

Warszawa, dnia 28 kwietnia 2023 r.

Poz. 463

**UCHWAŁA NR 42
RADY MINISTRÓW**

z dnia 23 marca 2023 r.

**zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny
Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023”**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.¹⁾) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023” (M.P. poz. 1050) w załączniku do uchwały:

- 1) rozdział 5 „Cele Programu CPK, mierniki sukcesu” otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały;
- 2) w rozdziale 6 „Struktura podmiotowa Programu CPK” wyrazy: „Instytut Kolejnictwa (którego zadaniem jest zwiększenie potencjału infrastruktury badawczej),” zastępuje się wyrazami „Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (odpowiedzialne za wdrożenie służby zarządzania płytą postojową, kompleksowego systemu symulacyjnego oraz systemu antydronowego),”;
- 3) rozdział 7 „Plan finansowy” otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały;
- 4) załączniki nr 1–2b do Programu CPK otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Prezes Rady Ministrów: *M. Morawiecki*

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1692, 1725, 1747, 1768, 1964 i 2414 oraz z 2023 r. poz. 412, 497, 658 i 803.

Załączniki do uchwały nr 42 Rady Ministrów z dnia 23 marca 2023 r. (M.P. poz. 463)

Załącznik nr 1

5. Cele Programu CPK, mierniki sukcesu

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

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

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

Lp.	Zakres	Miernik	Jednostka	Wartość bazowa (2019)	Wartość w roku 2021	Wartość w roku 2023
1	Inwestycja Realizator: CPK sp. z o.o.	Przygotowanie projektu planu generalnego i przedłożenie do uzgodnień	procent	0	100	100
2		Przygotowanie Raportu Oddziaływania na Środowisko	procent	0	60	100
3		Przygotowanie i złożenie wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	procent	0	100	100
4		Wielobranżowa koncepcja architektoniczna intermodalnego terminala pasażerskiego	procent	0	20	100

5	Inwestycja Realizator: CPK sp. z o.o.	Nabycie nieruchomości objętych I etapem inwestycji CPK	odsetek pozyskanych nieruchomości niezbędnych do realizacji inwestycji celu publicznego – CPK (wg powierzchni nieruchomości) [w %]	0	–	100
6		Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – I Instancja	procent	0	–	100
7		Rozpoczęcie prac przygotowawczych dla budowy lotniska	procent	0	–	100
8	Inwestycje Towarzystwo (kolejowe) Realizator: CPK Sp. z o.o.	Długość linii kolejowych, dla których opracowano trasowanie z uwzględnieniem uwarunkowań funkcjonalnych, technicznych i przestrzennych	kilometr	0	1600	1600*
9		Długość linii kolejowych, dla których przeprowadzono inwentaryzację przyrodnicze	kilometr	0	551	1600
10		Długość linii kolejowych, dla których przeprowadzono analizę kosztów i korzyści	kilometr	0	551	1600
11		Długość linii kolejowych, dla których zakończono etap przedprojektowy (przygotowano wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji)	kilometr	0	519	1600
12		Rozpoczęcie robót budowlanych na projekcie Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14	procent	0	–	100
13	Inwestycje Towarzystwo Realizator: Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Budowa systemu Remote Tower dla CPK – jako systemu hybrydowego dla konwencjonalnej TWR	procent	0	40	80**
14		Zaawansowane symulacje na potrzeby przygotowania operacyjnego dla CPK	procent	0	30	90***

15	Inne zadania Realizator: CPK sp. z o.o.	Przygotowanie i realizacja planu inwestycyjnego dla zadania „utworzenie banku ziemi CPK”	procent	0	–	100
16		Opracowanie Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK	procent	0	–	100
17		Opracowanie i skonsultowanie koncepcji urbanistycznej rozwoju terenów polotniskowych Lotniska Chopina	procent	0	–	100
18		Koncepcja utworzenia Sieci Terminali Intermodalnych CPK (w tym „Suchego Portu”)	procent	0	–	100
19		Opracowanie koncepcji dla pozyskania taboru dla Centralnego Portu Komunikacyjnego	procent	0	–	100

* W ramach programu przewidywana jest budowa linii kolejowych o łącznej długości 1800 km oraz linii w obrębie Węzła CPK. Do roku 2023 przewidywane jest jednakże ukończenie prac przygotowawczych dla linii o łącznej długości 1600 km.

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

*** Do realizacji wskaźnika na poziomie 100% – wymagany Master Plan CPK.

7. Plan finansowy

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

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

mln zł	2020	2021	2022	2023	2020–2023
Inwestycja					
Skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	6	591	3 266	3 862
Finansowanie komercyjne pozyskane przez CPK sp. z o.o. ¹⁾	0	0	0	1 590	1 590
Finansowanie całkowite – Inwestycja²⁾	0	6	591	4 856	5 452
Inwestycje Towarzyszące					
Inwestycje kolejowe – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	16	340	3 061	3 417
Inwestycje kolejowe – środki UE ³⁾	0	2	37	1969	2 008
Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	0	0	3	3
Urządzenia i obiekty do obsługi ruchu lotniczego – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	0	2	3	6
Inwestycje PPL – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	0	0	7	7
Finansowanie całkowite – Inwestycje Towarzyszące	0	18	380	5 043	5 440
Inwestycje kolejowe PKP PLK S.A.					<i>finansowanie z odrębnych źródeł⁴⁾</i>
Inwestycje drogowe (GDDKiA)					<i>Program Budowy Dróg Krajowych⁵⁾</i>
Inne zadania					
Utworzenie banku ziemi na potrzeby gospodarcze – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	3	182	714	900
Program Społeczno-Gospodarczy – skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	0	37	212	249
Aerotropolis i rozwój otoczenia lotniska - skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	3	20	282	304
Rozwój Grupy Kapitałowej- skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego CPK sp. z o.o.	0	0	183	299	482
Finansowanie całkowite – Inne zadania	0	6	422	1507	1 935
łącznie finansowanie (środki publiczne z wyłączeniem UE)	0	27	1 356	7 847	9 230
łącznie finansowanie Programu	0	29	1 393	11 406	12 828

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

²⁾ Podane kwoty obejmują wykup gruntów pod budowę lotniska.

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

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

⁵⁾ W przypadku realizowanych przez GDDKiA inwestycji drogowych, finansowanie projektów od 1 stycznia 2023 r. może być częściowo zapewnione w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (uchwała nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, z późniejszymi zmianami), natomiast w pozostałym zakresie finansowanie zostanie uwzględnione w kolejnym programie wieloletnim, na podstawie którego realizowane będą inwestycje na drogach krajowych.

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

Ponadto w poniższej tabeli zostało przedstawione zapotrzebowanie na środki pieniężne z Programu CPK w kolejnych latach jego obowiązywania na podstawie planowanych do podpisania umów oraz wartości planowanych do nabycia nieruchomości.

