2030) – dodatkowo odcinki: Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa, Trawniki – Zamość – Bełzec;
- Miernik nr 11 – Długość odcinków linii kolejowych, dla których zawarto umowę na realizację robót budowlanych przygotowawczych lub zasadniczych (bądź zawarto umowę na realizację inwestycji w formule Projektuj i Buduj):

- 12 km (2023) – odcinek: Tunel w Łodzi,
- 132 km (2025) – dodatkowo odcinek: Warszawa – Łódź, Węzeł CPK (faza 1 i 2),
- 254 km (2028) – dodatkowo odcinki: Sieradz – Kępno, Kępno – Czernica Wrocławska,
- 401 km (2030) – dodatkowo odcinki: Łódź – Sieradz Północny, Czernica Wrocławska – Wrocław Główny, Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa;
- Miernik 12 – Długość linii kolejowych, dla których zakończono roboty budowlane:
 - 132 km (2028) – odcinki: Tunel w Łodzi, Węzeł CPK (faza 1 i 2), Warszawa – Łódź,
 - 132 km (2030) – odcinki: Tunel w Łodzi, Węzeł CPK (faza 1 i 2), Warszawa – Łódź;
- Miernik nr 13 – Organizacja ruchu lotniczego i planowanie Centralnego Portu Komunikacyjnego:
 - 40% (2023) – opracowana wstępna koncepcja procedur lotu dla CPK,
 - 70% (2025) – opracowane wytyczne do projektowania CPK oraz koncepcje procedur lotu dla pozostałych lotnisk (EPMO, EPRA, EPLL, EPWA),
 - 100% (2028) – opracowana organizacja ruchu lotniczego – procedury lotu dla CPK i dla pozostałych lotnisk (EPMO, EPRA, EPLL, EPWA) oraz uzyskanie zgody Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- Miernik nr 14 – Opracowanie konfiguracji kontrolowanej przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa wraz z opracowaniem struktur strefy kontrolowanej lotniska (CTR) i docelowych granic przestrzeni terminalowej (TMA) dla CPK:
 - 40% (2023) – przygotowana i zwalidowana FTS wstępna szczegółowa koncepcja operacyjna dla przestrzeni kontrolowanej powyżej FL95, z uwzględnieniem danych dotyczących założeń operacyjnych i lokalizacji CPK,
 - 65% (2025) – przygotowana końcowa szczegółowa koncepcja operacyjna dla przestrzeni kontrolowanej powyżej FL95,
 - 100% (2028) – opracowana i zwalidowana podczas symulacji RTS konfiguracja kontrolowanej przestrzeni powietrznej powyżej FL95 wraz z opracowanymi strukturami CTR i TMA dla CPK;
- Miernik nr 15 – Airport City – Prace przygotowawcze, projektowanie koncepcyjne i budowlane, budowa obiektów odpowiedniego etapu:
 - 5% (2023) – opracowana Strategia biznesowo-planistyczna,
 - 20% (2025) – wybrany projektant i prowadzone prace w ramach opracowania Master Planu Airport City,
 - 50% (2028) – realizacja prac przygotowawczych i uzbrojenie terenu, projektowanie i realizacja robót budowlanych, opracowanie projektów budowlanych dla wybranych obiektów oraz wydanie pozwolenia na budowę tych obiektów,
 - 85% (2030) – projektowanie i realizacja prac budowlanych, oddanie do użytkowania pozostałych obiektów kubaturowych;
- Miernik nr 16 – Cargo City – Prace przygotowawcze, projektowanie koncepcyjne i budowlane, budowa obiektów odpowiedniego etapu:
 - 5% (2023) – opracowana Strategia biznesowo-planistyczna,
 - 20% (2025) – wybrany projektant i prowadzone prace w ramach opracowania Master Planu Cargo City, wybrany model realizacyjny i operacyjny dla obszarów Cargo City,
 - 30% (2028) – opracowany projekt budowlany dla Cargo City, wydane pozwolenia na budowę dla odpowiednich obiektów budowlanych (budowa dróg infrastruktury i wybranych obiektów kubaturowych),
 - 85% (2030) – realizacja prac budowlanych i oddane do użytkowania obiekty budowlane;
- Miernik nr 17 – Zapewnienie taboru na pierwsze lata funkcjonowania KDP:
 - 5% (2023) – zatwierdzony model biznesowy,

