



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 9 stycznia 2025 r.

Poz. 29

**UCHWAŁA NR 166
RADY MINISTRÓW**

z dnia 31 grudnia 2024 r.

**zmieniająca uchwałę 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 2024 r. poz. 1530, 1572, 1717, 1756 i 1907) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 201 Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030” (M.P. poz. 1258) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tytule uchwały określenie przedmiotu uchwały otrzymuje brzmienie:
„w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032””;
- 2) § 1–3 otrzymują brzmienie:
„§ 1. Ustanawia się „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032”, 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 2024 r. poz. 1747), stanowiący załącznik do uchwały.
§ 2. Okres realizacji Programu Wieloletniego ustala się na lata 2024–2032.
§ 3. Łączny limit zaangażowania środków Skarbu Państwa na realizację Programu Wieloletniego wynosi 62 901 000 000 zł (sześćdziesiąt dwa miliardy dziewięćset jeden milionów złotych). Program nie obejmuje wydatków z budżetu państwa.”;
- 3) załącznik do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

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

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*

Załącznik do uchwały nr 166 Rady Ministrów
z dnia 31 grudnia 2024 r. (M.P. z 2025 r. poz. 29)

Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032

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, jak i publiczne (siedziby organów władzy publicznej itp.)
Cargo City	Obszar o funkcji przemysłowej, magazynowej, logistycznej, produkcyjnej z funkcjami uzupełniającymi (m.in. produkcją energii etc.)
CPK	Centralny Port Komunikacyjny – strategiczna inwestycja, której celem jest rozbudowa systemu transportowego kraju, obejmująca transport lotniczy, kolejowy i drogowy
Dz. U.	Dziennik Ustaw
Dokument Wdrażający	Dokument Wdrażający w rozumieniu art. 2 pkt 1 Ustawy o CPK
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	Inwestycja Towarzysząca w rozumieniu przepisów art. 2 pkt 4 Ustawy o CPK
KDP	Koleje Dużych Prędkości
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)
Lotnisko CPK	Nowe lotnisko krajowe, zlokalizowane 37 kilometrów na zachód od Warszawy
M.P.	Monitor Polski
MRO	Konserwacja, naprawy i remonty (ang. Maintenance Repair and Overhaul)
Obszar otoczenia CPK	Obszar wyznaczony w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 120zł ust. 3 Ustawy o CPK
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Pełnomocnik	Pełnomocnik w rozumieniu art. 2 pkt 6 Ustawy o CPK
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Program	Program w rozumieniu art. 2 pkt 7 Ustawy o CPK Na dzień przyjęcia niniejszego dokumentu Program podzielony został na etapy – Program etap I oraz Program etap II
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 2024–2032” – niniejszy dokument
Przedsięwzięcia	Przedsięwzięcia w rozumieniu art. 1 pkt 1 Ustawy o CPK
PSE S.A.	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.
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 2024 r. poz. 1130), 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) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.
UE	Unia Europejska
Ustawa o CPK	Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747)
Ustawa o finansach publicznych	Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, 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 – ujednocnione warunki i procedury wdrażania Przedsięwzięć, określające zasady zarządzania Przedsięwzięciami, w tym zasady i tryb nadzoru nad realizacją Przedsięwzięć przez Inwestorów, informowania przez Wykonawców o postępach w realizacji Przedsięwzięć oraz zasad współpracy i wymiany informacji pomiędzy Inwestorami. Zasady Zarządzania zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury, obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2024 r. (Dz. Urz. MI poz. 58).

Spis treści

1	Wstęp	7
2	Podsumowanie diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej.....	8
2.1	Założenia strategiczne w zakresie sektora lotniczego.....	8
2.2	Założenia strategiczne w zakresie sektora kolejowego.....	9
2.3	Założenia strategiczne w zakresie Obszaru otoczenia CPK	9
3	Program jako realizacja dokumentów strategicznych	10
3.1	Krajowe dokumenty strategiczne.....	10
3.1.1	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	10
3.1.2	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.....	11
3.1.3	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.....	11
3.1.4	Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r... 11	
3.1.5	Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030	12
3.1.6	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności.....	12
3.1.7	Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)	12
3.2	Unijne dokumenty strategiczne	13
3.2.1	Europejski Zielony Ład.....	13
3.2.2	Transeuropejska Sieć Transportowa.....	14
3.2.3	Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa	15
3.2.4	Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.....	15
3.2.5	Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich	17
3.2.6	Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej.....	17
3.2.7	Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie.....	18
3.2.8	Zalecenia Rady Unii Europejskiej w sprawie polskich krajowych programów reform 18	
4	Cele i zakres Programu.....	19
4.1	Cel główny Programu.....	19
4.2	Inwestycja.....	19
4.3	Inwestycje Towarzyszące.....	21
4.3.1	Budowa linii kolejowych	21

4.3.2	Rozbudowa lub budowa dróg publicznych.....	30
4.3.3	Budowa urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego	31
4.3.4	Sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej.....	31
4.3.5	Sieć kanalizacyjna	32
4.4	Inne zadania.....	32
4.4.1	Inwestycje rozwojowe	32
4.4.2	Zapewnienie taboru dla KDP	34
4.4.3	Program Społeczno-Gospodarczy.....	35
5	Struktura podmiotowa Programu	36
5.1	Wykonawca Programu – Pełnomocnik.....	36
5.2	Jednostki realizujące Program	36
5.3	Podstawowe założenia systemu realizacji.....	36
6	Cele i mierniki realizacji celów Programu etap II	37
7	Finansowanie Programu etap II	39
7.1	Plan finansowy.....	39
7.2	Założenia modelu finansowania	40
7.2.1	Rentowność Inwestycji	40
7.2.2	Projekty komplementarne lotniska	41
7.2.3	Inwestycje kolejowe	42
7.2.4	Finansowanie inwestycji drogowych	43
7.2.5	Inwestycje rozwojowe	44
7.2.6	Zapewnienie taboru dla KDP	44
7.2.7	Program Społeczno-Gospodarczy	44
8	Załącznik.....	45

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 o finansach publicznych wskazującym wykonawcę programu (art. 136 ust. 2 Ustawy o finansach publicznych) oraz uprawniającym do zaciągania zobowiązań przez Spółkę w celu realizacji Programu do łącznej kwoty określonej dla całego Programu (art. 136 ust. 4 Ustawy o finansach publicznych).

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 będącego przedmiotem niniejszego dokumentu, tj. lat 2024–2032.

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 Skarbu Państwa.

Główne cele Programu etap I zostały osiągnięte, w szczególności został zdefiniowany zakres i skala, możliwe warianty realizacji kluczowych inwestycji oraz rozpoczęte przygotowawcze prace budowlane.

Program etap II obejmuje lata 2024–2032 i w jego zakresie 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 CPK. W dalszej części dokumentu przedstawiono informację na temat zaplanowanych do osiągnięcia celów, harmonogramów realizacji oraz budżetów, a także określono sposób ich finansowania, w tym ze środków Skarbu Państwa.

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 2024 r. poz. 1112), 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 po wejściu w życie Programu etap II sporządzony zostanie Dokument Wdrażający, który będzie zawierał w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych Przedsięwzięć przyjęte na podstawie niniejszego Programu Etap II.

2 Podsumowanie diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej

Program etap II ustanawia ramy finansowe oraz warunki organizacyjne realizacji zamierzeń Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie CPK.

2.1 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 pomiędzy 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 gospodarki¹. 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 UE. Ponadto transport lotniczy jest katalizatorem dla handlu międzynarodowego, sprzyja napływowi nowych inwestycji w szczególności zagranicznych, 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.

Na obszarze Europy Środkowo-Wschodniej nadal brakuje silnego węzła przesiadkowego, porównywalnego z hubami na zachodzie Europy, co stanowi ograniczenie potencjału rozwoju rynku lotniczego. Region Europy Środkowo-Wschodniej pozostaje przy tym optymalną lokalizacją dla rozbudowy węzła lotniczego, jako obszar o rosnącym znaczeniu gospodarczym i istotnym potencjale demograficznym.

Rynek lotniczy w Europie Środkowo-Wschodniej jest obecnie mniej rozwinięty niż rynek w Europie Zachodniej. Prognozy wskazują na perspektywę jego konwergencji do poziomu krajów zachodnich. Kraje Europy Środkowo-Wschodniej charakteryzują się mniejszą skłonnością do latania w porównaniu z krajami Europy Zachodniej, co jest skorelowane z niższym dochodem rozporządzalnym, który może

¹ An Aviation Strategy for Europe, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52015SC0261>.

być reprezentowany przez PKB na mieszkańca. Dynamiczny wzrost gospodarczy w ostatnich latach, a także zwiększone zainteresowanie usługami lotniczymi mają pozytywny wpływ na rozwój rynku lotniczego w regionie, który zgodnie z prognozami będzie nadal intensywnie rósł, dążąc do uzyskania poziomu skłonności do latania na poziomie krajów zachodnich (mierzone liczbą lotów per capita). Wskazują na to również prognozy lotnicze przygotowane przez IATA, które zakładają wzrost rynku lotniczego w Polsce w kolejnych latach.

Potwierdzeniem tego są dane dotyczące liczby pasażerów obsłużonych zarówno na rynku polskim, jak i Europy Środkowej. Choć w 2020 r. nastąpił regres w ruchu lotniczym, to już w kolejnych latach nastąpiła odbudowa po kryzysie pandemicznym i to pomimo nowych wyzwań w postaci wojny w Ukrainie, inflacji i kryzysu energetycznego. Liczba pasażerów obsłużona w 2023 r. przez porty lotnicze w Polsce wyniosła ponad 52 mln pasażerów, przekraczając rekordowy 2019 r.

Prognozy ruchu lotniczego opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego we wrześniu 2023 r. wskazują na dalszy dynamiczny rozwój ruchu lotniczego w Polsce, który w scenariuszu bazowym przekłada się na ok. 96 mln pasażerów obsługiwanych przez porty lotnicze w Polsce w 2040 r., a zatem o ponad 80% więcej niż w 2023 r.

Scenariusz Strategiczny Prognozy IATA z 2023 r. wskazuje, że ruch w aglomeracji warszawskiej będzie dynamicznie rosł. W 2023 r. Lotnisko Chopina obsłużyło 18,5 mln pasażerów, podczas gdy Prognoza IATA wskazuje, że Lotnisko CPK może obsłużyć w 2035 r. blisko 34 mln pasażerów, a w horyzoncie 2060 r. nawet ok. 60 milionów pasażerów rocznie.

