Założenia i aktualny stan prac projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego z perspektywą roku 2028 i lat 2050 - 2060

Projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego jest złożony, a przez to niesłychanie wymagający w kontekście założeń i planowania, przygotowania inwestycji, a następnie jego realizacji. Koncepcja CPK została rozwinięta zgodnie ze swoimi założeniami, krystalizując się jako projekt multimodalny – połączenie nowego lotniska typu hub oraz 12 ciągów kolejowych, w tym 10 w układzie szprych, które zrewolucjonizują transport publiczny w Polsce. Jesteśmy świadomi ogromnego wyzwania, jakim jest realizacja budowy lotniska i pierwszych linii kolejowych do 2028 roku, wraz z licznymi otaczającymi działami związanymi z wprowadzeniem w Polsce KDP. Chcę podkreślić, że część linii kolejowych planowanych do realizacji przez CPK jest lub w najbliższej przyszłości będzie elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, co oznacza m.in., że projekt budowy KDP w Polsce znalazł uznanie Komisji Europejskiej i będzie stanowił część kluczowej międzynarodowej infrastruktury kolejowej.

Oczywiście, podnoszona w debacie publicznej dotyczącej CPK propozycja realizacji obu tych projektów oddzielnie, w pewnym oddaleniu czasowym jest możliwa zarówno od strony inżynierskiej, jak i logistycznej, jednak każe zastanowić się nad opłacalnością takiego rozwiązania. W ten sposób rezygnujmy z ogromnej wartości dodanej, którą tworzy połączenie w jednym miejscu centralnej przesiadkowej stacji kolejowej z głównym portem lotniczym. Dopiero optymalizacja rozwiązania, czyli połączenie tych dwóch komponentów, gwarantuje powstanie efektywnego węzła komunikacyjnego dla relacji podróży krótkiego, średniego i dalekiego zasięgu, a tym samym dodatkowe korzyści dla pasażerów. Po jego uruchomieniu podróżujący po Polsce będą mieli do dyspozycji wygodne połączenia kolejowe – albo bezpośrednie, albo z przesiadką, np. w CPK.

Pełna integracja kolei z lotniskiem sprawi, że realne stanie się to, o czym mówi się w Europie już od dawna, czyli efektywne podróże kolejowo-lotnicze. Sieć kolejowa będzie zasilała długodystansowe połączenia lotnicze. Na odległość do 800 km od CPK, czyli de facto na obszarze całej Polski i w jej najbliższym sąsiedztwie (Ostrawa, Praga, Berlin, Wilno), pasażerowie będą mieli alternatywę dla lotów w postaci szybkich i bezpiecznych połączeń KDP. To wszystko możemy osiągnąć w nowym, realizowanym od podstaw projekcie CPK, dlatego konieczne jest wykorzystanie tej szansy na cywilizacyjny skok w rozwoju Polski.

Aktualny stan prac

Centralny Port Komunikacyjny

Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
KRS: 0000759991 | NIP: 701-08-94-497 | REGON: 381918620
Kapitał zakładowy: 1.277.500.000 zł

Kontakt

+48 22 24 34 200
sekretariat@cpk.pl
Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

Z punktu widzenia realizacji całości projektu CPK, rok 2022 zamknęliśmy kilkoma kluczowymi wydarzeniami.

Dla kluczowych elementów Programu CPK kończymy etap przygotowawczy – najdłuższy i niezbędny dla dobrego przygotowania inwestycji, a wchodzimy w etap szczegółowego projektowania i realizacji. Dziś już nie rozważamy zasadności powstania lotniska i nowych linii kolejowych. Staramy się nakreślić ich model finasowania, pozyskania funduszy i wskazujemy na realne korzyści, które odpowiadają potrzebom pasażerów i rozwoju rynku transportowego w Polsce w perspektywie najbliższych 15-20 lat. Spójrzmy na najważniejsze wydarzenia ostatnich kilku miesięcy w realizacji projektu CPK.

Wniosek o decyzję środowiskową dla KDP Warszawa-Łódź. Warianty inwestorskie dla trzech odcinków. Prace STEŚ już dla niemal 1.500 km, czyli 3/4 z puli CPK

Spółka CPK ma już wybrany wariant inwestorski i złożony wniosek o decyzję środowiskową dla części kolejowego kręgosłupa KDP, czyli linii Warszawa - Łódź. Podpisane zostały również umowy na zaprojektowanie tego odcinka, który będzie pierwszym fragmentem KDP w Polsce. Między Warszawą i Łodzią planujemy wybudować łącznie ok. 140 km linii kolejowej, na których pociągi będą osiągały prędkość do 250 km/h (prędkość projektowa to 350 km/h).