- 10% (2025) – ogłoszenie zamówienia/przetargu na tabor, rozpoczęte prace projektowe nad pojazdem KDP,
- 35% (2028) – odebrany tabor, odebrana dokumentacja techniczna pojazdu KDP,
- 100% (2030) – odebrany tabor KDP;
- Miernik nr 18 – Utworzenie Sieci Terminali Intermodalnych:
 - 3% (2023) – opracowana koncepcja realizacji programu Sieci Terminali Intermodalnych,
 - 10% (2025) – pozyskana decyzja lokalizacyjna,
 - 50% (2028) – rozpoczęte funkcjonowanie pierwszego terminala,
 - 100% (2030) – rozbudowana sieć terminali.

9 Finansowanie Programu etap II

9.1 Plan finansowy

Tabela 2. Finansowanie Programu etap II (mln PLN w cenach stałych)

| Lp. | Lista inwestycji [mln PLN w cenach stałych] | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Razem 2024-2030 |
|-------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| I | Inwestycje lotniskowe | 6 241 | 14 926 | 20 140 | 3 187 | 1 860 | - | - | 46 354 |
| I.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 2 023 | 1 996 | 1 348 | - | - | - | - | 5 366 |
| I.2 | Dłużne finansowanie komercyjne | - | 8 825 | 16 524 | 2 843 | 1 168 | - | - | 29 360 |
| I.3 | Inwestorzy | 3 958 | 3 678 | 1 772 | 169 | 339 | - | - | 9 916 |
| I.4 | Przepływy Grupy Kapitałowej CPK | 261 | 427 | 496 | 176 | 353 | - | - | 1 712 |
| II | Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe | - | - | 1 546 | 1 546 | 1 546 | - | - | 4 638 |
| III | Inwestycje w projekty komplementarne lotniska | 953 | 2 761 | 3 134 | 2 827 | 1 319 | 476 | 478 | 11 947 |
| III.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 651 | 998 | 698 | 638 | 339 | 409 | 430 | 4 163 |
| III.2 | Dłużne finansowanie komercyjne | 226 | 1 322 | 1 827 | 1 641 | 735 | 50 | 36 | 5 838 |
| III.3 | Inwestorzy | 75 | 441 | 609 | 547 | 245 | 17 | 12 | 1 946 |
| IV | Inwestycje drogowe | 1 119 | 1 134 | 773 | 713 | 1 | 1 | 1 | 3 742 |
| IV.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 1 119 | 1 134 | 773 | 713 | 1 | 1 | 1 | 3 742 |
| V | Inwestycje kolejowe | 6 969 | 9 306 | 12 300 | 8 835 | 6 655 | 13 775 | 12 760 | 70 600 |
| V.1* | Skarbowe papiery wartościowe | 5 146 | 7 363 | 9 409 | 7 035 | 4 196 | 4 430 | 4 300 | 41 879 |
| V.2 | Finansowanie UE | 1 823 | 1 943 | 2 891 | 1 800 | 2 121 | 6 874 | 6 377 | 23 828 |
| V.3 | Finansowanie komercyjne inwestora w formule PPP | - | - | - | - | 338 | 2 471 | 2 084 | 4 893 |
| VI | Budowa urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego (PAŻP) | 16 | 54 | 53 | 53 | 44 | - | - | 219 |
| VI.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 16 | 54 | 53 | 53 | 44 | - | - | 219 |
| VII | Inwestycje rozwojowe | 267 | 443 | 418 | 427 | 1 589 | 2 509 | 2 896 | 8 549 |
| VII.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 267 | 443 | 405 | 361 | 387 | 600 | 676 | 3 138 |
| VII.2 | Dłużne finansowanie komercyjne | - | - | 10 | 55 | 958 | 1 524 | 1 735 | 4 283 |
| VII.3 | Inwestorzy | - | - | 3 | 11 | 244 | 385 | 485 | 1 128 |
| VIII | Zapewnienie taboru dla KDP | 410 | 545 | 885 | 1 635 | 1 264 | 2 507 | 1 487 | 8 730 |
| VIII.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 205 | 272 | 442 | 654 | 379 | 501 | 297 | 2 751 |
| VIII.2 | Dłużne finansowanie komercyjne | 184 | 245 | 398 | 899 | 821 | 1 880 | 1 115 | 5 542 |
| VIII.3 | Finansowanie UE | 20 | 27 | 44 | 82 | 63 | 125 | 74 | 436 |
| IX | Program Społeczno-Gospodarczy | 91 | 32 | 43 | 33 | 31 | 27 | 26 | 284 |
| IX.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 91 | 32 | 43 | 33 | 31 | 27 | 26 | 284 |
| X | Program | | | | | | | | |
| X.1 | Skarbowe papiery wartościowe | 9 518 | 12 291 | 13 171 | 9 488 | 5 377 | 5 968 | 5 729 | 61 542 |
| X.2 | Dłużne finansowanie komercyjne | 410 | 10 392 | 18 760 | 5 438 | 3 682 | 3 454 | 2 886 | 45 023 |
| X.3 | Finansowanie UE | 1 843 | 1 970 | 2 935 | 1 881 | 2 184 | 6 999 | 6 451 | 24 264 |
| X.4 | Inwestorzy | 4 033 | 4 119 | 2 384 | 727 | 827 | 402 | 497 | 12 989 |
| X.5 | Finansowanie komercyjne inwestora w formule PPP | - | - | - | - | 338 | 2 471 | 2 084 | 4 893 |
| X.6 | Przepływy Grupy Kapitałowej CPK | 261 | 427 | 496 | 176 | 353 | - | - | 1 712 |
| X.7 | Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe | - | - | 1 546 | 1 546 | 1 546 | - | - | 4 638 |
| | Finansowanie całkowite Program etap II | 16 066 | 29 200 | 39 291 | 19 256 | 14 308 | 19 295 | 17 647 | 155 062 |