2.2 Założenia strategiczne w zakresie sektora kolejowego

Istotnym działaniem ograniczającym negatywne oddziaływanie transportu na środowisko oraz zwiększającym bezpieczeństwo i odporność tej gałęzi gospodarki jest zwiększenie udziału kolei w przewozach. Założenia polityki europejskiej w tym zakresie definiuje dokument pod nazwą „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności” – komunikat Komisji Europejskiej prezentujący wizję przyszłych systemów transportowych w UE oraz działania niezbędne do podjęcia w zakresie ich rozwoju. Odnosi się on do rozwoju wzajemnie połączonego systemu transportu multimodalnego zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, wzmocnionego przez sieć KDP. Celami postawionymi w tym zakresie są m.in. istotny wzrost ruchu kolejowego w ramach KDP (dwukrotny, względem roku 2015, do roku 2030 i trzykrotny do roku 2050) oraz osiągnięcie neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla przez regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km. Środkiem realizacji tego celu ma być zintensyfikowanie inwestycji w infrastrukturę sieci TEN-T.

2.3 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, w wymiarze lokalnym/regionalnym oraz ogólnokrajowym, oparta 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 konkurencji 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, m.in. 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 Program jako realizacja dokumentów strategicznych

3.1 Krajowe dokumenty strategiczne

Na mocy art. 136 ust. 2 Ustawy 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.

3.1.1 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 nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M.P. poz. 260) 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 2024 r. poz. 324, 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 koleją 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.

3.1.2 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. (M.P. poz. 1054) wskazuje na potrzebę budowy hubu transportowego opartego na zintegrowanych ze sobą węzłach: lotniczym oraz kolejowym i efektywnie włączonego w układ sieci drogowej. Jednocześnie SZRT potwierdza kluczową rolę inwestycji kolejowych CPK w zwiększaniu roli transportu kolejowego.

3.1.3 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030” została przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. (M.P. poz. 1060). 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.

3.1.4 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 UE w latach 2021–2027.

KRTI jako cel główny określają stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia 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.*”

3.1.5 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. (M.P. poz. 736). Strategia 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 poprzez szereg obszarów współpracy między regionami, w tym poprzez realizację kierunków działań zdefiniowanych w ramach Celu szczegółowego V – „Multimodalny węzeł transportowy o znaczeniu międzynarodowym”.

3.1.6 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 w dniu 30 kwietnia 2021 r., w dniu 1 czerwca 2022 r. został zaakceptowany przez Komisję Europejską, a w dniu 17 czerwca 2022 r. przez Radę UE. Na podstawie obustronnych uzgodnień Komisja Europejska pozytywnie zaopiniowała dwie rewizje zgłoszone przez Polskę do KPO i podjęła decyzje wykonawcze w sprawie zmiany – w dniu 8 grudnia 2023 r. i w dniu 16 lipca 2024 r.

KPO określa obszary i działania wsparcia transformacji gospodarki polskiej z wykorzystaniem tych środków finansowych, w tym również na inwestycje infrastrukturalne. W ramach komponentu „Zielona, inteligentna mobilność” wymieniono utworzenie połączeń w ramach sieci KDP, do czego przyczynią się inwestycje Spółki.

3.1.7 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.)” została przyjęta uchwałą nr 228/2023 Rady Ministrów w dniu 21 listopada 2023 r. i jest dokumentem określającym główne założenia w zakresie celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji polityki w zakresie lotnictwa cywilnego w Polsce. Poniżej przytoczono kierunki interwencji obowiązującej polityki lotniczej, jednakże należy mieć na uwadze, że od połowy 2024 r. trwają prace na szczeblu rządowym nad aktualizacją dokumentu.

Polityka lotnicza, w odpowiedzi na wyzwania dla rynku, określa na poziomie strategicznym kierunki i strukturę ramową rozwoju lotnictwa oraz stanowi 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 Lotniska CPK) i lotniska regionalne.

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

CPK jest przedmiotem zapisów polityki lotniczej w kontekście rozwoju intermodalności transportu w Polsce. Podkreśla się wagę rozbudowy infrastruktury drogowo-kolejowej, integrującej port lotniczy z aglomeracjami 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.

3.2 Unijne dokumenty strategiczne

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

3.2.1 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 zużywania zasobów, 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.

3.2.2 Transeuropejska Sieć Transportowa

Polityka UE 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 UE poprzez rozwijanie, usprawnianie i uzupełnianie infrastruktury transportowej oraz usuwanie jej wąskich gardeł i barier technicznych. Do sieci TEN-T należą kluczowe nowe elementy sieci transportowej Polski, w szczególności:

- port lotniczy CPK (rozszerzona sieć bazowa),
- terminal drogowo-kolejowy „CPK” (rozszerzona sieć bazowa),
- linie kolejowe w ciągu Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań (sieć bazowa pasażerska i europejski korytarz transportowy „Morze Północne – Morze Bałtyckie”, jako linie o prędkości 200 km/h lub większej) oraz linia kolejowa Katowice – granica państwa (sieć bazowa rozszerzona pasażerska i europejski korytarz transportowy „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”, konwencjonalna).

Efektom ujęcia ww. odcinków w sieci TEN-T jest m.in. jednoznaczne potwierdzenie ich znaczenia na poziomie europejskim.

Włączenie najważniejszych projektów w europejską sieć TEN-T podkreśla ich wagę i potencjał. Inwestycje objęte Programem i uwzględnione w tej sieci odpowiadają na główne cele strategii TEN-T, tj.:

- utworzenie jednolitej ogólnounijnej multimodalnej sieci transportowej wysokiej jakości,
- wzmocnienie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej UE i przyczynienie do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego poprzez budowę węzła komunikacyjnego oraz linii uzupełniających sieć kolejową na ważnych ciągach transportowych.

Jednocześnie należy podkreślić, że w poprzednim rozporządzeniu dotyczącym TEN-T z roku 2013 do sieci tej również należały linie Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań (KDP, sieć bazowa, korytarz „Morze Północne – Morze Bałtyckie”) oraz linia Katowice – granica państwa (sieć kompleksowa).

3.2.3 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 poprzez 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.”*

3.2.4 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 zastosuje 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 KDP na krótkich dystansach i usługami ekologicznego lotnictwa, umożliwiającymi zwiększenie liczby połączeń na dłuższych trasach;
- czwarta inicjatywa przewodnia „Ekologizacja transportu towarowego”, w której 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 KDP 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, tworzące kręgosłup 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.

3.2.5 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 w dniu 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 tej gałęzi transportu m.in. dzięki:

- udoskonalonej infrastrukturze w zakresie przewozów pasażerskich – poprzez 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 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 – inwestycje będą realizowane z uwzględnieniem wszystkich wymagań Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, w tym z zastosowaniem ERTMS;
- konkurowaniu na równych warunkach z innymi rodzajami transportu – realizacja inwestycji kolejowych znacznie przyczyni się do skrócenia czasów przejazdu pomiędzy dużymi miastami w Polsce oraz przyczyni się do poprawy skomunikowania wielu regionów Polski.

3.2.6 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 poprzez 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, 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 przyczyniać 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 wsparcie rozwoju multimodalnych korytarzy sieci bazowej.

3.2.7 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 następujące rozwiązania:

- zapewnienie intermodalności transportu lotniczego i kolejowego; włączenie Lotniska CPK w system transportu kolejowego zapewni ograniczenie ruchu drogowego i poprawę jakości powietrza wokół portu lotniczego; szczególnie ważne będzie zapewnienie połączenia lotniska z Warszawą i Łodzią;
- 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).

3.2.8 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 KDP, którego istotnym elementem będą linie przewidywane do budowy w ramach Programu.

4 Cele i zakres Programu

4.1 Cel główny Programu

Cel główny Programu polega na stworzeniu uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, a ponadto przyczyni się do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

4.2 Inwestycja

Nowe lotnisko jest integralną częścią CPK – węzła transportu intermodalnego, łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy – zlokalizowanego na terenie trzech gmin – Baranów, Wiskitki i Teresin, w odległości około 37 km na zachód od centrum Warszawy. Inwestycja obejmuje także węzeł przesiadkowy dla transportu publicznego oraz dworzec kolejowy ściśle zintegrowany z portem lotniczym.

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 (z poboczami 75 m);
- terminal pasażerski zdolny do obsługi całości ruchu pasażerskiego przenoszonego z Lotniska Chopina umożliwiający w pierwszym etapie osiągnięcie przepustowości rocznej co najmniej 34 miliony pasażerów rocznie oraz dalszej szybkiej 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,
 - obiekty i wyposażenie służb ratowniczo-gaśniczych,

- infrastrukturę i obiekty cargo, cateringu i obsługi technicznej statków powietrznych (MRO) w oparciu o ustalenia biznesowe z Interesariuszami,
- 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 infrastrukturę dla lotnictwa ogólnego.

Inwestycja obejmuje także nabywanie nieruchomości w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć planowane na potrzeby budowy oraz rozbudowy przyszłego portu lotniczego do roku 2032.

W ramach Inwestycji zostanie zrealizowany dworzec kolejowy oraz tunel kolejowy w obszarze Lotniska CPK, ściśle zintegrowane z portem lotniczym, które zapewnią możliwość efektywnej obsługi pociągów dalekobieżnych i aglomeracyjnych oraz możliwość obsługi ruchu przesiadkowego:

- pomiędzy dworcem kolejowym a lotniskiem;
- pomiędzy dworcem kolejowym a terminalem autobusowym;
- pomiędzy dworcem kolejowym a Airport City i Aerotropolis;
- w ramach dworca kolejowego, pomiędzy pociągami.

Inwestycja obejmuje również infrastrukturę mediów: zaopatrzenia w wodę, odprowadzania ścieków, zasilania w energię elektryczną oraz systemy ogrzewania i chłodzenia, które zaspokajają potrzeby terminala, dworca oraz pozostałych budynków i urządzeń.

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 fotowoltaicznych wraz z niezbędną infrastrukturą.

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, pomiędzy 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.

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

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 terminala pasażerskiego przynajmniej 60 mln pasażerów, z możliwością dalszego rozwoju poza horyzont prognozy rocznej;
- 3 niezależne drogi startowe;
- pozostała infrastruktura – rozbudowywane w miarę potrzeb i popytu.