Wybrany został także wariant inwestorski przebiegu dla ok. 200 km odcinka z Łodzi do Wrocławia, zaś na przełomie I i II kwartału 2023 planujemy ogłoszenie wariantu inwestorskiego dla linii Sieradz – Kalisz – Poznań.

Dzięki tym inwestycjom czas przejazdu między Warszawą, a Łodzią skróci się do ok. 45 minut (dziś to ok. półtorej godziny). Podróżni dojadą do lotniska CPK: z Warszawy w ok. 15 minut, a z Łodzi w ok. pół godziny. Po wybudowaniu całej linii Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań, podróż kolejowa z Wrocławia do Warszawy potrwa 1 godz. 45 min (czyli dwa razy krócej niż dziś), a z Poznania do Warszawy niecałe 2 godz. (zamiast obecnych ok. 3 godz.).

Warto dodać, że rok 2022 zamknęliśmy prezentacją wariantu inwestorskiego dla 40-kilometrowej trasy Łętownia – Rzeszów, która znacząco usprawni połączenia kolejowe na Podkarpaciu.

Sumując postęp prac studialnych techniczno-ekonomiczno-środowiskowych (tzw. STEŚ) – to toczą się one już dla niemal 1.500 km z prawie 2.000 km linii przewidywanych do budowy przez CPK. Trzeba dodać, że prace nad STEŚ prowadzone są w tempie niespotykanym dotychczas przy inwestycjach infrastrukturalnych w Polsce. Przykładowo - porównanie wariantów, konsultacje z mieszkańcami i jednostkami samorządu terytorialnego, analiza wielokryterialna i wybór wariantów dla odcinków między Warszawą i Łodzią oraz między Łodzią i Wrocławiem trwały niespełna rok od zawarcia umów. W tym miejscu chcę wyraźnie podkreślić, że zakres prowadzonych działań był zgodny z przyjętymi zasadami w tego typu procesach i czas ich realizacji nie wpłynął na jakość prac.

Tak szybkie tempo prac jest możliwe dzięki odpowiedniej organizacji prac oraz wykorzystaniu innowacyjnych narzędzi planistycznych. Prace w ramach dokumentacji studialnych i projektowych

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

realizowane są w formule tzw. zespołów zintegrowanych. Oznacza to, że współpraca pomiędzy zamawiającym a wykonawcą jest dużo intensywniejsza niż w standardowym podejściu. Dzięki przekazywaniu sugestii i kierunku prowadzenia prac przez zamawiającego na bieżąco, prace prowadzone są w sprawniej, a czas odbiorów jest zminimalizowany. W dużym zakresie współpraca ta odbywa się bezpośrednio pomiędzy ekspertami branżowymi zamawiającego i wykonawcy przy zapewnieniu silnej koordynacji merytorycznej i szczegółowego harmonogramu wskazującego powiązania pomiędzy poszczególnymi branżami. Całość dopełnia prowadzenie prac w technologii BIM, dzięki czemu dokumentacja znajduje się zawsze w aktualnej wersji w zasobach sieciowych, którą równolegle mogą współdzielić właściwe osoby.

Wdrożone innowacyjne narzędzia to m.in. Pasażerski Model Transportowy, który rozwijany przez CPK, umożliwia wykonywanie szczegółowych prognoz ruchu. Jest to obecnie najbardziej zaawansowane międzygałęziowe narzędzie do szacowania liczby pasażerów dostępne na rynku krajowym, które jest szeroko i bezpłatnie udostępniane wszystkim zainteresowanym (aktualnie korzysta z niego ponad 40 podmiotów, w tym m.in.: CPK, PKP PLK S.A., PKP Intercity). Innym narzędziem jest Model Mikrosymulacyjno-Analityczny, który umożliwia wykonywanie symulacji ruchu pociągów z dużą dokładnością po poszczególnych torach i rozjazdach, a także badanie sytuacji nietypowych, jak np. opóźnienia pociągów. Dzięki jego szerokiemu zastosowaniu na etapie studialnym i projektowym możliwe jest dostosowanie kształtu układów torowych do spodziewanego ruchu pociągów.