* Skarbowe papiery wartościowe w zakresie inwestycji kolejowych obejmują spłaty inwestora prywatnego w formule PPP

Powyższa tabela prezentuje wydatki i źródła finansowania dla poszczególnych zadań wyrażone w cenach stałych, z wyjątkiem inwestycji lotniskowych, które zgodnie z biznesplanem lotniskowym ujęto w wartościach nominalnych. Wydatki ponoszone przez stronę publiczną, związane z realizacją niniejszego programu, które nastąpią po 2030 r., oszacowano na kwotę ok. 139 mld zł na inwestycje kolejowe (włączając obsługę kontraktu PPP), 5 mld zł na inwestycje rozwojowe oraz 1 mld zł na inwestycje w tabor KDP.

9.2 Założenia modelu finansowania

CPK to inwestycja wielopłaszczyznowa, oparta na budowie intermodalnego węzła transportowego obejmującego inwestycję główną w postaci budowy CPK oraz szeregu Inwestycji Towarzyszących związanych z liniami kolejowymi, rozbudową dróg oraz stworzeniem warunków do powstania zurbanizowanych obszarów tzw. Airport City i Cargo City na obszarze otoczenia planowanego lotniska. Planowana realizacja wielostrumieniowego projektu, na który składają się zarówno inwestycje komercyjne, zapewniające odpowiedni zwrot kapitałowy z inwestycji atrakcyjny dla inwestorów z rynku prywatnego, jak i inwestycje o charakterze publicznym, obejmujące m.in. modernizację i rozbudowę sieci kolejowej.

Wielowymiarowość inwestycji CPK powoduje, że możliwości finansowania tego przedsięwzięcia mogą być różne, w szczególności biorąc pod uwagę komercyjny charakter portu lotniczego, jak również publiczny cel inwestycji kolejowych. W związku z powyższym inwestycja w port lotniczy może być realizowana nie tylko przy wykorzystaniu środków publicznych, ale również przy użyciu środków zewnętrznych (np. długu bankowego, obligacji etc.).

9.2.1 Rentowność Inwestycji

Inwestycja wykazuje znaczny potencjał komercyjny obrazowany m.in. szacowaną stopą zwrotu z inwestycji, w związku z czym Spółka planuje pozyskanie inwestora zewnętrznego, jak również zakłada istotny udział finansowania dłużnego.