Uruchomienie Lotniska CPK jest równoznaczne z koniecznością przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina do Lotniska CPK, w celu zapewnienia rentowności projektu oraz możliwości pozyskania komercyjnego finansowania dłużnego. Jest to jedno z podstawowych założeń stojących u podstaw realizacji projektu.

4.3 Inwestycje Towarzyszące

4.3.1 Budowa linii kolejowych

Inwestycje kolejowe CPK zakładają budowę linii kolejowych o wysokich parametrach, w tym stacji kolejowej CPK, umożliwiającej w szczególności przesiadki w relacjach kolej-samolot. Działania te, razem z obejmującymi zarówno modernizację istniejących linii, jak i budowę nowych odcinków inwestycjami PKP PLK S.A., mają na celu skokową poprawę jakości krajowego systemu kolejowego oraz połączeń z innymi państwami. Przyczyni się to do zwiększenia jego konkurencyjności, a zatem wzrostu przewozów koleją.

Podstawowym dokumentem określającym źródła finansowania projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. jest Krajowy Program Kolejowy, uchwalony na podstawie art. 136 ust. 2 Ustawy o finansach publicznych.

Zakładane jest wykorzystanie nowych linii przez pasażerskie pociągi dalekobieżne dużych prędkości łączące najważniejsze aglomeracje, a także przez szybkie pociągi obsługujące ośrodki regionalne. Analizowane jest dostosowanie wybranych odcinków do prowadzenia ruchu towarowego (w szczególności intermodalnego). W ramach procesu projektowania uwzględnione będzie 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. Efektem będzie ograniczenie ciężarowego ruchu drogowego i rozwój lokalnej przedsiębiorczości.

W perspektywie Programu Spółka będzie prowadziła działania przygotowawcze oraz realizowała roboty budowlane na linii „Y” Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań. Będą prowadzone także pogłębione analizy stanowiące podstawę do wyznaczenia kolejnych priorytetów inwestycyjnych.

Linia „Y” Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań

Rysunek 1 Przebieg linii Y na tle sieci kolejowej w Polsce

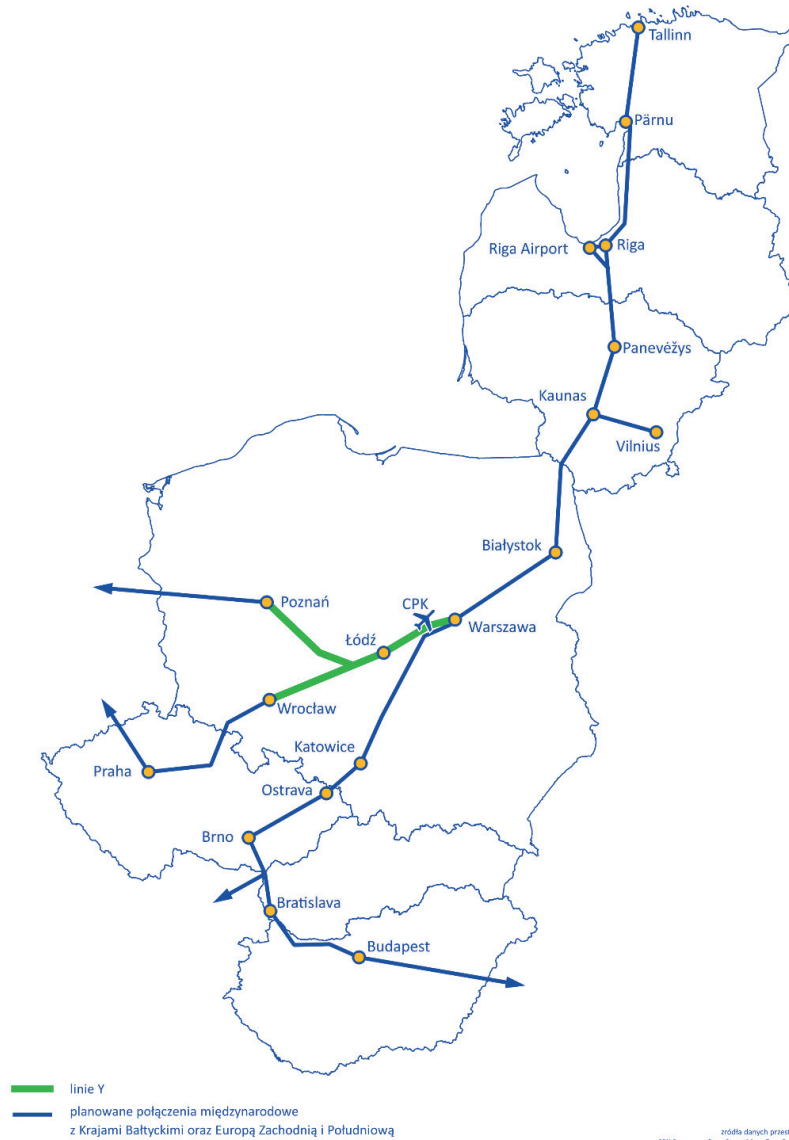


Najważniejsze korzyści, które zostaną osiągnięte w wyniku realizacji linii kolejowych wchodzących w skład „Y”:

- odcinek Warszawa – Łódź: inwestycja jest niezbędna dla usprawnienia komunikacji między pierwszym i czwartym miastem pod względem liczby ludności w kraju oraz zapewnienia dojazdu do nowego lotniska,
- odcinek Łódź – Wrocław: inwestycja zamknie największą lukę w sieci kolejowej,
- odcinek Sieradz – Poznań: inwestycja zintegruje transportowo centralną i wschodnią Polskę z zachodem kraju.

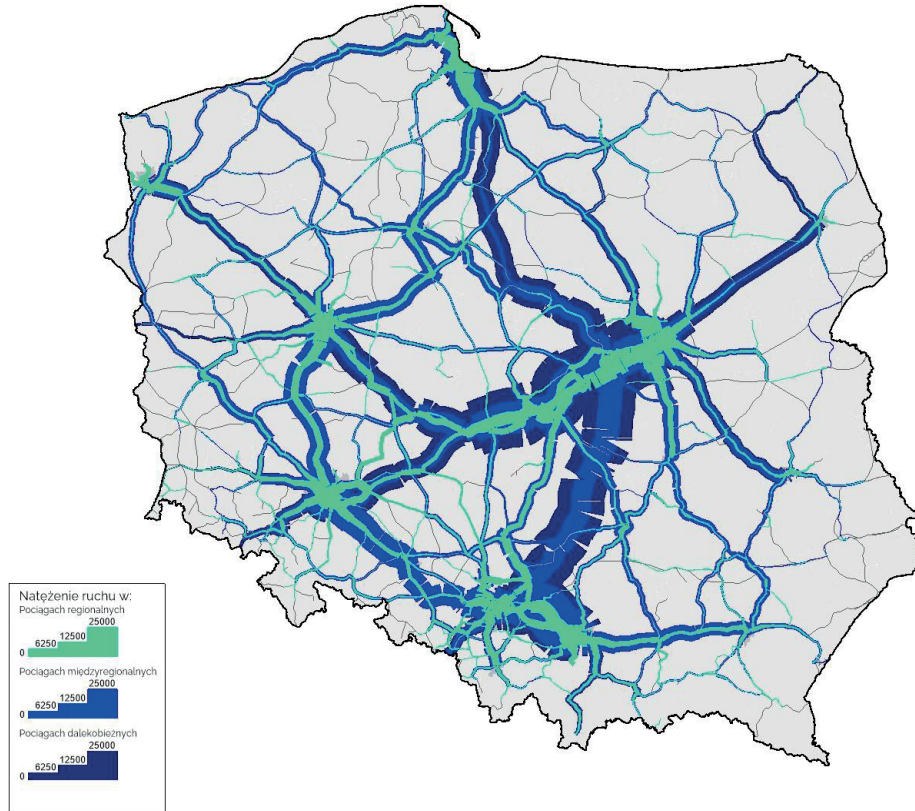
W skali międzynarodowej ww. nowe linie w standardzie KDP przyczynią się do integracji regionu Europy Środkowej i Wschodniej. Będą one kontynuacją budowanej w Krajach Bałtyckich linii Rail Baltica i staną się ogniwem łączącym te kraje przez Polskę z Niemcami i Czechami, a pośrednio też ze Słowacją, Węgrami i Austrią.

Rysunek 2 Planowane główne inwestycje w KDP w Europie Środkowo-Wschodniej



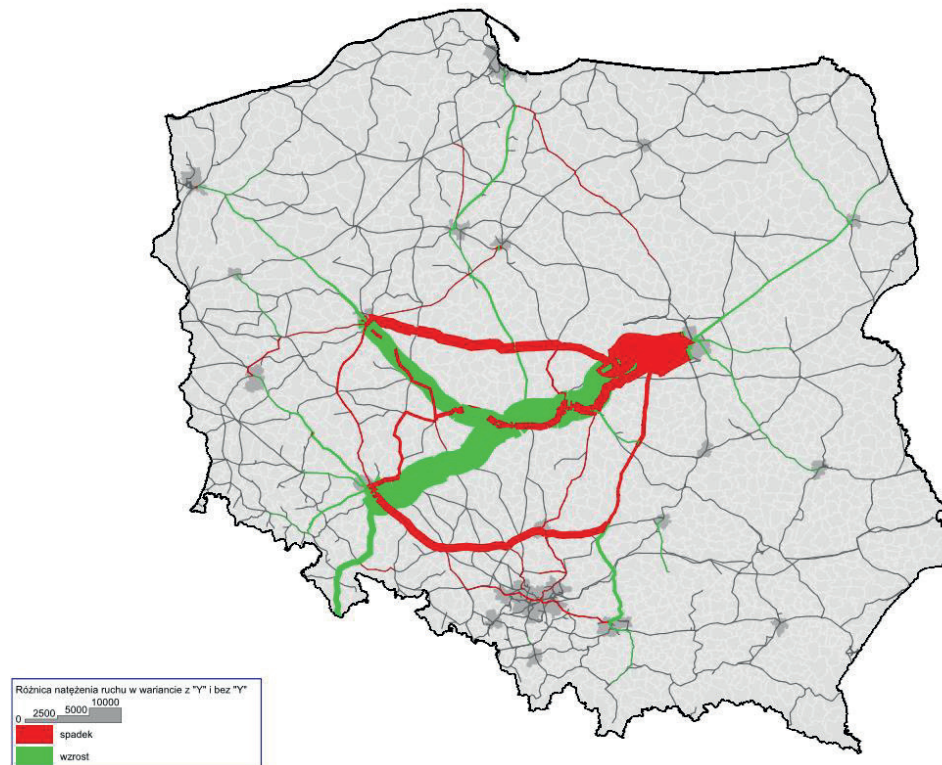
Na istotną rolę linii „Y” wskazują też wyniki prognoz ruchu dla 2050 r. zakładające m.in. rozbudowę sieci kolejowej. Odcinek Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz należy do linii z największym natężeniem ruchu, obok modernizowanej obecnie Centralnej Magistrali Kolejowej łączącej Warszawę z Krakowem i Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią. Także odcinki Sieradz – Wrocław i Sieradz – Poznań charakteryzują się dużym prognozowanym ruchem pasażerów.