Program CPK	Stan środków Spółki na dzień 31.08.2022 r. (mln zł)	Zapotrzebowanie na środki do 31.05.2023 r. (mln zł)	Zapotrzebowanie na środki wynikające z Programu CPK od 01.06.2023 r. do 31.12.2023 r. (mln zł)
Inwestycja	1 508	2 230	1 714
Inwestycje Towarzyszące	18	3 468	1 954
Inne zadania	533	3	1 399
Zapotrzebowanie na środki pieniężne	2 059	5 701	5 067

Spółka została dotychczas dokapitalizowana w kwocie 2.235 mln zł środkami pochodzącymi ze skarbowych papierów wartościowych. Zgodnie z założeniami Programu CPK oraz w związku z planowanymi wydatkami i planowanym zaciąganiem zobowiązań przez Spółkę w 2023 roku wartość dokapitalizowania w 2023 roku wyniesie 6.995 mln zł. Dodatkowo, w poniższej tabeli przedstawiono zestawienie dotychczasowego i planowanego dokapitalizowania Spółki skarbowymi papierami wartościowymi:

mln PLN	2021	2022	2023	Łączne finansowanie
Środki przekazane - skarbowe papiery wartościowe	2 235	-	-	2 235
Środki do przekazania - skarbowe papiery wartościowe	-	-	6 995	6 995
Łączna wartość środków ze skarbowych papierów wartościowych	2 235	-	6 995	9 230

7.1. Inwestycja

Etapowość określania kosztów Inwestycji. Przyjęta kwota zapotrzebowania kapitałowego zaprezentowana w tabeli przedstawiającej całkowite finansowanie Programu CPK bazuje na obecnej wiedzy, dotyczącej wszystkich faz projektu, jednak dopiero po fazie planowania, w ramach której wykonany będzie plan generalny oraz szereg studiów wykonalności, zostanie wydana decyzja realizacyjna. W trakcie fazy planowania nastąpi też dodatkowe uszczegółowienie zarówno budżetów, jak i harmonogramów realizacji, które mogą ulec zmianie w stosunku do obecnie zaplanowanych. Z tego też powodu, na potrzeby przygotowania planu wieloletniego proponuje się podejście dwuetapowe do pierwszego etapu realizacji inwestycji (nieobejmującego rozbudowy portu lotniczego CPK ponad zakładaną teoretyczną przepustowość terminala w wysokości do 40 mln pasażerów rocznie), polegające na rozdzieleniu fazy przygotowania, procesów projektowych oraz nabycia gruntów (Etap I) oraz realizacji inwestycji oraz przygotowania operacyjnego (Etap II).

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

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

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

7.2. Inwestycje Towarzyszące

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

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

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

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

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

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

Inwestycje Towarzyszące realizowane przez GDDKiA. Finansowanie zadań drogowych określone jest na podstawie przepisów o drogach publicznych, w szczególności ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 688). Zasadniczym dokumentem przewidującym źródła finansowania w tym zakresie pozostaje Program Budowy Dróg Krajowych (obecnie: Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)), przyjęty uchwałą nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, z późniejszymi zmianami).

Inwestycje Towarzyszące realizowane przez PAŻP. Jak wskazano w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu, dla realizacji formułowanych zamierzeń związanych z CPK, w zakresie portu lotniczego konieczne jest także przeprowadzenie „inwestycji w całą infrastrukturę niezbędną do bezpiecznego i efektywnego zapewniania służb ruchu lotniczego”. Zadania te obejmują inwestycje związane z wybudowaniem urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego i zostały ujęte w *Załączniku nr 2* do Programu CPK. Działania PAŻP zaplanowane na okres 2020–2023 nie zostały ujęte w mechanizmie finansowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, tj. Planie Skuteczności Działania na lata 2020–2024, jako że nie dotyczą lotniska, na którym będą wykonywane operacje lotnicze w okresie obowiązywania PSD. Z tego względu konieczne było uwzględnienie w niniejszym programie wieloletnim finansowania ww. inwestycji.

Inwestycje Towarzyszące realizowane przez PPL. Zidentyfikowane projekty zostaną wdrożone na Lotnisku Chopina, a docelowo, wypracowane rozwiązania, zostaną zastosowane do uruchomienia Centralnego Portu Komunikacyjnego. Szczegółowy opis działań znajduje się w *Załączniku nr 2 do Programu CPK*.

7.3. „Inne zadania”

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

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

1. budowa banku ziemi na potrzeby rozwoju gospodarczego, opisana w *Załączniku nr 3 do Programu CPK*;
2. program społeczno-gospodarczy CPK, opisany w *Załączniku nr 4 do Programu CPK*;
3. Aerotropolis i rozwój otoczenia lotniska oraz rozwój grupy kapitałowej, opisane poniżej.

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

Wykup gruntów. Etap pierwszy programu inwestycyjnego CPK zakłada sfinansowanie wykupu gruntów przeznaczonych na realizację lotniska. Zapewnienie prawa do dysponowania niezbędnymi nieruchomościami jest bowiem zabezpieczeniem dla inwestora, gwarantującym możliwość realizacji inwestycji. Ponadto, grunty pozyskane na rzecz Skarbu Państwa mają kluczowe znaczenie w poszukiwaniach finansowania komercyjnego inwestycji. Ich wykup na jak najwcześniejszym etapie przygotowań ma przy tym zabezpieczać przed ewentualnymi spekulacjami na rynku nieruchomości. Szczegóły tego zadania przedstawia *Załącznik nr 3 do Programu CPK*. Zgodnie z wprowadzonymi zmianami w ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, obszar objęty programem dobrowolnych nabyć nieruchomości został wskazany w rozporządzeniu Rady Ministrów, wydanym na podstawie art. 28 ust. 1 uCPK.

Program Społeczno-Gospodarczy CPK obejmuje wiązkę działań ściśle związanych ze wsparciem rozwoju nowego systemu transportu opartego na Centralnym Porcie Komunikacyjnym oraz uśmierzenie pewnych nieuchronnych uciążliwości związanych z realizacją każdego programu infrastrukturalnego. W ramach Programu Społeczno-Gospodarczego CPK będą także realizowane tzw. projekty komplementarne, o których mowa w *Załączniku nr 5 do Koncepcji CPK* przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla RP. Program finansowany będzie częściowo w ramach Programu CPK, częściowo zaś przez modyfikację priorytetów finansowania dla obowiązujących i opracowywanych programów i źródeł finansowania zadań publicznych. Program społeczno-gospodarczy nie tworzy nowych, nieprzewidzianych prawem mechanizmów finansowania opisanych powyżej przedsięwzięć. Jego celem jest zapewnienie części środków finansowych na działania uzupełniające inne działania opisane w Programie CPK. Szczegóły przedstawia *Załącznik nr 4 do Programu CPK*.