Zgodnie z aktualnymi założeniami planowana struktura własnościowa CPK przewiduje większościowy udział Skarbu Państwa (co najmniej 51%) oraz obecność inwestorów mniejszościowych o charakterze branżowym lub/i finansowym. W szczególności planowane jest pozyskanie branżowego inwestora mniejszościowego posiadającego następujące doświadczenie:

- posiadanie własności lub operowanie lotniskiem obsługującym min. 40 mln pasażerów (na bazie 2019 r.);
- inwestycje kapitałowe w lotnisko zagraniczne;
- świadczenie usług doradczych w zakresie zarządzania lotniskiem;
- realizacja projektów lotniskowych w fazie projektowania i budowy, projektów greenfield, istotnych projektów modernizacji lub rozbudowy; projekty realizowane obecnie lub zrealizowane w ciągu ostatnich 10 lat. Dodatkowo jest planowane pozyskanie inwestora finansowego doświadczonego w projektach z branży infrastrukturalnej.

Proces pozyskania inwestora mniejszościowego został uruchomiony w 2022 r. Spółka prowadzi intensywne konsultacje z potencjalnymi Inwestorami, a jego zakończenie jest planowane na 2023 r.

W zakresie struktury finansowania przeprowadzona analiza i wstępne badanie rynku wykazały, że akceptowalny dla instytucji finansowych poziom wykorzystania długu do sfinansowania budowy CPK wynosi między 50% a 70% (w Programie przyjęto 60%) w zależności od ostatecznych założeń oraz tego, jak w okresie planowanej spłaty zadłużenia będzie się kształtował wskaźnik obsługi zadłużenia DSCR (debt service coverage ratio).

W zależności od końcowej wynegocjowanej struktury finansowania i jego źródeł, finansowanie dłużne będzie mogło obejmować zarówno instrumenty o charakterze senioralnym, jak i instrumenty finansowe o charakterze junioralnym (tj. podporządkowane i spłacane w drugiej kolejności, po długu senioralnym). Zastosowanie instrumentów finansowania podporządkowanego może być istotne

dla zwiększenia bezpieczeństwa spłaty finansowania senioralnego i zwiększenia szans jego pozyskania na korzystnych parametrach. W zakresie struktury walutowej zadłużenia założono wstępnie udział zobowiązań w PLN na poziomie 80% całości oraz udział zobowiązań w EUR na poziomie 20%.

Zgodnie z wnioskami z przeprowadzonych w 2022 r. konsultacji rynkowych z instytucjami finansowymi Program zakłada, że finansowanie senioralne mogłoby zostać udzielone przez banki komercyjne, banki nastawione na finansowanie projektów rozwojowych oraz instytucje multilateralne. Częściowo wsparcia mogłyby udzielić także agencje kredytów eksportowych ECA (Export Credit Agency), co przełożyłoby się na potencjalnie wyższą wartość finansowania oferowaną przez dawców długu oraz niższy koszt finansowania. Planowane jest również wykorzystanie instrumentów powiązanych z celami ESG (Environmental, Social and Governance – środowisko naturalne, społeczeństwo i ład korporacyjny) takich jak zielone obligacje na wybrane elementy komponentu lotniczego lub sustainability-linked (związane ze zrównoważonym rozwojem). Pozwoliłoby to na osiągnięcie dodatkowych korzyści w postaci obniżonych kosztów finansowania (w przypadku spełnienia wyznaczonych wymagań ESG).

Finansowanie senioralne posłuży również ewentualnej spłacie finansowania pomostowego, nad którym toczą się aktualne prace w Spółce. Zgodnie z Programem etap I Spółka planuje uruchomić finansowanie komercyjne pomostowe na lata 2023–2024 w kwocie do 1,59 mld PLN w celu sfinansowania prac przygotowawczych, projektowych i zakupu nieruchomości pod realizację Inwestycji. Finansowanie pomostowe będzie obejmować zarówno środki zabezpieczone przez aktywa Spółki, jak i aktywa oraz poręczenia udzielone przez PPL. Struktura finansowania będzie umożliwiała, w zależności od sytuacji rynkowej, również częściowe przekształcenie finansowania pomostowego w finansowanie podstawowe senioralne. Główne działania związane z pozyskaniem finansowania dłużnego planowane są na lata 2023–2024.

W niniejszym Programie uwzględniono także lotniskową rezerwę inwestycyjną w kwocie 4,6 mld PLN, która może zostać wykorzystana m.in. w przypadku zmian w zakresie założonych nakładów inwestycyjnych lub przyjętego modelu finansowania.