Rysunek 3 Wyniki prognozy ruchu w transporcie kolejowym dla roku 2050



Przy porównaniu potoków pasażerskich w transporcie kolejowym dla roku 2050 pomiędzy scenariuszem zakładającym realizację linii „Y” i scenariuszem bezinwestycyjnym widoczne jest przeniesienie pasażerów na linię „Y” wewnątrz systemu kolejowego oraz zwiększenie ogólnego wolumenu pasażerów w relacjach przebiegających przez tę linię, a zatem przejęcie pasażerów z innych gałęzi transportu i generowanie nowego ruchu.

Rysunek 4 Różnice potoków pasażerskich w transporcie kolejowym dla roku 2050 pomiędzy scenariuszem zakładającym realizację linii „Y” i scenariuszem bezinwestycyjnym



Linie kolejowe wchodzące w skład „Y” są pierwszymi projektami budowy linii KDP tej skali w Polsce. Ich oddanie do eksploatacji zbiegnie się w czasie z liberalizacją rynku przewozów pasażerskich, która przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności oferty przewozowej dla użytkowników.

Zasadniczy zakres działań w ramach inwestycji kolejowych w Programie będzie obejmował wykonanie dokumentacji projektowej, 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; realizację robót budowlanych przygotowawczych i zasadniczych, a ostatecznie przekazanie wybudowanych linii kolejowych do eksploatacji.

Parametry wspólne dla nowych linii kolejowych przedstawiają się następująco:

- prędkość projektowa do 350 km/h;
- zgodność z wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności;
- zabudowany europejski system zarządzania ruchem kolejowym ERTMS, którego dwoma składnikami są europejski system sterowania pociągiem (ETCS) oraz globalny system łączności ruchomej dla kolei (GSM-R);
- elektryfikacja podstawowa w systemie 2x25 kV prądu przemiennego, a w nielicznych przypadkach 3 kV prądu stałego;
- obiekty obsługi podróżnych 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).

Do poprawy dostępności komunikacyjnej przyczyni się także budowa zintegrowanych z transportem dowozowym węzłów przesiadkowych, obsługiwanych przez pociągi kursujące po nowych liniach kolejowych. Zapewni to możliwość przesiadek i integrację z lokalnym transportem.

Oczekiwane są następujące korzyści:

- skrócenie czasu przejazdu pociągów;
- skrócenie łańcucha dostaw i usprawnienie importu/eksportu towarów;
- wzmocnienie spójności komunikacyjnej kraju;
- 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;
- usprawnienie połączeń krajowych;
- włączenie Polski i Europy Środkowo-Wschodniej w europejski system KDP;
- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej Polski i regionu Europy Środkowo-Wschodniej;
- zwiększenie roli niskoemisyjnego środka transportu pasażerskiego i towarowego.

Poniżej znajduje się szczegółowy opis założeń i parametrów dla inwestycji wchodzących w skład „Y”:

- **Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (Y).** Projekt zakłada wybudowanie nowej linii kolejowej, stanowiącej fragment KDP 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. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich. Szacowany czas przejazdu pociągu z Warszawy Centralnej do CPK wyniesie: 20 min., z Warszawy Centralnej do Łodzi: około 40 min;
- **Budowa Węzła kolejowego CPK (Y).** Projekt etapowany, zakłada wybudowanie w województwie mazowieckim stacji kolejowej służącej obsłudze CPK (umożliwienie dogodnego dojazdu pasażerom lotniczym, pracownikom lotniska i mieszkańcom regionu CPK) wraz z przyległymi odcinkami linii kolejowych o łącznej długości w pierwszym etapie ok. 20 km. Infrastruktura ta będzie wykorzystywana przez pociągi pasażerskie (dalekobieżne i regionalne);
- **Bocznica kolejowa LK3 – CPK.** Bocznica o długości ok. 5 km powstanie na odcinku od nowego posterunku bocznikowego szlakowego na linii kolejowej nr 3 do północno-zachodniego krańca projektu Budowa Węzła Kolejowego CPK w rejonie m. Szymanów. Będzie wykorzystywana przez pociągi dowożące paliwo na lotnisko. Zakłada się, że prędkość maksymalna pociągów na bocznicy wyniesie 20 km/h;
- **Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię 14 (Y).** Projekt zakłada wybudowanie stanowiącej istotny fragment KDP Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań nowej linii kolejowej w województwie łódzkim na odcinku Łódź Fabryczna – posterunek odgałęźny 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 KDP Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich;

- **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. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich oraz analizowane jest prowadzenie ruchu towarowego;
- **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 KDP Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich oraz analizowane jest prowadzenie ruchu towarowego;
- **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 KDP Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich oraz analizowane jest prowadzenie ruchu towarowego.

Docelowo zakładane jest osiągnięcie czasu przejazdu pociągu po nowych liniach z Warszawy Centralnej do Wrocławia ok. 1 h 40 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 KDP Warszawa – CPK – Łódź – Poznań. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich;
- **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 KDP Warszawa – CPK – Łódź – Poznań. Dopuszczony będzie ruch pociągów pasażerskich.

Docelowo zakładane jest osiągnięcie czasu przejazdu pociągu po nowych liniach z Warszawy Centralnej do Poznania ok. 1 h 40 min;

Projekty poza ciągiem „Y”, dla których będą kontynuowane działania przygotowawcze:

- **Dokumentacja projektowa dla linii kolejowej na odc. Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa.** Projekt obejmuje nową linię kolejową w województwie śląskim łączącą Katowice i granicę państwa z odgałęzieniem do Jastrzębia-Zdroju o łącznej długości ok. 74 km. Linia stanowi polski odcinek połączenia Katowice – Ostrawa, fragment tzw. „KDP V4” – inicjatywy Grupy Wyszehradzkiej budowy KDP łączących Polskę z Czechami, Słowacją, Węgrami, a także Austrią i krajami Europy Południowej;
- **Dokumentacja projektowa dla linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów.** Projekt obejmuje nowe linie kolejowe w województwie podkarpackim o planowanej długości ok. 42 km na odcinku Łętownia – Rzeszów;
- **Dokumentacja przedprojektowa dla linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. Węzeł CPK – Płock – Grochowalsk – Włocławek.** Projekt obejmuje nowe linie kolejowe 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 – Gdańsk;

- **Dokumentacja przedprojektowa dla linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowski – Gdańsk i Grudziądz – Warlubie.** Projekt obejmuje nowe linie kolejowe w województwach kujawsko-pomorskim i pomorskim o planowanej łącznej długości ok. 225 km, stanowiących fragment KDP Warszawa – Gdańsk;
- **Dokumentacja przedprojektowa dla linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko.** Projekt obejmuje nową linię kolejową w województwach mazowieckim, podlaskim i warmińsko-mazurskim o planowanej długości ok. 140 km;
- **Dokumentacja przedprojektowa dla linii kolejowych nr 54 i 56 na odc. Trawniki – Krasnystraw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość – Bełzec.** Projekt obejmuje nowe linie kolejowe w województwie lubelskim o planowanej długości ok. 90 km;
- **Dokumentacja przedprojektowa dla linii kolejowej nr 88 na odc. Węzeł CPK – Grójec – Warka.** Projekt obejmuje nową linię kolejową w województwie mazowieckim o planowanej długości 66 km;
- **Dokumentacja przedprojektowa dla linii kolejowej nr 84 na odc. Radom – Iłża – Kunów.** Projekt obejmuje nową linię kolejową w województwach mazowieckim i świętokrzyskim o planowanej długości ok. 52 km;
- **Dokumentacja przedprojektowa dla linii kolejowych nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa.** Projekt obejmuje nowe linie kolejowe w województwie dolnośląskim o planowanej długości ok. 62 km.

Powyższe zadania w zakresie sporządzenia dokumentacji projektowej będą realizowane w ten sposób, aby pozyskana dokumentacja mogła zostać wykorzystana w dalszym horyzoncie czasowym wykraczającym poza ramy Programu etap II, po podjęciu przez właściwe organy decyzji o przejściu do fazy realizacyjnej, z uwzględnieniem założeń Zintegrowanej Sieci Kolejowej, o której mowa poniżej.

Zintegrowana Sieć Kolejowa

Spółka zainicjowała w drugiej połowie 2024 r. kompleksową analizę rozwoju sieci kolejowej obejmującą działania inwestycyjne po zakończeniu budowy linii Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań. Ewaluacja będzie dotyczyć zarówno odcinków dotychczas przygotowywanych poza „Y”, jak i nowo proponowanych korytarzy linii kolejowych w zakresie m.in. spodziewanej liczby pasażerów, ruchu pociągów i adekwatności parametrów technicznych. Działania te uwzględnią także prognozy liczby podróży pomiędzy poszczególnymi obszarami (niezależnie od środka transportu), położenie odcinków na ciągach europejskich, stopień zaawansowania projektów oraz dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań. Pod uwagę zostanie wzięta obsługa ośrodków regionalnych w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy. Prace będą prowadzone we współpracy z PKP PLK S.A., przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a ich zakończenie planowane jest na koniec 2025 r. Wyniki oceny staną się podstawą do podejmowania decyzji dotyczących kierunków i kolejnych priorytetów inwestycyjnych zakładających racjonalną skalę inwestycji obu spółek (Spółka i PKP PLK S.A.) w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Żadnego z dotychczas planowanych projektów Spółki nie wykluczono z góry z przygotowań do realizacji, jak również nie można – przed zakończeniem wspomnianych prac – z pewnością potwierdzić, że będzie realizowany w kształcie, w jakim był pierwotnie planowany.