Rozwój obszaru otoczenia CPK. Rozwój obszaru otoczenia CPK w najbliższych latach w istotny sposób determinowany będzie rozmiarem działań inwestycyjnych oraz przepustowością i sprawnością działania zrealizowanej infrastruktury komunikacyjnej. Z tego powodu, założono powstanie Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do 2040 roku (dalej „SR CPK”) będącej dokumentem zapewniającym koordynację kierunków rozwoju obszaru znajdującego się w bezpośrednim oddziaływaniu multimodalnego węzła transportowego, tworzonego w ramach realizacji Programu CPK. Wydzielonym obszarem działań jest wsparcie rozwoju regionalnego w okresie poprzedzającym uchwalenie SR CPK, w celu terminowego zaadresowania najważniejszych strukturalnych zagadnień rozwoju, ze szczególnym uwzględnieniem gmin, na terenie których zlokalizowany będzie CPK wraz z węzłem kolejowym – w tym celu opracowano listę priorytetów wraz z poziomem finansowania na 2023 r. Działania objęte Programem CPK to m.in.

opracowanie diagnozy społeczno-gospodarczej; opracowanie założeń SR CPK; opracowanie koncepcji urbanistycznej rozwoju obszaru otoczenia CPK; wypracowanie wstępnych koncepcji i dokumentów określających cele i oczekiwania wobec najważniejszych obszarów rozwoju urbanistycznego w otoczeniu CPK; wypracowanie wstępnych koncepcji i dokumentów określających cele i oczekiwania wobec najważniejszych obszarów rozwoju urbanistycznego w otoczeniu CPK, przede wszystkim Airport City oraz terenów rozwoju gospodarczego o profilu logistycznym i przemysłowym; opracowanie projektu SR CPK i przeprowadzenie rządowego procesu legislacyjnego.

Zagospodarowanie terenów polotniskowych Lotniska Chopina. Konsekwencją przeniesienia komercyjnego ruchu lotniczego na CPK jest uwolnienie terenów spod Lotniska Chopina w Warszawie. Tereny te, ze względu na lokalizację i powierzchnię, stanowią krytyczny zasób gruntowy Skarbu Państwa, unikalny w skali europejskich metropolii. Jednocześnie tereny te ustanawiają istotne wyzwanie rozwojowe związane z przekształceniem polotniskowym i włączeniem w strukturę miejską. Działania objęte Programem CPK to m.in.:

- wstępne rozpoznanie ograniczeń, oczekiwań i potencjałów przedmiotowego terenu wraz ze sformułowaniem rekomendacji dotyczących docelowego pożądanego sposobu zagospodarowania terenu polotniskowego,
- przeprowadzenie na możliwie wczesnym etapie projektu konsultacji społecznych z najważniejszymi Interesariuszami, w szczególności miastem stołecznym Warszawą, zarządcami infrastruktury transportowej (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Metro Warszawskie, Tramwaje Warszawskie) oraz przesyłowej (uzbrojenie terenu), przedstawicielami biznesu oraz organizacjami pozarządowymi,
- sformułowanie celów i założeń dla projektu zagospodarowania terenów polotniskowych; opracowanie wstępnej koncepcji urbanistycznej zagospodarowania terenu polotniskowego.

Tabor dla CPK. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji CPK zakłada uzyskanie rezultatów w sferze kolejowej w postaci przejazdu pomiędzy najważniejszymi węzłami komunikacyjnymi w Polsce w zdefiniowanym czasie, atrakcyjnym w ujęciu komercyjnym. Osiągnięcie określonego czasu przejazdu może nastąpić tylko w przypadku wdrożenia systemu KDP wraz ze wszystkimi funkcjonującymi podsystemami, w szczególności taboru mogącego poruszać się z zakładaną prędkością. W ramach podjętych działań planowane jest określenie niezbędnych funkcjonalności innowacyjnego taboru, podjęcie decyzji o sposobie jego zapewnienia na potrzeby CPK oraz przeprowadzenie procesu jego pozyskania. Działania objęte Programem CPK to m.in. przeprowadzenie prac analitycznych, przygotowanie założeń pozyskania taboru dla CPK oraz opracowanie koncepcji zapewnienia taboru pasażerskiego.

Koncepcja utworzenia Sieci Terminali Intermodalnych CPK (w tym „Suchego Portu”). Branża transportowa w ostatnich latach odnotowuje rekordowe wzrosty. Wykorzystanie tworzonej sieci szybkich połączeń kolejowych oraz infrastruktury CPK może pozwolić na wykorzystanie tego potencjału. Określenie wolumenu w transporcie drogowym, kolejowym i morskim w Polsce pozwoli na opracowanie koncepcji utworzenia Sieci Terminali Intermodalnych CPK (w tym „Suchego Portu”) Działania objęte Programem CPK to m.in. przeprowadzenie analizy potencjału oraz opracowanie modelu biznesowego i operacyjnego w różnych wariantach.

Rozwój Grupy Kapitałowej. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji CPK zakłada realizację celu, jakim jest budowa innowacyjnego węzła transportowego, który doprowadzi m.in. do powstania krajowego systemu pasażerskiego transportu kolejowego stanowiącego atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego. Skala inwestycji oraz zakładane efekty Programu CPK w tym zakresie wiążą się z szeregiem ryzyk m. in. braku wykwalifikowanych wykonawców zdolnych do zaspokojenia zapotrzebowania inwestycji na prace budowlane w zaplanowanych terminach oraz posiadających wiedzę umożliwiającą budowę

niezbędnej infrastruktury, zawyżanie cen przez wykonawców z uwagi na duże zapotrzebowanie na ich usługi, braki w przygotowaniu technicznym wykonawców robót budowlanych, w tym dostępu do nowoczesnych technologii.

W związku z powyższym w celu zapobiegania w/w ryzykom Spółka planuje nakłady związane z rozwojem Grupy Kapitałowej m.in. na zwiększanie potencjału wykonawczego lub inne transakcje mające na celu wydłużenie łańcucha wartości oraz przejmowanie odpowiednich kompetencji przez akwizycje.

Pozostałe działania. W ramach Innych zadań prowadzone są również działania dot. weryfikacji potencjału świadczenia usługi szybkich przesyłek kolejowych, zapewnienia konkurencyjnej oferty CPK przez zaprojektowanie idealnego multimodalnego doświadczenia pasażera oraz rozpoznania i wdrożenia działań o charakterze innowacyjnym.

Załącznik nr 1 do Programu CPK

Inwestycja

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

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

- port lotniczy typu hub (przesiadkowy), umożliwiający obsługę intensywnych fal przylotowo-odlotowych, w wysokim – optymalnym standardzie obsługi,
- kategoria Portu Lotniczego 4F (wg. ICAO Aerodrome Reference Code) – samolot krytyczny A380,
- operacje możliwe do wykonania w trybie 24/7/365,
- 2 równoległe drogi startowe o wyjściowych parametrach (3800mx45m), umożliwiające prowadzenie niezależnych operacji,
- 2 pary równoległych dróg kołowania,
- praktyczna przepustowość godzinowa: 90–100 operacji lotniczych (w systemie niezależnym) – (dokładne parametry do potwierdzenia w fazie planistycznej),
- praktyczna przepustowość roczna: 400–450 tys. operacji lotniczych,
- przepustowość terminala/terminali na rok projektowy 2038: do 40 milionów pasażerów rocznie (w klasie optimum to over-designed wg IATA (International Air Transport Association) – klasa/wielkość do potwierdzenia w fazie planistycznej),
- modułowa koncepcja terminalu pasażerskiego umożliwiająca w miarę dynamiczne skalowanie przepustowości w zależności od potrzeb, zarówno na etapie planowania, budowy, jak i eksploatacji,
- terminal pasażerski umożliwiający obsługę ruchu przesiadkowego z MCT (Minimum Connecting Time) na poziomie ok. 30 min dla lotów Schengen – Schengen i 35–45 min dla pozostałych relacji,
- terminal pasażerski „zintegrowany” ze stacją kolejową i dworcem kolejowym (odrębna inwestycja), umożliwiający obsługę ruchu przesiadkowego samolot – pociąg – samolot (pasażerowie/bagaż) z MCT na poziomie 60–120 minut (MCT do potwierdzenia w fazie planistycznej),
- zabezpieczenie terenu, zapewnienie przestrzeni i elastyczności infrastruktury do przyszłej rozbudowy, docelowo 4 drogi startowe i dwa terminale o całkowitej przepustowości ok. 100 mppa,
- dodatkowa infrastruktura, obejmująca m.in.:
 - płyty postojowe,
 - płyty do odladania,
 - terminal cargo,
 - zaplecze paliwowe,
 - wieżę kontroli lotów,
 - system nawigacyjny wraz instalacją oświetlenia nawigacyjnego,
 - urządzenia meteorologiczne,
 - system odprowadzania wód opadowych,
 - drogi dla pojazdów (techniczne, patrolowe, dojazdowe),
 - ogrodzenie lotniska,
 - parkingi dla pojazdów,
 - obiekty służb ratowniczo-gaśniczych,
 - budynek administracyjny.