Zarówno konsultacje rynkowe, jak i rozmowy z inwestorami mniejszościowymi wskazują na uzależnienie komercyjnego sukcesu nowo budowanego lotniska (a zatem również bankowości projektu) od przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina w Warszawie. W związku z powyższym przyjęcie założeń finansowania komercyjnego Inwestycji zdefiniowanych w Programie etap II oznacza jednocześnie podjęcie decyzji o przeniesieniu ruchu cywilnego z Lotniska Chopina na lotnisko CPK.

9.2.2 Projekty komplementarne lotniska

Poza infrastrukturą samego CPK budowa lotniska wiąże się z budową infrastruktury obiektów okołolotniskowych, do których CPK zalicza m.in. bazę paliw, część cargo, hotele, parkingi, biznes MRO czy energię dla CPK.

Zgodnie z założeniami Programu Spółka planuje sfinansowanie budowy obiektów okołolotniskowych w modelu Spółek SPV, analogicznie do modelu finansowania CPK.

9.2.3 Inwestycje kolejowe

Realizacja Inwestycji Towarzyszących Kolejowych nie stanowi przedsięwzięcia komercyjnego. Dlatego też finansowanie Programu w tym zakresie będzie pochodzić głównie ze środków Skarbu Państwa oraz środków UE.

Finansowanie Inwestycji Towarzyszących Kolejowych uwzględnia dostępne formy wsparcia UE. W niniejszym dokumencie przyjęto kwoty finansowania unijnego dla projektów, dla których Spółka posiada podpisane umowy o dofinansowanie. Przyjęto założenie finansowania kolejnych etapów inwestycji na podstawie planowanych do złożenia wniosków o dofinansowanie w najbliższych naborach, a także projekty przewidywane do zgłoszenia w kolejnych latach w perspektywie finansowej na lata 2021–2027 oraz kolejnej perspektywie finansowej UE.

Prognozy finansowania projektów wynikają z analizy możliwości ich wsparcia z następujących źródeł:

- Instrument „Łącząc Europę” 2014–2020 (CEF);
- Instrument „Łącząc Europę” 2021–2027 (CEF2);
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności;
- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS);
- pozostałe programy UE.

Finansowanie Kolejowych Inwestycji Towarzyszących opiera się głównie na trzech programach – Instrumencie Finansowym „Łącząc Europę”, finansowanym bezpośrednio przez Komisję Europejską, oraz dwóch krajowych programach pomocowych: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021–2027 oraz KPO.

Instrument „Łącząc Europę” w obecnej perspektywie 2021–2027 umożliwia współfinansowanie przedsięwzięć kolejowych zarówno na etapie prac studialnych, jak i na etapie robót budowlanych. W zależności od rodzaju przedsięwzięcia i konkursu jest możliwe dofinansowanie:

- prac studialnych w zakresie budowy/modernizacji linii kolejowych na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T w wysokości do 50% kosztów kwalifikowalnych;
- robót budowlanych w zakresie budowy/modernizacji linii kolejowych na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T w wysokości do 30% (koperta ogólna) lub 85% (koperta kohezyjna) kosztów kwalifikowalnych;
- prac studialnych na drogach, terminalach kolejowo-drogowych i multimodalnych platformach logistycznych w wysokości do 50% kosztów kwalifikowalnych (koperta ogólna) lub 85% kosztów kwalifikowalnych (koperta kohezyjna);
- robót budowlanych na drogach, terminalach kolejowo-drogowych i multimodalnych platformach logistycznych w wysokości do 30% (lub 70% dla regionów najbardziej oddalonych) kosztów kwalifikowalnych w ramach koperty ogólnej oraz do 85% kosztów kwalifikowalnych w ramach koperty kohezyjnej;
- stacji tankowania wodoru obsługujących koleje na odcinkach sieci kolejowej TEN-T, dla których przyznano odstępstwo od wymogu elektryfikacji zgodnie z art. 12 ust. 3 lub art. 39 ust. 3 rozporządzenia TEN-T, w sieciach odizolowanych w rozumieniu art. 3 lit. u) rozporządzenia TEN-T, w terminalach do tankowania lokomotyw manewrowych w wysokości do 30% kosztów kwalifikowalnych (koperta ogólna) oraz 50% kosztów kwalifikowalnych (koperta kohezyjna);
- prac studialnych i/lub robót budowlanych na infrastrukturę kolejową tzw. podwójnego wykorzystania, tj. na cele cywilne i wojskowe do 50% kosztów kwalifikowalnych;
- projektów dotyczących bezpieczeństwa i bezpiecznej mobilności;
- projektów związanych ze zrównoważoną i multimodalną mobilnością;

- projektów w ramach działań związanych z inteligentną i interoperacyjną mobilnością, czyli m.in. dotyczących wykorzystania danych, systemów ERTMS i ITS oraz SESAR.