Do wykonania prognoz wykorzystane zostaną zaawansowane narzędzia planistyczne: Pasażerski Model Transportowy (PMT) i Towarowy Model Transportowy (TMT), obejmujące różne gałęzie transportu. Pozwalają one na analizy konkurencyjności oraz komplementarności transportu kolejowego. W modelach uwzględniono projektowane lotnisko między Warszawą i Łodzią, a także plany w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej i drogowej różnych zarządców.

Modelowanie ruchu jest ogólnie przyjętym standardem w obszarze planowania transportu stosowanym w wielu krajach. Prognozy ruchu będące jego wynikiem stanowią rzetelną podstawę weryfikacji korzyści z przeprowadzenia planowanych inwestycji, co jest kluczowe w procesie planowania projektów infrastrukturalnych. Dzięki ujęciu w PMT i TMT sieci transportowej na obszarze całej Polski oraz połączeń międzynarodowych możliwe jest wykazanie wpływu poszczególnych inwestycji na funkcjonowanie rynku przewozów w skali kraju. Daje to podstawy zarówno do podejmowania decyzji o realizacji, jak i zakresie Przedsięwzięć, dzięki porównywaniu różnych scenariuszy rozwoju systemu transportowego. Modelowanie sieciowe jest także preferowaną metodą prognozowania ruchu stanowiącego dane wejściowe do analizy efektywności Przedsięwzięć.

Projekty horyzontalne

W celu sprawnej i kompleksowej realizacji projektów budowy nowych linii kolejowych przez Spółkę zostały uruchomione projekty horyzontalne, mające charakter przekrojowy i dotyczące wszystkich inwestycji liniowych przygotowywanych w ramach Programu CPK. Są to m.in.:

- **Pasażerski Model Transportowy oraz Towarowy Model Transportowy – budowa, utrzymanie i rozwój narzędzi wspierających proces planowania i przygotowania inwestycji infrastrukturalnych CPK** – budowa, utrzymanie i rozwój narzędzi wspierających proces optymalizacji procesów transportowych oraz planowania przepływów towarowych. Powstały model PMT jest obecnie wykorzystywany w procesie analitycznym przy pracach przedprojektowych i projektowych prowadzonych przez Spółkę, tj. STEŚ, koncepcje programowo-przestrzenne oraz projekty budowlane;
- **Budowa modelu mikrosymulacyjno-analitycznego ciągów kolejowych realizowanych w ramach inwestycji kolejowych Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z obszarem oddziaływania** – zaawansowane narzędzie analityczne wspierające proces projektowania infrastruktury kolejowej. Wykorzystanie modelowania na etapie planistycznym oraz projektowym pozwala na optymalizację rozwiązań technicznych z zakresu rozmieszczenia i układów torowych posterunków ruchu, w tym rozwiązań bezkolizyjnych połączeń torowych, rozmieszczenia elementów systemów sterowania ruchem kolejowym pod kątem zakładanej wielkości przewozów kolejowych;
- **Opracowanie horyzontalnego rozkładu jazdy pociągów w formie zintegrowanej i cyklicznej oferty przewozowej w skali całego kraju (HRJ)** – stworzenie zintegrowanego cyklicznego rozkładu jazdy, w ramach którego pociągi pasażerskie będą kursować w równych odstępach czasu w powtarzalnym układzie połączeń ze stałym wzorcem zatrzymań, zwiększając tym samym dostępność do transportu kolejowego. Uzyskanie przejrzystej, czytelnej i stabilnej oferty przewozowej pozwoli na zwiększenie liczby pasażerów transportu kolejowego w horyzoncie po realizacji Programu;
- **Wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem i uzyskanie autoryzacji bezpieczeństwa dla CPK** – wytyczne dla projektów kolejowych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego, w szczególności dla KDP, z uwzględnieniem przepisów krajowych i unijnych;
- **Wdrożenie modułowego systemu kierowania i sterowania ruchem kolejowym bazującego na zestandaryzowanych interfejsach** – opracowanie wymagań dla urządzeń przytorowych,

zależnościowych, zdalnego sterowania w zakresie dokumentów normatywnych, niezbędnych do wdrożenia systemu kierowania i sterowania ruchem kolejowym zapewniającego pełne wykorzystanie możliwości powstałej infrastruktury kolejowej;

- **Budowa układu zasilania trakcyjnego 2x25 kV dla linii kolejowych CPK** – zaprojektowanie i wybudowanie podstacji trakcyjnych wysokiego napięcia 2x25 kV zasilających linie KDP. Budowa układu zasilania sieci trakcyjnej 2x25 kV dla linii kolejowych CPK powiązana jest z rozbudową Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w sposób umożliwiający przyłączenie podstacji trakcyjnych do stacji elektroenergetycznych PSE S.A. lub operatorów systemów dystrybucyjnych. Jest to działanie niezbędne do uruchomienia przewozów na liniach kolejowych realizowanych w ramach Programu;
- **Rekomendacje biznesowe dla sieci terminali intermodalnych** – w ramach projektu prowadzone są 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. Planowane jest określenie modelu biznesowego dla budowy infrastruktury terminalowej. Lokalizacje planowanych inwestycji będą ściśle powiązane z nowo budowaną infrastrukturą kolejową;
- **Opracowanie zasad dostępności podróży do usług KDP poprzez efektywne wykorzystanie infrastruktury węzłów przesiadkowych realizowanych w ramach projektów kolejowych CPK, w zakresie organizacji i funkcjonowania regionalnych przewozów pasażerskich** – to koncepcja budowy wysokiej jakości węzłów przesiadkowych powiązanych funkcjonalnie z otoczeniem. Umożliwią one podróżnym (m.in. mieszkańcom dalszych okolic stacji) elastyczne podejście do kształtowania zachowań transportowych, wykorzystujące możliwość wygodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu, w tym KDP. Jest działaniem wpływającym na zwiększenie efektywności wykorzystania infrastruktury kolejowej w zakresie węzłów przesiadkowych obecnie planowanych i projektowanych w ramach działań Programu CPK.

4.3.2 Rozbudowa lub budowa dróg publicznych

W zakresie Przedsięwzięć drogowych Program przewiduje budowę oraz rozbudowę sieci dróg zapewniającą efektywne połączenie z Lotniskiem CPK.

Wskazane poniżej Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji przez Spółkę umożliwią powiązanie lotniska z istniejącym układem drogowym:

- **Wschodnie Podłączenie Lotniska** – odcinek od węzła „CPK Wschód” (bez węzła) do węzła „Baranów” na połączeniu z autostradą A2 (z węzłem);
- **Wschodnia Obwodnica Lotniska** – odcinek od skrzyżowania z Północną Obwodnicą Lotniska w rejonie miejscowości Kaski Centralne (bez skrzyżowania) do węzła „CPK Wschód” (z węzłem);
- **Północna Obwodnica Lotniska** – odcinek od skrzyżowania z Zachodnią Obwodnicą Lotniska i drogą powiatową nr 3837W (ze skrzyżowaniem) do skrzyżowania ze Wschodnią Obwodnicą Lotniska w rejonie miejscowości Kaski Centralne (ze skrzyżowaniem);
- **Zachodnia Obwodnica Lotniska** – odcinek od skrzyżowania na połączeniu z Północną Obwodnicą Lotniska (bez skrzyżowania) do skrzyżowania na połączeniu z drogą powiatową nr 3834W (ze skrzyżowaniem) oraz odcinek drogi powiatowej nr 3834W od skrzyżowania z drogą krajową nr 50 w miejscowości Cyganka (ze skrzyżowaniem) do skrzyżowania z Zachodnią Obwodnicą Lotniska

(ze skrzyżowaniem), a także odcinek drogi krajowej nr 50 od skrzyżowania w miejscowości Cyganka (ze skrzyżowaniem) do skrzyżowania na istniejącym węźle Wiskitki (ze skrzyżowaniem).

Jednocześnie GDDKiA, w ramach uchwalonego na podstawie art. 136 ust. 2 Ustawy o finansach publicznych, Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) realizuje poniższe projekty mające na celu włączenie CPK w system dróg krajowych:

- Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu;
- Poszerzenie autostrady A2 na odcinku granica województw łódzkiego i mazowieckiego – węzeł "Konotopa" (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu;
- Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej;
- Budowa drogi S10 A1 – Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej.

4.3.3 Budowa urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego

Zabezpieczenie urządzeń i obiektów na potrzeby służb żeglugi powietrznej pozostanie w gestii PAŻP. PAŻP podejmie działania polegające na wyposażeniu obiektów i instalacji urządzeń przeznaczonych do obsługi ruchu lotniczego. Obejmą one urządzenia łączności, dozoru, pomoce nawigacyjne oraz w uzgodnieniu ze Spółką inne obiekty i systemy, niezbędne do zapewnienia służb żeglugi powietrznej na Lotnisku CPK i w jego przestrzeni odpowiedzialności. W skład Inwestycji PAŻP wejdą między innymi: pomoce radionawigacyjne DME (Distance measuring equipment – radioodległościomierz), ośrodki radiokomunikacyjne, radar dozoru, system GBAS (Ground Based Augmentation System – system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych) oraz wyposażenie operacyjno-techniczne dla wieży kontroli ruchu lotniczego.

Powyższe zadania będą finansowane ze środków własnych PAŻP lub źródeł zewnętrznych (w tym funduszy unijnych czy kredytów bankowych).

4.3.4 Sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej

W ramach realizacji Programu będą prowadzone roboty budowlane związane z budową linii KDP. Linie te muszą być zasilane zgodnie ze światowym i europejskim standardem systemem zasilania 2x25 kV prądu zmiennego, znacznie wyższym napięciem niż funkcjonujące obecnie w Polsce 3 kV prądu stałego. Planowana budowa układu zasilania trakcyjnego 2x25 kV dla linii kolejowych CPK zakłada budowę podstacji trakcyjnych wysokiego napięcia na liniach kolejowych objętych 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 podstacji i linii zasilających 2x25kV, pozyskanie gruntu, służebności przesyłu i uzyskanie decyzji lokalizacyjnych oraz warunków przyłączenia i zawarcie umów przyłączeniowych.

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.

4.3.5 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 ograniczanie 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.