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

- zapewnienie możliwości bezkolizyjnego prowadzenia ruchu kolejowego we wszystkich kierunkach,
- zapewnienie możliwości obsługi pociągów maksymalnie 40 par pociągów na relacjach szprychowych dalekobieżnych oraz maksymalnie 12 par pociągów aglomeracyjnych (maksimum godzinowe 52 pary pociągów),
- zapewnienie minimum 12 krawędzi peronowych i 6 peronów dla pociągów dalekobieżnych o długości 400 m (możliwość wyposażenia w odrębne perony bagażowe dla systemu bagażowego lotniska), minimum 2 krawędzie peronowe i jeden peron dla pociągów aglomeracyjnych dostosowany do obsługi pociągów aglomeracyjnych w aglomeracji warszawsko-tódzkiej,
- zapewnienie możliwości obsługi (w dniach szczytu przewozowego):
 - maksymalnego obliczeniowego dobowego ruchu przesiadkowego pomiędzy stacją i dworcem a lotniskiem w wysokości do 150 tysięcy pasażerów,
 - maksymalnego obliczeniowego dobowego ruchu pomiędzy stacją i dworcem a aerotropolis (w dniu szczytu przewozowego) w wysokości do 300 tysięcy pasażerów,
 - maksymalnego obliczeniowego dobowego ruchu przesiadkowego pomiędzy pociągami dalekobieżnymi w wysokości do 100 tysięcy pasażerów,
- dążenie do ograniczenia drogi przeznaczonej na przesiadkę między dowolnymi peronami do 150 metrów (+ winda lub schody).

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

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

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

Według obecnych założeń terminal pasażerski dostosowany będzie do wysokojakościowej obsługi do 40 mln pasażerów rocznie z możliwością dalszej rozbudowy zgodnie z prognozami lotniczymi.

Ponadto założono wybudowanie niezbędnego systemu dróg umożliwiających sprawną obsługę transportową Inwestycji i okolicznych Inwestycji Towarzyszących oraz rozwiązanie kolizji z istniejącą oraz planowaną infrastrukturą. Kluczowe w tych działaniach jest połączenie z autostradą A2 oraz drogą krajową nr 50, co umożliwi włączenie dróg dojazdowych do lotniska w system dróg krajowych.

Dodatkowo w zakres Inwestycji przewidziano do realizacji poniższe projekty komplementarne.

Energia dla CPK. Prace z zakresu infrastruktury elektroenergetycznej obejmują przyłącza do sieci wysokiego napięcia wraz z niezbędnymi głównymi i rozdzielczymi punktami zasilania, podstacje transformatorowe oraz pozostałe elementy sieci elektrycznej, w tym m.in. linie przesyłowe i zabezpieczenia. Planowana jest również budowa farm PV o docelowej łącznej mocy 80 do 100 MWp.

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.

Paliwa dla CPK. 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. Metoda przesyłu paliwa lotniczego do lotniska będzie zabezpieczona przez drugi, alternatywny sposób dostaw, w razie wystąpienia jakichkolwiek problemów z podstawowym systemem zaopatrzenia. Początkowo będą to dostawy kolejowe oraz dostawy drogowe, a docelowo rurociąg przesyłowy oraz dostawy kolejowe.

Oszacowanie wartości inwestycji

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

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

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

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

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

Inwestycje Towarzyszące

Kolejowe Inwestycje Towarzyszące

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

Ciągi te należy utożsamiać z dotyczącymi linii kolejowych Inwestycjami Towarzyszącymi, o których mowa w art. 118 uCPK. W zakresie Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących, realizatorami (podmiotami odpowiedzialnymi za realizację) będą Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przy udziale przedstawicieli tych podmiotów przyjęto co do zasady następujące założenie:

1. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (CPK sp. z o.o.) odpowiada za budowę nowych linii kolejowych o łącznej długości 1800 km oraz linii w obrębie Węzła CPK. Do roku 2023 przewidywane jest zawarcie umów z wykonawcami na opracowanie Studiów Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowych dla wszystkich projektów liniowych.
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) odpowiada za modernizację istniejących linii kolejowych, którymi zarządza.

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

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

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

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

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

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

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

- a) nowej linii nr 5, odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz,
- b) nowej linii nr 242 Grudziądz – Warlubie,
- c) nowej linii nr 50 posterunek odgałęźny Grochowalsk – Włocławek,
- d) nowej linii nr 400 Nakło nad Notecią – Okonek,
- e) nowej linii na odcinku Grudziądz – Gdańsk.

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

- Wybrane efekty budowy nowych linii

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

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

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

Ciąg nr 2 (CPK – Olsztyn)

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

Warszawa – Ciechanów – Olsztyn.

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

- Wybrane efekty budowy nowej linii

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

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

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

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

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

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

- Wybrane efekty budowy nowych linii

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

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

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

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

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

Ciąg nr 4 (CPK – Terespol (granica))

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ciąg nr 6 (CPK – Rzeszów – Sanok)

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

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

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

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

- Wybrane efekty budowy nowych linii

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

Efektom budowy opisanych powyżej linii będzie także krótsza, niż po istniejących obecnie liniach, trasa w relacjach z CPK i Warszawy przez Radom do Rzeszowa, i dalej w kierunku Przemyśla oraz południowej części województwa podkarpackiego. Ulegnie zatem skróceniu także czas przejazdu. Dodatkowo warunki podróżowania poprawią się w wyniku budowy linii nr 122 Rzeszów – Sanok. Dzięki niej w system transportu kolejowego włączone zostaną kolejne miejscowości (m.in. Brzozów). Ponadto czas przejazdu w relacjach z Rzeszowa do Jasła i Krosna ulegnie skróceniu wskutek wykorzystania nowych odcinków linii 106 Rzeszów – Jasło.