Program FEnIKS będzie umożliwiał finansowanie projektów kolejowych. W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyły budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowane będą działania w celu unowocześniania pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego do obsługi sieci TEN-T, jak i poza nią, obejmujące zakup nowego, bezemisyjnego taboru kolejowego, w tym specjalistycznego sprzętu technicznego. Przewoźnicy kolejowi uzyskają wsparcie w zakresie montażu urządzeń ETCS/GSM-R. Współfinansowanie przedsięwzięć w ramach FEnIKS będzie wynosiło w przypadku Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego:

- do 85% kosztów kwalifikowalnych w regionach słabo rozwiniętych (województwa poza dolnośląskim, wielkopolskim i warszawskim stołecznym);
- do 70% w regionach w okresie przejściowym (woj. dolnośląskie i wielkopolskie);
- do 50% kosztów kwalifikowalnych w regionach lepiej rozwiniętych (warszawski stołeczny).

W przypadku FEnIKS finansowanego z Funduszu Spójności stopa dofinansowania będzie wynosić 85% w całym programie.

Krajowy Program Odbudowy i Zwiększenia Odporności będzie umożliwiał realizację projektów z sektora kolejowego zarówno w zakresie prac studialnych, jak i robót budowlanych na liniach kolejowych, ale także będzie umożliwiał zakup taboru. Zadania będą realizowane zarówno na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza tą siecią, w tym na liniach o znaczeniu regionalnym i zapewniających dostęp do węzłów, w tym na liniach kolejowych o kluczowym udziale transportu towarowego. Ponadto celem KPO jest odnowa pasażerskiego taboru kolejowego i zwiększenie komfortu oraz poprawa efektywności kolei. Zakres przedmiotowy projektu składa się z inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów dalekobieżnych i regionalnych. Wsparcie będą mogły otrzymać jedynie pojazdy zeroemisyjne, tj. zasilane energią elektryczną lub hybrydowe, wykorzystujące obok energii elektrycznej inne zeroemisyjne rozwiązania oraz wyposażone w system ERTMS.

Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP)

W przypadku niektórych projektów przewiduje się realizację w formule PPP. Wstępne założenia inwestycji realizowanych w formule PPP przewidują, że 50% nakładów inwestycyjnych finansowanych będzie z funduszy UE, natomiast pozostała część ze środków własnych inwestora oraz z kredytu komercyjnego. Kredyt zaciągany na okres od rozpoczęcia PPP w transzach niezbędnych na realizację prac objętych PPP i spłacany w ratach od momentu rozpoczęcia eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej. Odsetki i raty kredytu będą spłacane przez inwestora prywatnego ze środków uzyskanych z kontraktu PPP mającego w zakresie np. utrzymanie linii kolejowych. Zakresy projektów zakładane w formule PPP w sytuacji niepozyskania partnera, niezagwarantowania środków na okres utrzymania lub gwarancji Skarbu Państwa na realizację umowy PPP zostaną przeniesione do realizacji po 2030 r. ze środków publicznych. Wówczas odpowiedniej aktualizacji będą wymagały wskaźniki Programu.

Formułę PPP przyjęto w realizacji poniższych inwestycji kolejowych:

1. Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża;
2. Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew;

3. Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Pleszew – Poznań;
4. Budowa linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. CPK – Płock – Włocławek;
5. Budowa linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowski – Grudziądz – Warlubie;
6. Budowa linii kolejowych nr 54 i 56 na odc. Trawniki – Krasnystaw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość;
7. Budowa linii kolejowej nr 56 na odc. Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec;
8. Budowa linii kolejowej nr 84 na odc. Radom – Iłża– Kunów;
9. Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów;
10. Budowa linii kolejowych nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa;
11. Budowa linii kolejowej na odc. Grudziądz – Gdańsk;
12. Budowa linii kolejowej nr 88 na odc. CPK – Grójec – Warka.