4.4 Inne zadania

W ramach innych zadań, koniecznych do osiągnięcia celu głównego Programu, planowana jest realizacja projektów rozwojowych tworzących wysokojakościowe przestrzenie do realizacji działalności gospodarczej z naciskiem na branżę transport – spedycja – logistyka (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 oraz Program Społeczno-Gospodarczy.

Dodatkowo przewiduje się zapewnienie atrakcyjnych nieruchomości zamiennych, na bazie działek znajdujących się w Zasobie Spółki. Planowane są między innymi działania w zakresie uzbrojenia nieruchomości gruntowych w infrastrukturę techniczną (sieci: kanalizacji sanitarnej, wodociągowa oraz energii elektrycznej). Powyższe będzie stanowić atrakcyjną alternatywę dla osób podlegających procesowi wywłaszczeń na cele Inwestycji i Inwestycji Towarzyszących.

Oczekiwane są następujące korzyści z realizacji tego zadania:

- 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 szybkiemu, nowoczesnemu i innowacyjnemu taborowi;
- Zapewnienie konkurencyjności oferty w przewozie przesyłek kurierskich i towarowych.

4.4.1 Inwestycje rozwojowe

Inwestycje rozwojowe wokół lotniska

Przedsięwzięcia urbanistyczne wyszczególnione niżej (Airport City i Cargo City), realizowane celem zagospodarowania terenów sąsiadujących z CPK, po zdefiniowaniu modelu operacyjnego Spółki, 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. Skala inwestycji w obiekty położone na terenie Airport City i Cargo City realizowane przez Spółkę będzie określona na kolejnych etapach prac projektowych i uzależniona m.in. od dostępnego budżetu i zidentyfikowanych potrzeb rynkowych.

Airport City

Realizacja Airport City ma na celu stworzenie w bezpośrednim otoczeniu lotniska wysokiej jakości wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej, pełniącej 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 integrującej różne funkcje, zaplanowanej i zaprojektowanej w zgodzie z współczesnymi trendami urbanistycznymi, w szczególności w zakresie tworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznych, implementacji założeń inteligentnego miasta (smart city) i charakteryzującej się wysokim stopniem dostępności dla pieszych wraz z komfortowym dostępem do komunikacji publicznej.

Na obecnym etapie przygotowań przewiduje się prowadzenie działań w celu ustanowienia aktów planowania przestrzennego we współpracy z gminą, a następnie działań dążących do realizacji przestrzeni hotelowych, biurowych, usługowo-handlowych oraz przestrzeni publicznych z dużym udziałem zieleni.

Po oddaniu do użytku lotniska planowane jest dalsze etapowanie rozwoju Airport City uwzględniające między innymi kontynuację robót budowlanych i współpracę z gminą w zakresie przedsięwzięć inicjujących nowe inwestycje na obszarze Airport City.

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

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. W ramach wsparcia, 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 oddaniu do użytku lotniska planowane jest 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 uzbrojenie terenu, prac projektowych i realizację robót budowlanych dla kolejnego obszaru Cargo City.

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.

Działania strategiczne i urbanistyczne wspierające rozwój regionalny i służące skoordynowaniu rozwoju przestrzennego

W ramach Programu są prowadzone ciągłe działania związane z planowaniem przestrzennym i monitorowaniem inwestycji w Obszarze otoczenia CPK, w tym wymagającym aktualizacji dokumentów planistycznych do nowych uwarunkowań i realizowanych inwestycji. Opracowywane są Strategia Rozwoju Obszaru otoczenia CPK (SR CPK), która ma stanowić dokument rządowy oraz Koncepcja Urbanistyczna otoczenia CPK.

SR CPK jest dokumentem zapewniającym koordynację kierunków rozwoju obszaru znajdującego się w bezpośrednim oddziaływaniu multimodalnego węzła transportowego, tworzonego w ramach realizacji Programu.

Koncepcja Urbanistyczna otoczenia CPK jest materiałem planistycznym, który uwzględnia uwarunkowania lokalne, projekty prowadzone przez Spółkę, inwestycje prowadzone przez inwestorów prywatnych i podmioty publiczne oraz wnioski z rozmów z jednostkami samorządu terytorialnego. Koncepcja Urbanistyczna jest więc holistycznym spojrzeniem na rozwój Obszaru otoczenia CPK. Koncepcja Urbanistyczna jest wartościowym materiałem do koordynacji prowadzonych projektów zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i wymiarze czasowym. Może stanowić również materiał do dyskusji z przyszłymi partnerami biznesowymi.

W ramach Programu potrzebna jest koordynacja projektowa i minimalizacja konfliktów przestrzennych, budowanie świadomości w gminach o toczonych projektach przez Spółkę, koordynacja uchwalanych Planów Ogólnych z zamierzeniami Spółki.

4.4.2 Zapewnienie taboru dla KDP

Zakładane jest umożliwienie przejazdu w relacjach obsługujących największe potoki pasażerskie obsługiwane szybkimi połączeniami w czasie nieprzekraczającym 100 minut, co będzie możliwe do osiągnięcia dzięki wdrożeniu systemu KDP wraz ze wszystkimi funkcjonującymi podsystemami oraz zapewnieniu odpowiedniego taboru. Tabor KDP powinien wykorzystywać w pełni możliwości infrastruktury, po której będzie się poruszał i zapewnić zakładane czasy przejazdu (prędkość maksymalna powyżej 300 km/h), jego parametry muszą być kompatybilne z infrastrukturą, spełniać

wymogi techniczne i regulacyjne. Powinny również uwzględniać oczekiwania użytkowników pod względem komfortu i efektywności ekonomicznej.

W ramach projektu zapewnienia taboru dla CPK planowana jest organizacja i koordynacja wszelkich działań, w rezultacie których będzie można określić niezbędne funkcjonalności innowacyjnego taboru, modelu jego serwisowania, struktury finansowania, oraz przeprowadzenie procesu jego pozyskania. Wstępne szacunki dotyczące zapotrzebowania na składy kolejowe dużych prędkości, wynikające z analizowanych założeń ruchu w horyzoncie czasowym do 2035 r., wskazują na liczbę ok. 120 takich składów. Niezależnie od powyższego zakłada się pozyskanie taboru typu Aero Express (obsługującego bezpośrednio Lotnisko CPK w relacji Warszawa – Łódź) i InterRegio (łączącego największe miasta i aglomeracje oraz mniejsze ośrodki, kursującego po istniejących liniach kolejowych oraz na budowanych liniach KDP) poruszającego się z prędkością maksymalną do 200 km/h i zasilanego dwusystemowo (3 kV DC / 25 kV AC).

4.4.3 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. Stanowi również odpowiedź na wymogi wskazane w przepisach Działu IVB Ustawy o CPK w zakresie zrównoważonego zarządzania rozwojem Obszaru otoczenia CPK.

Celem Programu Społeczno-Gospodarczego jest zapewnienie wsparcia dla samorządów, mieszkańców oraz organizacji społecznych funkcjonujących przede wszystkim na Obszarze otoczenia CPK, w związku z potrzebą neutralizacji niekorzystnych zjawisk, które pojawią się w związku z budową infrastruktury CPK (np. niszczenie lokalnych dróg, zapylenie, hałas, fragmentacja przestrzeni itp.), oraz niekorzystnymi konsekwencjami dynamicznych przemian tego terenu (większe obciążenie obowiązkami i kosztami lokalnej administracji, zwiększone zagrożenia dla bezpieczeństwa, wyższe obciążenie lokalnego systemu opieki zdrowotnej i edukacji, zwiększona intensywność transportu drogowego). Działania przewidziane w Programie Społeczno-Gospodarczym będą również służyły wykorzystaniu nowych szans, jakie daje sąsiedztwo multimodalnego węzła transportowego o skali europejskiej, poprzez wsparcie dla tworzenia warunków dla wzrostu konkurencyjności lokalnych przedsiębiorstw oraz poprawy jakości życia mieszkańców i przestrzeni, w jakiej funkcjonują. Służyć to będzie również sprawności działań wdrożeniowych, związanych z koordynacją inwestycji publicznych na terenach położonych w pobliżu Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących. Zadania, które będą realizowane w ramach Programu, będą następować po diagnozie stanu oraz 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, placówek świadczących publiczną opiekę zdrowotną lub zapewniających bezpieczeństwo mieszkańców.

Planowane przez Spółkę działania w zakresie Programu Społeczno-Gospodarczego koncentrują się na terenach Obszaru otoczenia CPK. Opcjonalnie, w ramach zidentyfikowanych potrzeb, możliwa jest 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 poprawy dostępności transportowej, jak również poprawy jakości przestrzeni publicznych. Maksymalizacja korzyści społeczno-gospodarczych będzie realizowana także poprzez wspieranie rozwoju nowych technologii i usług.

Kolejnym ważnym aspektem Programu Społeczno-Gospodarczego 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, 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 zgodnie z art. 16 pkt 2 Ustawy o CPK, na podstawie: (a) ogólnego planu rocznego sporządzonego przez Spółkę i zaakceptowanego przez Pełnomocnika lub (b) decyzji Pełnomocnika co do wydatkowania środków na indywidualnie określony cel, lub (c) 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).

5 Struktura podmiotowa Programu

5.1 Wykonawca Programu – Pełnomocnik

Na mocy art. 136 ust. 2 zdanie drugie Ustawy o finansach publicznych Rada Ministrów, ustanawiając program wieloletni, wskazuje jego wykonawcę. Na mocy art. 4 ust. 1 Ustawy o CPK w celu nadzoru nad przygotowaniem i realizacją Programu 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, jak również zatwierdzanie Dokumentu Wdrażającego i Zasad Zarządzania. Tym samym Pełnomocnikowi należy przyznać rolę podmiotu odpowiedzialnego za wykonanie Programu (wykonawcy).

5.2 Jednostki realizujące Program

Jednostkami realizującymi Program są Spółka, stanowiąca Spółkę Celową w rozumieniu art. 2 pkt 10 Ustawy o CPK, oraz inne podmioty pełniące funkcję Inwestora, o których mowa w art. 2 pkt 2 tej Ustawy. Zgodnie z art. 2 pkt 10 Ustawy o CPK zadaniem Spółki jest zapewnienie przygotowania i realizacji Programu oraz koordynacji i kontroli realizacji Przedsięwzięć.

5.3 Podstawowe założenia systemu realizacji

Podstawy współpracy między jednostkami realizującymi Program określą 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, są istotnym elementem pozwalającym na koordynację i monitorowanie Przedsięwzięć prowadzonych przez Inwestorów i Wykonawców.