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

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

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

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

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

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

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

- a) nowej linii nr 586 Idzikowice – Opoczno,
- b) nowej linii nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce,

- c) nowego odcinka linii nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów,
 - d) nowej linii Tarnów – Nowy Sącz lub analizowanych odcinków nowego przebiegu linii nr 96,
 - e) nowej linii nr 111, odcinek Biała Błotna – Chełmek (wraz z połączeniami w obrębie Węzła Małopolsko-Śląskiego),
 - f) nowej linii nr 113, odcinek Katowice – Kraków,
 - g) nowej linii Węzeł Małopolsko-Śląski – Dąbrowa Górnicza,
 - h) nowych linii Katowice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,
- Wybrane efekty budowy nowych linii

Województwa: świętokrzyskie i małopolskie

Wykorzystanie nowych linii i odcinków:

- nr 586 Idzikowice – Opoczno,
- nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce,
- nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów,
- Tarnów – Nowy Sącz (nowa linia lub odcinki skracające linię obecną)

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

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

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

Województwa: śląskie i małopolskie

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

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

Ciąg nr 8 (CPK – Kłodzko)

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

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

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

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

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

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

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

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

Zbąszyń – Gorzów Wielkopolski.

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

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

- Wybrane efekty budowy nowych linii

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

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

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

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

Ciąg nr 10 (CPK – Poznań)

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

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

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

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

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

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

Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów.

Ciąg ten stanowi połączenie Szczecina z portem lotniczym w Goleniowie.

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

- Wybrane efekty budowy nowej linii

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

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

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

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

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

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

- Wybrane efekty budowy nowej linii

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

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

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

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

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

Oszacowanie wartości inwestycji

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

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

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

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

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

4. Spośród wartości wskazanych w opracowaniu PwC, do warunków prostych przypisano wartość odpowiadającą pierwszemu kwartylowi (Q1), złożonych – trzeciemu kwartylowi (Q3), a standardowych – środkowi przedziału między Q1 a Q3. Koszty przyjęły wartość jak w poniższej tabeli.

Posumowanie kosztów jednostkowych budowy linii:

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

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

Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej

Spółka będzie realizowała projekt pn. „Faza koncepcyjno-analityczna inwestycji dotyczącej budowy toru doświadczalnego do prowadzenia badań taboru i infrastruktury Kolei Dużych Prędkości (KDP) w Programie CPK”. W ramach działań zostaną wypracowane m.in. Business Case, Studium Wykonalności, interpretacje wymaganych kwestii formalno-prawnych oraz matryca decyzyjna pozwalająca na racjonalny wybór sposobu realizacji inwestycji (zasadność modernizacji okręgu doświadczalnego w Żmigrodzie w kontekście potrzeb Programu CPK; budowa przez Spółkę dużego toru doświadczalnego – prędkość jazdy 250 km/h, w nowej lokalizacji; poszerzenie nowo budowanego ciągu KDP o dodatkowy tor doświadczalny; inne warianty realizacji).

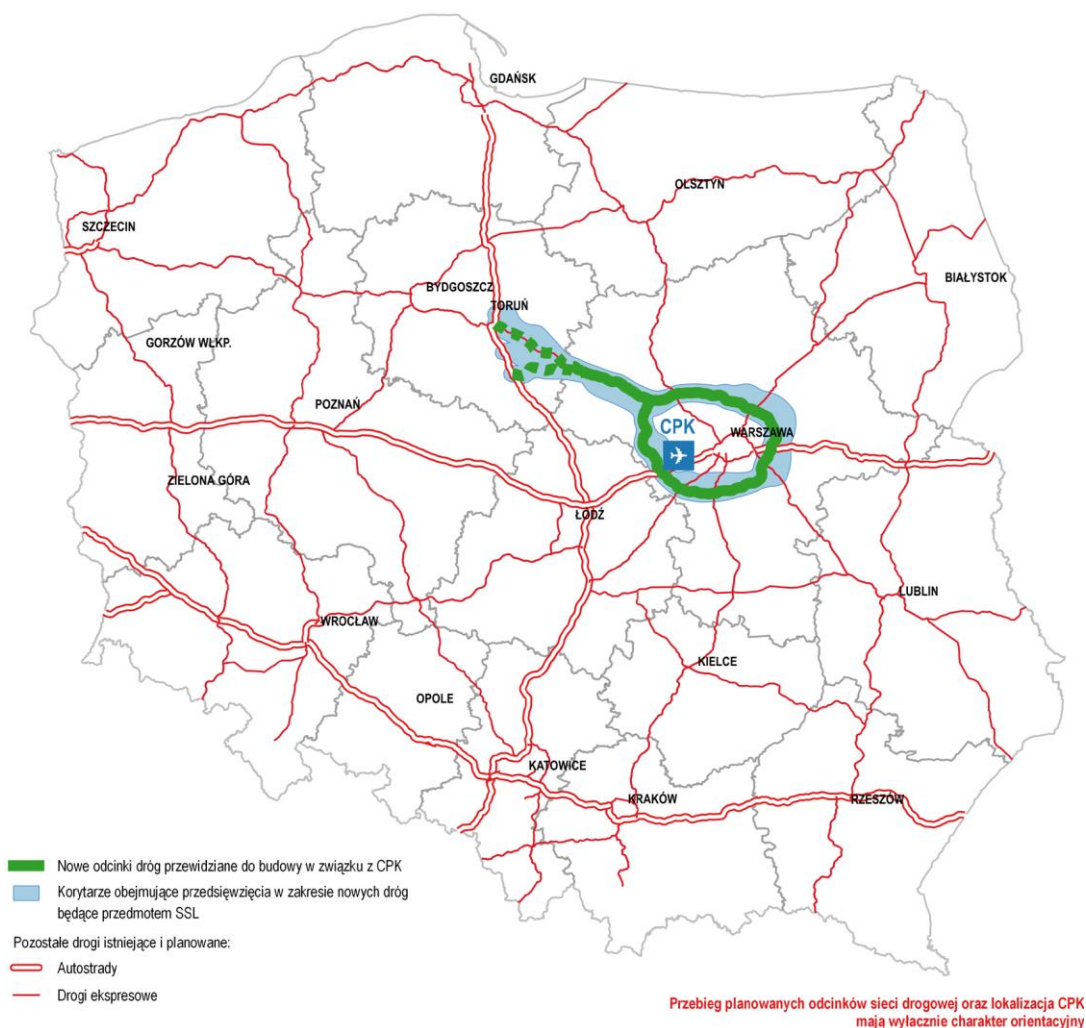
Drogowe Inwestycje Towarzyszące

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

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

Inwestycje te stanowią:

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



Inwestycje PAŻP

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

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

- zdalna wieża kontroli ruchu lotniczego (ATC - Air Traffic Control) - etap pilotażowy oraz etap wdrożenia na CPK,
- system zobrazowania video dla organu kontroli lotniska,
- ośrodki radiowe na potrzeby zapewnienia łączności dla służb ruchu lotniczego 2 odbiorcze, ośrodek zapasowy,
- centrala telefoniczna PAŻP,
- system ATIS - Automatic Terminal Information Service (D-ATIS – Digital Automatic Terminal Information Service),
- systemy komunikacji głosowej (VCS – Voice Communication System),
- DME (Distance Measuring Equipment) – pomoce radionawigacyjne (poza terenem lotniska),
- Voice Recording dla służb ATC,
- Radar PSR/MSSR – pierwotny oraz wtórny radar dozoru na potrzeby obsługi CPK,
- G-BAS (Ground-based Augmentation System) – naziemny system wspomagania GNSS (Global Navigation Satellite Systems) przeznaczony do nawigacji, wykorzystywany w operacjach lądowania (w kolejnym etapie rozwoju lotniska),
- wyposażenie obiektu wieży kontroli lotów (TWR - Tower) w systemy dla organu kontroli lotniska.