Komplementarne źródła finansowania

Spółka rozważa także finansowanie ze środków pochodzących z kredytów z dedykowanych instytucji finansowych, jak EBI i EBOiR. W tym celu Spółka prowadzi analizy efektów podatkowych dla budżetu państwa (podatki bezpośrednie i pośrednie) związanych z realizacją i eksploatacją inwestycji CPK oraz bada możliwość stworzenia dedykowanego funduszu celowego.

Środki z kredytów EBI będą mogły posłużyć zarówno na pokrycie wkładu krajowego w części wydatków niekwalifikowanych oraz na częściowe pre-finansowanie wydatków kwalifikowanych. Pozyskanie środków pochodzących z EBI/EBOiR lub innych finansowych instytucji celowych będzie uwarunkowane pozyskaniem przez Spółkę gwarancji Skarbu Państwa lub gwarancji instytucji krajów trzecich typu ECA pozyskanych na realizację poszczególnych zadań inwestycyjnych.

9.2.4 Finansowanie inwestycji drogowych

Planowane nakłady na inwestycje drogowe realizowane przez Spółkę dotyczące budowy dróg dojazdowych do CPK, w tym węzły drogowe prowadzące do lotniska, będą finansowane ze skarbowych papierów wartościowych.

Drogowe Inwestycje Towarzyszące obejmują przewidywane do budowy drogi w obszarze inwestycji CPK, tj. budowę nowego układu drogowego oraz przebudowy istniejącej sieci drogowej w niezbędnym zakresie.

9.2.5 Inwestycje realizowane przez PAŻP – finansowane w całości ze skarbowych papierów wartościowych

Do inwestycji realizowanych przez inwestorów innych niż Spółka, które z uwagi na swój charakter będą w całości finansowane ze skarbowych papierów wartościowych, należą procesy inwestycyjne związane z wybudowaniem urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego CPK, jak np.: wieża kontroli ruchu lotniczego, urządzenia dozoru czy pomoce nawigacyjne realizowane przez PAŻP.

9.2.6 Inwestycje rozwojowe

W ramach Inwestycji rozwojowych w perspektywie lat 2024–2030 Spółka będzie realizowała szereg przedsięwzięć, które pozwalają na udział inwestorów zewnętrznych. Ponadto w przypadku wybranych projektów zakłada się wykorzystanie środków pochodzących z programów UE.

Program zakłada, że inne zadania o charakterze komercyjnym będą finansowane przez Skarb Państwa w udziale między 20% a 40%. Pozostała część kapitału byłaby dostarczana przez zewnętrznych inwestorów o charakterze właścicielskim oraz inwestorów dłużnych. Każdy z projektów będzie rozpatrywany oddzielnie z założeniem maksymalizowania formuły project finance.

9.2.7 Zapewnienie taboru dla KDP

W ramach projektu zapewnienia taboru dla CPK planowana jest organizacja i koordynacja wszelkich działań, w rezultacie których będzie można określić niezbędne funkcjonalności innowacyjnego taboru i podjąć decyzję o sposobie jego zapewnienia na potrzeby CPK oraz przeprowadzenia procesu jego pozyskania. W niniejszym Programie przyjęto udział skarbowych papierów wartościowych na poziomie ok. 30% wielkości nakładów – pozostałe finansowanie niemal w całości będzie miało charakter komercyjny.

9.2.8 Program Społeczno-Gospodarczy

W Programie etap II założono kontynuację Programu Społeczno-Gospodarczego obejmującą działania ściśle związane ze wsparciem rozwoju nowego systemu transportu opartego na CPK oraz uśmierzanie pewnych nieuchronnych uciążliwości związanych z realizacją każdego programu infrastrukturalnego.

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.

Program Społeczno-Gospodarczy ze względu na swoją specyfikę będzie finansowany w całości ze środków pochodzących ze skarbowych papierów wartościowych.

10 Załącznik

Załącznik – Lista inwestycji realizowanych w ramach Programu etap II (w mln PLN w cenach stałych).