6 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 etap 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, infrastrukturą kolejową, urządzeniami i obiektami do obsługi ruchu lotniczego, urządzeniami wodnymi, rurociągami ropy naftowej lub produktów naftowych wraz z infrastrukturą niezbędną do ich obsługi.

Celem Programu etap II jest również rozpoczęcie i zakończenie zasadniczych robót budowlanych na części liniowych projektów kolejowych, zlokalizowanych na sieci bazowej TEN-T, zakup taboru kolejowego KDP na potrzeby obsługi nowo budowanych linii kolejowych, realizacja działań związanych z opracowaniem koncepcji, projektów budowlanych i budową obiektów i towarzyszącej im infrastruktury na terenie 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 1.

Tabela 1 Cele Programu etap II, mierniki sukcesu

Lp.	Miernik	Jednostka	Wartość bazowa w 2023 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2028 r.	Wartość w 2030	Wartość docelowa w 2032 r.
1	Objęcie w posiadanie nieruchomości pod budowę CPK	procent	33	100	100	100	100
2	Budowa Terminala Pasażerskiego	procent	0	2	10	60	100
3	Budowa Dworca Kolejowego CPK	procent	0	0	10	60	100
4	Budowa tunelu kolejowego w obszarze Lotniska CPK	procent	0	2	20	60	100
5	Budowa dróg łączących CPK z siecią dróg publicznych	procent	0	2	50	80	100
6	Budowa dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych	procent	0	0	2	50	100
7	Budowa bazy paliw	procent	0	0	2	80	100
8	Uruchomienie dostaw ciepła i chłodu	procent	0	1	2	80	100
9	Budowa sieci dystrybucyjnej energii elektrycznej	procent	0	0	10	80	100
10	Certyfikacja Lotniska CPK i ORAT	procent	0	2	10	60	100
11	Długość linii kolejowych, dla których złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – DŚU	kilometr	407	560	560	560	560
12	Długość odcinków linii kolejowych, dla których zawarto umowę, w zakresie której jest realizacja robót budowlanych	kilometr	12	110	400	400	400
13	Długość linii kolejowych, dla których zakończono roboty budowlane*	kilometr	0	0	0	130	320
14	Przygotowanie koncepcji Zintegrowanej Sieci Kolejowej	procent	0	100	100	100	100
15	Airport City – Prace przygotowawcze, projektowanie koncepcyjne i budowlane, budowa obiektów odpowiedniego etapu	procent	2	6	10	55	100
16	Cargo City – Prace przygotowawcze, projektowanie koncepcyjne i budowlane, budowa obiektów odpowiedniego etapu	procent	0	15	25	85	100
17	Zapewnienie taboru na pierwsze lata funkcjonowania KDP	procent	5	10	35	50	85

* Zakończenie robót nie jest równoznaczne z oddaniem do eksploatacji.

7 Finansowanie Programu etap II

7.1 Plan finansowy

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

Lista inwestycji [mln PLN w cenach stałych]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Razem 2024-2032
Inwestycje Lotniskowe	781	2 587	2 148	4 730	6 272	8 231	9 443	6 121	2 411	42 723
Skarbowe papiery wartościowe	781	2 157	690	184	306	908	1 566	913	32	7 536
Dłużne finansowanie komercyjne	-	-	1 167	2 953	4 235	5 453	6 371	4 330	2 348	26 858
Inwestorzy	-	430	291	1 593	1 731	1 870	1 505	878	31	8 329
Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe	-	-	712	712	712	712	712	712	-	4 272
Inwestycje w projekty komplementarne lotniska	20	497	522	530	290	202	197	166	123	2 546
Skarbowe papiery wartościowe	20	497	522	530	290	202	197	166	123	2 546
Inwestycje drogowe	22	108	20	221	1 001	735	439	3	3	2 554
Skarbowe papiery wartościowe	22	108	20	221	1 001	735	439	3	3	2 554
Inwestycje kolejowe	1 781	3 542	10 413	13 986	15 013	12 257	9 453	7 571	2 822	76 838
Skarbowe papiery wartościowe	1 636	3 251	9 448	10 344	7 538	5 401	3 054	1 919	594	43 186
Finansowanie UE*	144	291	965	3 643	7 475	6 856	6 398	5 652	2 228	33 652
Inwestycje rozwojowe	19	355	55	24	56	58	85	85	47	783
Skarbowe papiery wartościowe	19	355	55	24	56	58	85	85	47	783
Zapewnienie taboru dla KDP	-	40	172	207	280	266	239	242	294	1 740
Skarbowe papiery wartościowe	-	40	172	207	280	266	239	242	294	1 740
Program Społeczno-Gospodarczy	5	56	35	40	40	32	33	21	22	284
Skarbowe papiery wartościowe	5	56	35	40	40	32	33	21	22	284
Program										
Skarbowe papiery wartościowe	2 483	6 464	10 941	11 550	9 511	7 601	5 613	3 350	1 116	58 629
Dłużne finansowanie komercyjne	-	-	1 167	2 953	4 235	5 453	6 371	4 330	2 348	26 858
Finansowanie UE*	144	291	965	3 643	7 475	6 856	6 398	5 652	2 228	33 652
Inwestorzy	-	430	291	1 593	1 731	1 870	1 505	878	31	8 329
Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe	-	-	712	712	712	712	712	712	-	4 272
Finansowanie całkowite Program etap II	2 627	7 185	14 077	20 451	23 664	22 493	20 600	14 921	5 722	131 740

*Zadania związane z budową linii kolejowych współfinansowane ze środków z UE w przypadku zagrożenia nieotrzymania finansowania unijnego w prognozowanej wysokości będą analizowane pod kątem możliwości pozyskania finansowania z innych źródeł, w tym w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, oraz w przypadku możliwości budżetowych w większym udziale ze Skarbowych Papierów Wartościowych.

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.

Plan finansowy uwzględnia wydatkowanie środków pochodzących ze skarbowych papierów wartościowych przekazanych Spółce w ramach dotychczasowego dokapitalizowania Spółki na podstawie Programu etap I na cele określone w niniejszym Programie etap II.

Niniejsza tabela prezentuje także finansowanie zadań związanych z realizacją szeregu inwestycji komplementarnych lotniska, inwestycji rozwojowych, a także związanych z zapewnieniem taboru KDP w zakresie zaangażowania kapitałowego CPK bez uwzględnienia zaangażowania stron trzecich.

W związku z prezentowaną strukturą finansowania Spółka szacuje zapotrzebowanie na skarbowe papiery wartościowe w poszczególnych latach w kwotach wskazanych w poniższej tabeli.

Tabela 3 Zapotrzebowanie na skarbowe papiery wartościowe (mln PLN w cenach stałych)

[mln PLN w cenach stałych]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Razem 2024-2032
Zapotrzebowanie na SPW	3 500	1 900	10 941	11 550	9 511	7 601	5 613	3 350	1 116	55 082
Zapotrzebowanie na SPW - rezerwa inwestycyjna	-	-	712	712	712	712	712	712	-	4 272
Suma	3 500	1 900	11 653	12 262	10 223	8 313	6 325	4 062	1 116	59 355

W 2024 r. i 2025 r. zaplanowane jest przekazanie Spółce dwóch transz dokapitalizowania w postaci skarbowych papierów wartościowych w łącznej kwocie 5,4 mld zł. Po przyjęciu zaktualizowanego Programu, począwszy od 2026 r., planowane są dokapitalizowania Spółki każdorazowo w I kwartale, w kwotach odpowiadających wydatkom w danym roku. Spółka planuje również pozyskiwać środki UE z obecnej i przyszłej perspektywy finansowej. W ramach sieci TEN-T uwzględniono większość odcinków kolejowych ujętych w Programie CPK, w szczególności linię „Y”. UE dąży do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r., należy więc oczekiwać dalszego wspierania finansowego państw członkowskich w rozwoju szybkich i ekologicznych połączeń kolejowych.

7.2 Założenia modelu finansowania

CPK to inwestycja wielopłaszczyznowa, oparta na budowie intermodalnego węzła transportowego obejmującego inwestycję 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 jest 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. 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 Skarbu Państwa czy środków unijnych, ale również przy użyciu środków zewnętrznych (np. długu bankowego, obligacji emitowanych przez Spółkę etc.). Przyjęta formuła finansowania zakłada, iż część przedsięwzięć realizowanych na terenie lotniska, tj. zapewnienia Energii dla CPK, zapewnienia Ciepła i Chłodu dla CPK, zapewnienia Paliwa dla CPK, zostanie objęta odrębnymi Biznesplanami, tj. Program etap II zapewnia finansowanie wkładu własnego Spółki, przy założeniu konieczności pozyskania finansowania od Inwestorów zewnętrznych dla pozostałej części. Dodatkowo realizacja całej inwestycji wymaga wcześniejszego przygotowania tymczasowych korytarzy drogowych i wzmocnienia istniejących dróg, jednak finansowanie ww. zakresu zostało częściowo ujęte w pozycji Inwestycje Lotniskowe, a częściowo w pozycji Inwestycje w projekty komplementarne Lotniska CPK.

7.2.1 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 finansowym. 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 etap II przyjęto 60%) w zależności od ostatecznych założeń oraz tego jak w okresie

planowanej spłaty zadłużenia będzie kształtował się 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 EUR na poziomie 100%.

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). Główne działania związane z pozyskaniem finansowania dłużnego planowane są na lata 2025–2026.

W niniejszym programie uwzględniono także lotniskową rezerwę inwestycyjną, która może zostać wykorzystana m.in. w przypadku zmian w zakresie założonych nakładów inwestycyjnych lub przyjętego modelu finansowania. Zarówno konsultacje rynkowe przeprowadzone z instytucjami finansowymi, jak i rozmowy z inwestorami mniejszościowymi wskazują na uzależnienie komercyjnego sukcesu nowo budowanego lotniska od przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina w Warszawie. Ponadto instytucje finansowe w ramach konsultacji rynkowych wskazały, że przeniesienie ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina jest niezbędnym warunkiem do udzielenia komercyjnego finansowania dłużnego. 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, co jest zgodne z polityką rozwoju lotnictwa w Polsce.