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

W ramach przygotowań związanych z zapewnianiem służb ruchu lotniczego PAŻP przygotowała plan działań o charakterze inwestycyjnym i analityczno-symulacyjnym, które będą toczyły się równoległe do prac nad planem generalnym. Plan ten obejmuje okres 2020–2023 i przewiduje rekonstrukcję polskiej przestrzeni powietrznej. Poniższe działania z tego planu stanowią Inwestycje Towarzyszące przewidziane w Programie CPK na lata 2020–2023.

NAZWA PROJEKTU	OPIS INWESTYCJI	UZASADNIENIE CELU INWESTYCJI	TERMIN REALIZACJI	KWOTA ŚRODKÓW DO 2023 R.
Budowa systemu Remote Tower dla CPK – jako systemu hybrydowego dla konwencjonalnej TWR	Remote Tower (Wieża zdalna) to technologia umożliwiająca sprawowanie służby kontroli ruchu lotniczego na lotnisku z wykorzystaniem cyfrowych środków transmisji obrazu i dźwięku (kamery, mikrofony binauralne – monitory, głośniki), z wybranego lotniska do miejsca fizycznego sprawowania kontroli przez kontrolera ruchu lotniczego, które znajduje się w znacznym oddaleniu (kilkadziesiąt, kilkaset km). Technologia Remote Tower może być wykorzystana jako system contingency dla lotniska, w którym kontrola ruchu lotniczego jest sprawowana z wykorzystaniem wieży konwencjonalnej. W przypadku CPK zdalna lokalizacja gdzie zlokalizowane będzie Remote Tower Centre to Centrum Zapasowe PAŻP w Poznaniu.	CPK będzie największym portem lotniczym w Polsce, zachowanie takiej samej niezawodności w obszarze infrastruktury TWR wpłynie na ograniczenie ryzyka przerwania ciągłości świadczenia usług kontroli ruchu lotniczego, co przyniesie korzyści z punktu widzenia PAŻP, użytkowników przestrzeni powietrznej i zarządzającego lotniskiem. W latach 2020–2023 Inwestycja obejmuje: – stworzenie koncepcji operacyjnej, – wdrożenie rozwiązań pilotażowych, walidacja rozwiązań operacyjnych, instalacja systemu prototypowego i testy.	2022–2027	2,7 mln zł

Zaawansowane symulacje na potrzeby przygotowania operacyjnego dla CPK	<p>Zakup usługi doradczej fazy projektowej i przygotowania walidacji RTS nowej przestrzeni powietrznej w kontekście powstania CPK, w celu weryfikacji projektu zmiany polskiej przestrzeni powietrznej z wstępnym przygotowaniem do przeprowadzenia symulacji czasu rzeczywistego RTS poprzedzającego wdrożenie nowej konfiguracji przestrzeni powietrznej EPWW z uwzględnieniem powstania CPK (projekt przestrzeni CTR, TMA, sektory ACC).</p> <p>Wypracowanie wstępnej koncepcji operacyjnej oraz rozpoczęcie prac przygotowujących do przeprowadzenia symulacji wypracowanych rozwiązań. Faza projektowa jak i walidacyjna będą uwzględniać aspekty Human Performance jak i przygotowanie analizy bezpieczeństwa projektu.</p> <p>W kolejnych latach 2024+ projekt nowej przestrzeni z uwzględnieniem powstania CPK, będzie poddany procesowi walidacji RTS oraz przygotowaniu do ostatecznej implementacji.</p>	<p>Konieczność udziału ekspertów zewnętrznych zarówno w fazie projektowej nowej konfiguracji przestrzeni powietrznej (usługa doradcza) jak i w trakcie realizacji symulacji RTS (przygotowanie i przeprowadzenie symulacji), w których to dziedzinach PAŻP nie posiada wystarczającego doświadczenia oraz odpowiednich zasobów ludzkich.</p> <p>Symulacja czasu rzeczywistego (RTS) jest powszechnie stosowaną metodą weryfikowania opracowanych koncepcji przestrzeni powietrznej dającą najbardziej wymierną i obiektywną ocenę. Umożliwia zidentyfikowanie potencjalnych słabych punktów w zakresie fazy projektowej oraz opracowanie właściwych środków zaradczych oraz umożliwi uzyskanie dowodów, że projekt jest bezpieczny. Wszystkie znaczące zmiany w systemie ATM symulowane są w ramach RTS.</p>	2020–2023	3,1 mln zł
--	---	--	-----------	------------

Inwestycje PPL

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) jest wiodącym podmiotem lotniczej infrastruktury transportowej w Polsce, do którego należą kluczowe elementy infrastruktury państwa gwarantujące niezakłóconą zdolność funkcjonowania podmiotów działających w branży usług lotniczych. W zasobach PPL znajduje się m.in. Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA) – największy w Polsce i jeden z większych portów lotniczych w Europie Środkowo–Wschodniej oraz lotniska Zielona Góra Babimost, Lotniska Warszawa-Radom i jeszcze kilkanaście lotnisk w Polsce. PPL jako przedsiębiorstwo posiada ogromne doświadczenie i know how, które zostanie wykorzystane do realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

PPL zidentyfikował projekty, które w początkowej fazie, zostaną wdrożone na Lotnisku Chopina w Warszawie, a docelowo, wypracowane rozwiązania, zostaną zastosowane do uruchomienia Centralnego Portu Komunikacyjnego:

- Wdrożenie Służby Zarządzania Płytą Postojową (AMS) na Lotnisku Chopina w Warszawie,
- Przygotowanie, zakup i wdrożenie kompleksowego systemu symulacyjnego do wsparcia procesu personelu lotniskowego,
- Wdrożenie systemu antydronowego na Lotnisku Chopina.

NAZWA PROJEKTU	OPIS INWESTYCJI	UZASADNIENIE CELU INWESTYCJI	TERMIN REALIZACJI	KWOTA ŚRODKÓW DO 2023 R.
<p>Wdrożenie systemu antydronowego na Lotnisku Chopina</p>	<p>Celem projektu jest wdrożenie na Lotnisku Chopina systemu antydronowego (C-UAS - Counter Unmanned Aerial Systems) w zakresie podsystemu detekcji bezzałogowych statków powietrznych.</p> <p>Projekt realizowany będzie w czterech etapach. W ramach I etapu zostaną określone wymagania dla C-UAS oraz uzyskana akceptacja PAŻP, Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) i Urzędu Komunikacji Elektronicznej dla wstępnych parametrów technicznych systemu antydronowego.</p> <p>W II etapie zostaną przeprowadzone Wstępne Konsultacje Rynkowe i wypracowane rekomendacje.</p> <p>W kolejnych etapach planowany jest zakup i wdrożenie systemu antydronowego.</p> <p>Projekt będzie realizowany w bezpośredniej współpracy z przedstawicielami Spółki. Po etapie II zostanie przygotowana rekomendacja wdrożenia systemu antydronowego (C-UAS) w Centralnym Porcie Komunikacyjnym.</p>	<p>Według szacunków zawartych w Białej Księdze rynku BSP opublikowanej przez Ministerstwo Infrastruktury w 2019 roku, w latach 2017–2026, wartość rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych (BSP) w Polsce wyniesie około 3,26 mld PLN.</p> <p>Bazując na danych ULC zawartych w Sprawozdaniach o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, z każdym rokiem liczba zgłoszeń zdarzeń lotniczych z udziałem BSP stale rośnie. W 2020 roku większość z tych zdarzeń dotyczyła naruszeń przestrzeni powietrznej, które mogłyby prowadzić do kolizji BSP z samolotami albo problemów z kontrolowaniem trajektorii lotu. Wzrost popularności technologii dronowych, w kolejnych latach może przełożyć się na poziom bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych i w rezultacie na zwiększenie ilości przypadków zagrażających bezpieczeństwu pasażerów i pracowników portów lotniczych, a także potencjalnych strat finansowych i wizerunkowych podmiotów lotniczych.</p> <p>W związku z czym, zasadne jest posiadanie skutecznych narzędzi pozwalających na wczesną detekcję, możliwość identyfikacji źródła i skali zagrożenia oraz podjęcia interwencji.</p>	2022–2026	0,15 mln zł