Załącznik – Lista inwestycji realizowanych w ramach Programu etap II (w mln PLN w cenach stałych).

| Lp. | Lista inwestycji [w mln PLN w cenach stałych] | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Razem 2024-2030 |
|--------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| I.1 | Inwestycje Lotniskowe | 6 241 | 14 926 | 20 140 | 3 187 | 1 860 | - | - | 46 354 |
| I.1.1 | Prace planistyczne i projektowe | 186 | 444 | 600 | 95 | 55 | - | - | 1 380 |
| I.1.2 | Prace przygotowawcze do realizacji robót budowlanych | 3 129 | 2 369 | - | - | - | - | - | 5 499 |
| I.1.3 | Realizacja robót budowlanych dla infrastruktury lotniskowej | 2 881 | 12 005 | 19 395 | 3 069 | 1 791 | - | - | 39 141 |
| I.1.4 | ORAT (Operational Readiness Activation & Transition) i certyfikacja lotniska | 45 | 107 | 145 | 23 | 13 | - | - | 334 |
| I.2 | Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe | - | - | 1 546 | 1 546 | 1 546 | - | - | 4 638 |
| I.3 | Inwestycje w projekty komplementarne lotniska | 953 | 2 761 | 3 134 | 2 827 | 1 319 | 476 | 478 | 11 947 |
| I.3.1 | Prace przygotowawcze do realizacji robót budowlanych | 328 | 314 | - | - | - | - | - | 642 |
| I.3.2 | Realizacja robót budowlanych dla infrastruktury lotniskowej | 265 | 1 158 | 1 153 | 1 183 | 982 | - | - | 4 740 |
| I.3.3 | Zapewnienie paliwa i energii | 141 | 1 065 | 1 893 | 1 553 | 242 | 84 | 60 | 5 037 |
| I.3.4 | Pozostałe projekty | 219 | 225 | 89 | 91 | 94 | 392 | 418 | 1 528 |
| I.4 | Inwestycje drogowe | 1 119 | 1 134 | 773 | 713 | 1 | 1 | 1 | 3 742 |
| I.4.1 | Połączenie Portu Solidarność z układem dróg publicznych | 1 119 | 1 134 | 773 | 713 | 1 | 1 | 1 | 3 742 |
| II.1 | Inwestycje kolejowe | 6 969 | 9 306 | 12 300 | 8 835 | 6 655 | 13 775 | 12 760 | 70 600 |
| II.1.1 | Inwestycje liniowe | 6 253 | 6 661 | 9 741 | 6 072 | 4 242 | 13 748 | 12 754 | 59 471 |
| II.1.1.1 | Inwestycje liniowe Y | 6 075 | 6 477 | 9 636 | 5 999 | 3 074 | 8 697 | 8 936 | 48 894 |
| II.1.1.2 | Inwestycje liniowe CMK Północ | 66 | 106 | 67 | 3 | 542 | 2 054 | 1 303 | 4 142 |
| II.1.1.3 | Inwestycje liniowe pozostałe | 112 | 78 | 38 | 70 | 626 | 2 996 | 2 514 | 6 435 |
| II.1.2 | Inwestycje kolejowe horyzontalne | 8 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 24 |
| II.1.3 | Sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej | 105 | 38 | 26 | 166 | 295 | 18 | - | 647 |
| II.1.4 | Budowa dworca kolejowego oraz infrastruktury kolejowej | 598 | 2 597 | 2 525 | 2 588 | 2 116 | 7 | 4 | 10 435 |
| II.1.5 | Pozostałe projekty | 5 | 6 | 5 | 7 | - | - | - | 24 |
| II.2 | Budowa urzędzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego (PAŻP) | 16 | 54 | 53 | 53 | 44 | - | - | 219 |
| III.1 | Inwestycje rozwojowe | 267 | 443 | 418 | 427 | 1 589 | 2 509 | 2 896 | 8 549 |
| III.1.1 | Inwestycje rozwojowe wokół lotniska | 239 | 272 | 340 | 360 | 1 208 | 1 872 | 2 252 | 6 543 |
| III.1.2 | Rozbudowa sieci terminali intermodalnych | 17 | 151 | 56 | 43 | 329 | 541 | 414 | 1 550 |
| III.1.3 | Pozostałe projekty | 11 | 20 | 22 | 24 | 52 | 96 | 230 | 456 |
| III.2 | Zapewnienie taboru dla KDP | 410 | 545 | 885 | 1 635 | 1 264 | 2 507 | 1 487 | 8 730 |
| III.3 | Program Społeczno-Gospodarczy | 91 | 32 | 43 | 33 | 31 | 27 | 26 | 284 |
| | Wartość całkowita Programu etap II | 16 066 | 29 200 | 39 291 | 19 256 | 14 308 | 19 295 | 17 647 | 155 062 |