Tunel KDP w Łodzi z kompletem decyzji lokalizacyjnych

Wykonawcy, którzy zaprojektują linie kolejowe CPK zostali wyłonieni w ramach największej umowy ramowej na tego typu usługi w Europie. Kontrakt ramowy na projektowanie nowych linii w ramach 10 „szprych" CPK może osiągnąć ok. 8,6 mld zł brutto w ciągu ośmiu najbliższych lat.
Najbardziej zaawansowanym elementem programu kolejowego CPK jest ponad 4-kilometrowy tunel Kolei Dużych Prędkości w Łodzi. W grudniu 2022 roku spółka uzyskała ostatnią z trzech decyzji lokalizacyjnych, a następnie pozwolenie na budowę na wzmocnienie fundamentów Łódzkiego Domu Kultury (obecnie trwa przetarg, który wyłoni wykonawcę tych robót). Kolejne pozwolenia na budowę dla komory startowej, wydobywczej i dla samego tunelu to kwestia pierwszego i drugiego kwartału br. Przygotowawcze roboty budowlane w ramach tej inwestycji powinny rozpocząć się jeszcze w tym roku.

Tunel dalekobieżny w Łodzi to kluczowy element tzw. „igreka", czyli przygotowywanej trasy KDP między Warszawą, CPK, Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem. To także inwestycja, która razem z realizowaną obecnie w Łodzi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. budową tunelu aglomeracyjnego pozwoli znacznie lepiej wykorzystać dworzec Łódź Fabryczna.

Rozwój rynku kolejowego w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem programu kolejowego CPK

Od kilku lat obserwujemy na rynku ogromny wzrost nakładów na modernizację kolei. Wraz z innymi krajami Europy Środkowej i Wschodniej Polska jest największym beneficjantem programów pomocowych dla projektów kolejowych UE. Zapóźnienie oraz efekt zaniedbań na kolei po 1989 roku jest jednak tak duże, że dorównanie do oferty i standardu połączeń kolejowych Europy Zachodniej wymaga nakładów liczonych w setkach miliardów złotych na samą infrastrukturę.

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa
CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

Póki co mimo znaczących nakładów finansowych i modernizacji polskich kolei, nie możemy doczekać się efektów chociażby w postaci lepszej siatki połączeń czy znaczącego skrócenia czasów przejazdów między największymi miastami. Jeździmy z całą pewnością wygodniej, ale chcielibyśmy również dużo szybciej. Martwi duża liczba opóźnień pociągów, rosnące ceny biletów, brak ustalonych założeń dla modelowej organizacji przewozów czy tak podstawowego ułatwienia dla pasażerów jak cykliczny i zintegrowany rozkład jazdy. Planując inwestycje kolejowe powinniśmy działać w sposób ukierunkowany nie tylko na budowę infrastruktury jako celu samego w sobie, ale przede wszystkim z myślą o pasażerach, którzy oczekują radykalnej poprawy w dostępności połączeń i czasach przejazdów oraz sprawnie funkcjonującej kolei jako systemu. Dlatego realizacja programu kolejowego CPK, czyli zbudowanie KDP w Polsce, to nie pomysł futurystyczny, a naturalna droga rozwoju i wyjście naprzeciw potrzebom współczesnego, mobilnego społeczeństwa.

Już na bazie powstawania koncepcji inwestycji kolejowej CPK założyliśmy realizację dwóch celów. Po pierwsze - poprawę dostępności kolei w Polsce, co wpłynie na zmniejszenie wykluczenia transportowego, szczególnie dotykającego mieszkańców średnich miast. Po drugie - budowę od podstaw linii KDP, których powstanie jest uzasadnione ekonomicznie i które z uwagi na swój przebieg, są niejako skazane na sukces. Wśród nich wymienić należy przedłużenie CMK do Gdańska, czyli budowę „CMK Północ", powstanie „igreka" - bezpośredniego połączenia Warszawa – Wrocław przez CPK i Łódź wraz z alternatywną trasą do Poznania, przez Sieradz i Kalisz. Wszystkie te nowe linie KDP pozwolą zaoferować czasy przejazdu bezkonkurencyjne względem transportu drogowego i lotniczego. Do tych pierwszych należy z pewnością zaliczyć połączenia, na których nie prognozuje się tak znaczących potoków pasażerskich, np. Ostrołęka – Łomża – Giżycko, czy np. Trawniki - Zamość.

Jednak w obliczu wydarzeń na Ukrainie również te linie zyskują na znaczeniu - pierwsza jako alternatywne połączenie linii Rail Baltica z Warszawą, druga ma potencjał by w niedalekiej przyszłości, dzięki przedłużeniu jej do Lwowa, a może i Kijowa, stać się oknem na świat dla Ukrainy i jego kolejowym połączeniem z Europą Zachodnią o europejskim rozstawie torów.