<p>Wdrożenie Służby Zarządzania Płytą Postojową (AMS) na Lotnisku Chopina</p>	<p>Pełne wdrożenie AMS na Lotnisku Chopina w Warszawie (WAW), umożliwiające pełen nadzór nad obsługą płytową.</p> <p>Wdrożenie AMS na WAW zawiera: procesy zakupowe związane z dostosowaniem infrastruktury lotniska, zakupem systemów i urządzeń wspierających AMS, szkolenia personelu, opracowywanie dokumentacji i przygotowanie postępowania administracyjnego dla nadzoru lotniczego.</p> <p>Projekt przewiduje opracowanie wymagań funkcjonalnych i sprzętowych dla symulatora szkoleniowego oraz przeprowadzenie procesów zakupowych i wdrożeniowych, a także przeprowadzenie szkoleń dla personelu technicznego, z możliwością późniejszego dostosowania symulatora do warunków CPK.</p> <p>Projekt będzie obejmował kompleksowy proces implemetacji AMS, w tym m.in. zdefiniowanie potrzeb, przeprowadzenie procesów zakupowych, zaplanowanie pomieszczeń, zapewnienie potrzebnych systemów, zatrudnienie i wyszkolenie personelu, opracowanie procedur i certyfikacja ULC.</p>	<p>Zgodnie z rozporządzeniem UE 139/2014, od 20.03.2022, zarządzający lotniskiem ma obowiązek zapewnienia służby zarządzania płytą postojową (ang. Apron Management Service – AMS).</p> <p>Realizacja projektu wdrożenia AMS na Lotnisku Chopina pozwoli w sposób płynny wdrożyć służbę zarządzania płytą postojową (AMS) w planowanym Centralnym Porcie Komunikacyjnym.</p>	2022–2025	0,5 mln zł
<p>Przygotowanie, zakup i wdrożenie kompleksowego systemu symulacyjnego do wsparcia procesu szkolenia personelu lotniskowego</p>	<p>Celem projektu jest wdrożenie szkoleniowego systemu symulacyjnego do szkolenia personelu Lotniska Chopina, Lotniska Zielona Góra Babimost, Lotniska Warszawa-Radom. Docelowo system będzie wykorzystywany w szkoleniach personelu Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p> <p>Projekt realizowany będzie w czterech etapach. W ramach I etapu zostanie przygotowana koncepcja wykorzystania systemu w szkoleniach. W II etapie zostaną przeprowadzone Wstępne Konsultacje Rynkowe. W kolejnych etapach planowany jest wybór Wykonawcy i przeprowadzenie szkoleń.</p>	<p>Wdrożenie szkoleniowego systemu symulacyjnego pozwoli zwiększyć jakość i możliwości realizowanych szkoleń operacyjnych. Część praktyczną szkoleń m.in. do kierowania pojazdami w polu ruchu naziemnego oraz zarządzania działaniami kryzysowymi w kontekście Planu Działania w Sytuacjach Zagrożenia, jest obowiązkiem wynikającym z Rozporządzenia Komisji (UE) 139/2014.</p> <p>System symulacyjny pozwoli na wzbogacenie realizowanych szkoleń, stosując realia lotniska, infrastruktury i służb na nim operujących. Zwiększone zostanie bezpieczeństwo</p>	2022–2026	6,5 mln zł

	<p>Projekt będzie realizowany w bezpośredniej współpracy z przedstawicielami Spółki. Po etapie II zostanie przygotowana rekomendacja dot. wdrożenia systemu szkoleń w Centralnym Porcie Komunikacyjnym.</p>	<p>w związku ze zmniejszeniem ilości przejazdów szkoleniowo-egzaminacyjnych na drogach startowych, drogach kołowania i pozostałych częściach lotniska.</p>		
--	---	--	--	--

Załącznik nr 2a do Programu CPK

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

Nr ciągu	Nazwa ciągu / projektu	Koszt w latach 2020-2023 [mln zł]
I.	Przebudowa, rozbudowa lub budowa linii kolejowych, kolejowych obiektów infrastruktury usługowej (w szczególności dworców kolejowych), infrastruktury towarzyszącej (w szczególności dróg dojazdowych i przyłączy) wraz z usunięciem kolizji przebiegu istniejących liniowych obiektów budowlanych z inwestycją, na następujących ciągach:	
1.	Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Piła – Okonek – Kołobrzeg /Koszalin, Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek oraz (Płock) – podg. Grochowalsk – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk Bydgoszcz – Łąg Południowy – Kościerzyna – Gdynia oraz Łąg Południowy – Tczew	
	Budowa linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek	47
	Budowa linii kolejowej nr 400 na odc. Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek	8
	Budowa linii kolejowej nr 5 i 242 na odc. Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie	24
	Budowa linii kolejowej na odc. Grudziądz – Gdańsk	27
3.	Warszawa – Białystok – Elk – Suwałki – granica państwa, Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa oraz Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko	
	Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża	34
	Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko	55
5.	Warszawa – Lublin – Trawniki – Chełm – granica państwa oraz Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec – granica państwa	
	Budowa linii kolejowych nr 54 i 56 na odc. Trawniki – Krasnystaw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość	41
	Budowa linii kolejowej nr 56 na odc. Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec	9
6.	Centralny Port Komunikacyjny – Radom – Stalowa Wola – Rzeszów – Jasło / Krosno / Brzozów – Sanok	
	Budowa linii kolejowej nr 88 na odc. węzeł CPK – Grójec – Warka	13
	Budowa linii kolejowej nr 84 na odc. Radom – Iłża – Kunów	10
	Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów	62
	Budowa linii kolejowej nr 122 na odc. Rzeszów – Sanok	10
7.	Centralny Port Komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski / Katowice – Czechowice Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa, Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz oraz Szczyrzyc – Chabówka – Zakopane, Idzikowice – Opoczno – Końskie – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa oraz Końskie – Skarżysko-Kamienna wraz z połączeniami Węzła Małopolsko-Śląskiego i nowo budowanej infrastruktury z istniejącą siecią kolejową	
	Budowa linii kolejowych nr 111 i 113 na odc. Biała Błotna – Węzeł Małopolsko-Śląski (WMS) – Katowice	14
	Budowa linii kolejowej nr 111 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMS) – Chełmek	5
	Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa	29