7.2.2 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. Zakres i czas realizacji projektów komplementarnych oraz infrastruktura z nimi związana będą dostosowywane do zapotrzebowania prognozowanego na bazie analizy popytu, możliwości finansowych oraz możliwości przyszłych ingerencji w infrastrukturę.

7.2.3 Inwestycje kolejowe

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

Finansowanie kolejowych Inwestycji Towarzyszących 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 2021–2027 oraz kolejnej perspektywie finansowej UE.

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

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

Finansowanie kolejowych Inwestycji Towarzyszących w latach opiera się głównie na dwóch programach: Instrumencie Finansowym „Łącząc Europę”, finansowanym bezpośrednio przez Komisję Europejską, krajowym programie pomocowym: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021–2027 oraz KPO.

Wartości dla inwestycji kolejowych oparte są na szacunkach wykonanych podczas opracowania STEŚ kończonych w latach 2022–2023 i nie uwzględniają waloryzacji.

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 (koperta ogólna) lub 85% kosztów kwalifikowalnych (koperta kohezyjna);
- 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% kosztów kwalifikowalnych w ramach koperty ogólnej oraz do 85% kosztów kwalifikowalnych w ramach koperty kohezyjnej;
- stacji tankowania wodoru m.in. w terminalach do tankowania lokomotyw manewrowych w wysokości do 30% kosztów kwalifikowalnych (koperta ogólna) oraz 50% kosztów kwalifikowalnych (koperta kohezyjna);
- prac studialnych lub robót budowlanych na infrastrukturę kolejową tzw. podwójnego wykorzystania, tj. na cele cywilne i wojskowe do 50% kosztów kwalifikowalnych;

- działań związanych z inteligentną, interoperacyjną, zrównoważoną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, dostępną, bezpieczną i chronioną multimodalną mobilnością, dotyczących m.in. ERTMS, multimodalnych węzłów pasażerskich, nowych technologii i innowacji, zarządzania danymi.

Program FEnIKS umożliwi finansowanie projektów z sektora kolejowego. Wsparcie obejmuje m.in. budowę infrastruktury kolejowej na i poza siecią TEN-T, a także zintegrowane węzły przesiadkowe, w tym dworce, zakup taboru, inwestycje w transport intermodalny oraz bezpieczeństwo i cyfryzację. Współfinansowanie Przedsięwzięć w ramach FEnIKS wynosi 85% w przypadku środków pochodzących z Funduszu Spójności, zaś w przypadku środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego:

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

Komplementarne źródła finansowania

Spółka rozważa także finansowanie ze środków pochodzących z kredytów z dedykowanych instytucji finansowych jak EBI i EBOiR.

Ponadto poniżej lista projektów, które otrzymały dofinansowanie ze środków UE:

- A) „Budowa Tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14, usprawniające połączenie na sieci bazowej TEN-T (prace projektowe)”, projekt dofinansowany w 50% z instrumentu CEF. Wartość projektu zgodnie z Grant Agreement (dalej „GA”): 118,8 mln zł.
- B) „Prace studyjne dla uzupełnienia brakującego odcinka w korytarzu Morze Północne – Morze Bałtyckie: kolej dużych prędkości pomiędzy Warszawą i Poznaniem”, projekt dofinansowany w 50% z instrumentu CEF. Wartość projektu zgodnie z GA: 98,9 mln zł.
- C) „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy kolei dużych prędkości w korytarzu CNC North Sea-Baltic Sea na odc. Warszawa - Łódź Niciarniana (bez Węzła CPK)”, projekt dofinansowany w 85% z instrumentu CEF. Wartość projektu zgodnie z GA: 328,9 mln zł.
- D) „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice-Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap I)”, projekt dofinansowany w 50% z instrumentu CEF. Wartość projektu zgodnie z GA: 15,2 mln zł.
- E) „Uzupełnienie brakującego połączenia na CNC North Sea-Baltic: Opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Sieradz Północny – Pleszew – Poznań”, projekt dofinansowany w 85% z instrumentu CEF. Wartość projektu zgodnie z GA: 191 mln zł.

Łączna wartość przyznanego dofinansowania z instrumentu „Łącząc Europę” ww. odcinków kolejowych w latach 2021–2027 wynosi 558,3 mln zł.

7.2.4 Finansowanie inwestycji drogowych

Planowane nakłady na inwestycje drogowe realizowane przez Spółkę dotyczące pozyskania gruntów, budowę dróg dojazdowych do CPK, w tym węzłów drogowych prowadzących do lotniska, będą finansowane ze skarbowych papierów wartościowych.

7.2.5 Inwestycje rozwojowe

W ramach Inwestycji rozwojowych w perspektywie lat 2024–2032 Spółka będzie realizowała szereg przedsięwzięć, które pozwalają na udział inwestorów zewnętrznych. Ponadto w przypadku wybranych projektów zakłada się wykorzystanie środków pochodzących z programów UE.

Spółka w celu identyfikacji dodatkowych źródeł przychodów przeprowadziła szereg analiz finansowych, które wykazały duży potencjał komercyjny inwestycji rozwojowych wokół lotniska z atrakcyjną stopą zwrotu z inwestycji.

Program zakłada, że inne zadania o charakterze komercyjnym mogą być 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. W niniejszym programie przyjęto zaangażowanie kapitałowe CPK przy założeniu udziału finansowania dłużnego na poziomie 60% oraz udział inwestorów mniejszościowych w formule JV (joint venture).

7.2.6 Zapewnienie taboru dla KDP

W ramach projektu zapewnienia taboru jest planowana organizacja i koordynacja wszelkich działań, w rezultacie których będzie można określić niezbędne funkcjonalności innowacyjnego taboru, modelu jego serwisowania, struktury finansowania oraz przeprowadzenie procesu jego pozyskania. Ostateczna struktura finansowania zakupu taboru KDP zostanie wypracowana z udziałem podmiotów finansujących. Zakłada się minimalizację udziału skarbowych papierów wartościowych na rzecz finansowania komercyjnego zarówno na poziomie kapitału, jak i instrumentów dłużnych. Zgodnie z najlepszymi praktykami spółek ROSCO (ang. Rolling Stock Operating Company) zakłada się, iż zdecydowaną większość w strukturze finansowania będzie stanowił dług.

7.2.7 Program Społeczno-Gospodarczy

W Programie etap II założono kontynuację Programu Społeczno-Gospodarczego obejmującą działania ściśle związane ze wsparciem rozwoju jednostek samorządu terytorialnego i funkcjonujących w jego ramach instytucji publicznych (np. szkoły, szpitale, ochotnicze straże pożarne), stworzenie nowych szans dla podmiotów gospodarczych oraz mieszkańców, dbałość o środowisko naturalne oraz uśmierzenie pewnych nieuchronnych uciążliwości związanych z realizacją każdego programu infrastrukturalnego.

Celem Programu Społeczno-Gospodarczego jest zapewnienie wsparcia lokalnych społeczności w okresie budowy i początkowego funkcjonowania multimodalnego węzła CPK, jak również realizacja działań wdrożeniowych wynikających z działu IVB Ustawy o CPK, 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.

Program Społeczno-Gospodarczy poprzedza wdrożenie Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK i jest odpowiedzią na zgłaszane zapotrzebowania lokalnych samorządów terytorialnych. Wdrażanie Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK będzie finansowane spoza Programu Społeczno-Gospodarczego, w związku z tym niezbędne jest dookreślenie źródeł jej finansowania.

8 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).

Lista inwestycji [w mln PLN w cenach stałych]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Razem 2024-2032
Inwestycje Lotniskowe	781	2 587	2 148	4 730	6 272	8 231	9 443	6 121	2 411	42 723
Terminal	241	770	343	2 054	2 295	2 564	2 682	2 191	737	13 876
Udział inwestycji lotniskowych w infrastrukturze współdzielonej	419	1 415	1 544	1 911	1 502	813	822	746	581	9 754
Infrastruktura airside	47	156	108	455	1 537	1 625	2 307	783	394	7 411
Infrastruktura landside	14	46	27	145	347	602	663	245	117	2 206
Obiekty kubaturowe i infrastrukturalne	16	52	38	87	240	798	878	210	130	2 448
Pozostałe	44	148	87	79	352	1 831	2 091	1 945	452	7 028
Rezerwa inwestycyjna - Skarbowe papiery wartościowe	-	-	712	712	712	712	712	712	-	4 272
Inwestycje w projekty komplementarne lotniska	20	497	522	530	290	202	197	166	123	2 546
Udział inwestycji komplementarnych w infrastrukturze współdzielonej	16	180	172	180	174	86	81	50	7	945
Zapewnienie paliwa i energii	2	185	234	234	-	-	-	-	-	656
Pozostałe	2	132	116	116	116	116	116	116	116	944
Inwestycje drogowe	22	108	20	221	1 001	735	439	3	3	2 554
Prace projektowe i realizacja	20	105	17	218	716	732	436	-	-	2 244
Pozostałe	2	3	3	3	285	3	3	3	3	310
Inwestycje kolejowe	1 781	3 542	10 413	13 986	15 013	12 257	9 453	7 571	2 822	76 838
Inwestycje liniowe	1 421	2 928	8 811	11 242	11 791	11 053	8 610	7 043	2 704	65 604
Inwestycje liniowe Y	1 253	2 783	8 725	11 192	11 355	10 492	8 388	7 043	2 704	63 935
Inwestycje liniowe CMK Północ	64	98	63	-	-	-	-	-	-	226
Inwestycje liniowe pozostałe	104	47	22	50	436	561	222	-	-	1 443
Sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej	102	35	25	154	266	17	-	-	-	600
Tunel kolejowy wraz ze stacją i dworcem	62	172	1 380	2 486	2 860	1 089	745	430	20	9 243
Inwestycje horyzontalne i inne projekty	103	236	30	11	2	3	3	3	3	393
Pozostałe	92	171	167	94	94	95	95	95	95	998
Inwestycje rozwojowe	19	355	55	24	56	58	85	85	47	783
Airport City	0	8	6	5	10	41	80	81	42	273
Cargo City	17	132	43	15	41	13	-	-	-	260
Pozostałe	1	215	6	4	4	4	4	4	4	249
Zapewnienie Taboru dla KDP	-	40	172	207	280	266	239	242	294	1 740
Program Społeczno - Gospodarczy	5	56	35	40	40	32	33	21	22	284
Wartość całkowita Programu etap II	2 627	7 185	14 077	20 451	23 664	22 493	20 600	14 921	5 722	131 740