	Budowa linii kolejowej nr 113 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMS) – Kraków	9
	Budowa linii kolejowej nr 89 na odc. Wąsosz Konecki – Kielce	5
	Budowa i przebudowa linii kolejowej nr 73 na odc. Busko Zdrój – Żabno – Tarnów	8
	Budowa odcinków nowego przebiegu linii kolejowej nr 96 na odc. Tarnów – Nowy Sącz	10
9.	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Sieradz – Kępno – Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa, Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin, Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów – Zielona Góra, Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa, Zbąszyń – Gorzów Wielkopolski	
	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK	392
	Budowa Węzła kolejowego CPK	275
	Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14	626
	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny	127
	Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno	144
	Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Kępno – Czernica Wrocławska	137
	Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Czernica Wrocławska – Wrocław Główny	45
	Budowa linii kolejowych nr 267 i 268 na odc. Żarów – granica państwa	105
	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew	54
	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Pleszew – Poznań	57
12.	Stalowa Wola – Lublin – Milanów – Biała Podlaska – Fronotów – Białystok	
	Budowa linii kolejowej nr 631 na odc. Milanów – Biała Podlaska – Fronotów	7

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

Załącznik nr 2b do Programu CPK

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

Nr ciągu	Nazwa ciągu / projektu
1.	Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Piła – Okonek – Kołobrzeg /Koszalin, Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek oraz (Płock) – podg. Grochowalsk – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk Bydgoszcz – Łąg Południowy – Kościerzyna – Gdynia oraz Łąg Południowy – Tczew
	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Włocławek - Bydgoszcz
	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz – Piła
	Prace na liniach kolejowych nr 404, 405 na odcinku Piła - Szczecinek - Kołobrzeg
	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap IV: linia kolejowa nr 202 na odcinku Koszalin – Stargard. Odcinek Koszalin – Białogard
	Prace w ciągu C–E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew LCS Bydgoszcz Główna. Odcinki Bydgoszcz – Maksymilianowo i Warlubie – granica LCS
	Prace w ciągu C–E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew LCS Tczew
	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap I: Tczew – Pruszcz Gdański
	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap II: Pruszcz Gdański – Gdynia
	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III: pozostałe prace
	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – etap II
	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto – etap I
	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto – etap II
	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk
2.	Warszawa – Ciechanów – Olsztyn
	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – etap II
	Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze)
	Nasielsk – Działdowo
	Działdowo – Olsztyn
3.	Warszawa – Białystok – Elk – Suwałki – granica państwa, Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa oraz Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko
	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk, faza II
	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), Etap II odcinek Elk – granica państwa

Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa – Czyżew, etap II i III: zwiększenie prędkości pociągów do 200 km/h na odcinku Zielonka (wraz ze stacją Zielonka) – Tłuszcz (wraz ze stacją Tłuszcz) oraz na odcinku Tłuszcz – Czyżew

Czyżew – Białystok

Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa przepustowości na odc. Warszawa Wileńska Marki – Zielonka

Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz – Ostrołęka, Etap I: linia nr 29 wraz z trasą objazdową na linii nr 34

Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa) – realizacja

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

Poprawa przepustowości na odcinku Warszawa – Mińsk Maz. – Siedlce

Siedlce – Biała Podlaska – Terespol – granica państwa

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

Warszawa Wschodnia – Otwock

Otwock – Lublin

Prace na linii kolejowej nr 7 na odcinku Lublin – Dorohusk

Prace na linii kolejowej nr 69 na odcinku Krasnystaw – Wólka Orłowska oraz Bełzec – Hrebenne (granica państwa)

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

Warka – Radom

Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz – faza II

Budowa linii kolejowej Stary Garbów – Zbydniów

Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Sandomierz – Ocice – Padew. Odcinek Stalowa Wola – Zbydniów

Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk Odcinek Stalowa Wola – Łętownia

Prace na linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło wraz z elektryfikacją

Prace na linii kolejowej nr 108 Jasło – Nowy Zagórz wraz z elektryfikacją

Jedlicze – Szebnie

7. Centralny Port Komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski / Katowice – Czechowice Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa, Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz oraz Szczyrzyc – Chabówka – Zakopane, Idzikowice – Opoczno – Końskie – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa oraz Końskie – Skarżysko-Kamienna wraz z połączeniami Węzła Małopolsko-Śląskiego i nowo budowanej infrastruktury z istniejącą siecią kolejową

Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II

Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Chełmek – Czechowice-Dziedzice

Prace na linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny – Busko Zdrój

Zawiercie – Będzin

Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Płd.

Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice

Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinkach Tychy – Most Wisła, Zabrzeg – Zebrzydowice (granica państwa)
Odcinek Tychy – Most Wisła

Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I linia E 65 na odcinku Katowice Ligota – Tychy

Kraków Główny – Rudzice

Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz

Prace na liniach kolejowych nr 96, 105 Tarnów – Leluchów/Krynica. Odcinek Nowy Sącz – Leluchów

Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap III: odcinek Tumlin – Sitkówka Nowiny

Budowa linii (łącnicy) Idzikowice – Opoczno

Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna

Prace na linii kolejowej nr 61 na odcinku Kielce Herbskie – Kielce

Prace na linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane

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

Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Skierniewice – Częstochowa

Częstochowa – Częstochowa Stradom

Częstochowa Stradom – Herby Stare

Poprawa przepustowości i zwiększenie prędkości na liniach kolejowych 61, 144 na odcinku Herby Stare – Opole Główne

Prace na linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa wraz z elektryfikacją

Prace na linii kolejowej nr 137 etap II: Nysa – Kamieniec Ząbkowicki

Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko Miasto

9. Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Sieradz – Kępno – Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa, Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin, Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów – Zielona Góra, Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa, Zbąszyń – Gorzów Wielkopolski

Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa nr 273 na odcinku Grabiszyn – Rzepin, odcinek Głogów – Rzepin. Odcinek Głogów – Zielona Góra

Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów

Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska–Wola – Ostrów Wielkopolski. Odcinek Zduńska Wola – Sieradz

Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska–Wola – Ostrów Wielkopolski. Odcinek Kalisz – Ostrów Wielkopolski

Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 274 na odcinku Wrocław – Jaworzyna Śląska

Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny – Kunowice (granica państwa)

Prace na linii kolejowej nr 367 na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznicami

Poznań Główny – Szczecin Dąbie

Szczecin Port Centralny – Szczecin Główny

10.	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Kutno – Konin – Poznań
Warszawa Zachodnia – Zamków	
Dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T. 1 z 4 wylotów z Węzła w sieci bazowej TEN-T (w kierunku Warszawy)	
11.	Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów
Prace na ciągu C–E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy. Odcinek Goleniów – Szczecin Dąbie	
Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap I: linia kolejowa nr 402 na Kołobrzeg – Goleniów. Odcinek Mosty – Goleniów	
Budowa linii Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny	
12.	Stalowa Wola – Lublin – Milanów – Biała Podlaska – Fronotów – Białystok
Budowa linii Kraśnik – Rzeczyca	
Lublin – Kraśnik	
Lublin Północny – Milanów	
Fronotów – Czeremcha	
Czeremcha – Hajnówka	
Hajnówka – Lewki	
Czeremcha – Kleszczele – Lewki	
Lewki – Białystok	