Tworząc sieć KDP w Polsce odpowiadamy na kilka bardzo wyraźnie widocznych trendów. Pierwszy to naturalny wzrost mobilności związany z bogaceniem się społeczeństw. Europa Środkowo-Wschodnia jest obszarem, który jako dynamicznie rozwijająca się część Unii Europejskiej będzie stawał się coraz zamożniejszy. Z drugiej strony właśnie w tej części Europy widać dużą lukę w infrastrukturze transportowej, którą trzeba pilnie zniwelować. Oczywiście obserwujemy doświadczenia rynkowe – te historyczne i bieżące - z różnych krajów Europy Zachodniej, przede wszystkich tych, które postawiły na rozwój sieci KDP (choć nie tylko), analizujemy je i wyciągamy wnioski. Planujemy zbudować naszą infrastrukturę tak, by odpowiadała obecnym potrzebom, ale jednocześnie była elastyczna i rozwojowa w perspektywie następnych kilkudziesięciu lat.

Koncepcja KDP w Polsce i szerzej, w Europie Środkowo-Wschodniej, jest dostosowana do specyfiki tych krajów. To jest przemyślana KDP wersja 2.0, a nie prosta kopia rozwiązań z Zachodu. Większa część odcinków projektowanych uwzględnia możliwość prowadzenia ruchu towarowego, a wszystkie ruchu regionalnego. Model prowadzenia ruchu mieszanego (pociągi dużej prędkości, szybkie pociągi regionalne i szybki ruch towarowy) wynika z chęci dostosowania inwestycji do krajowych potrzeb i

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

zwiększa elastyczność sieci kolejowej. Jest to rozwiązanie, które w takiej skali nie zostało wdrożone w innych krajach europejskich. Jego stosowanie w Polsce jest uzasadnione mniejszą intensywnością ruchu pasażerskiego (ze względu na mniejsze ośrodki miejskie) oraz chęcią do zapewnienia jak największej efektywności zainwestowanych funduszy. Dzięki temu korzyści będą dotyczyły nie tylko najszybszych pociągów między dużymi miastami, ale większości typów pociągów poruszających się po krajowej sieci kolejowej.

W tym celu projektowane są też dodatkowe stacje pozwalające na włączenie również mniejszych miejscowości w system transportu kolejowego lub istotne zwiększenie możliwości transportowych miast z ograniczonym dostępem do kolei – np. Brzeziny, Płock, Żory, Łomża.

Inspirując się doświadczeniami z krajów eksploatujących linie dużych prędkości adaptujemy wdrożone tam rozwiązania do krajowej specyfiki. Przedmiotem naszych analiz są zwłaszcza rozwiązania znane z Włoch, **Niemiec, Francji i Hiszpanii. Mogą być one przedmiotem inspiracji w zakresie infrastruktury liniowej czy punktowej, ale tyczyć się także rozwiązań natury organizacyjnej i odpowiadać na pytanie, w jaki sposób efektywniej wykorzystywać projektowaną sieć oraz w jaki sposób na jej bazie rozwijać nowy system transportowy dla Polski, integrujący różne środki transportu.**

Wyzwań na tym polu jest sporo. Jednym z nich jest przyjęcie tzw. czwartego pakietu kolejowego, czyli rozwiązań, których celem jest ujednolicenie usług kolejowych na obszarze całej Unii Europejskiej. Zapoczątkowało ono zmiany w dostępie również do polskiej infrastruktury kolejowej i rzutuje na wiele działań prowadzonych w Spółce, w tym projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy, którego celem jest przygotowanie zintegrowanego i cyklicznego rozkładu jazdy uwzględniającego realizowane projekty inwestycyjne – Program CPK, program Kolej+ czy projekty ujęte w Krajowym Programie Kolejowym.

Bazując na zagranicznych wydarzeniach, również w kontekście inwestycji kolejowej CPK, musimy zakładać, że całkowite uwolnienie polskiego rynku, które powinno nastąpić do 2030 roku, będzie skutkowało pojawieniem się na polskich torach konkurencji, być może również międzynarodowej. Przykłady z zagranicy pokazują, że prowadzi ona do zwiększenia częstotliwości oraz spadku cen biletów – nierzadko, wzorem Włoch czy Hiszpanii o 30 czy 40 proc. W konsekwencji, co potwierdzają prognozy wykonane za pomocą Pasażerskiego Modelu Transportowego, po uruchomieniu lotniska CPK i oddaniu do użytku nowych linii KDP można spodziewać się blisko dwukrotnego wzrostu liczby pasażerów w perspektywie do 2050 roku: do 120 mln pasażerów rocznie w kolejowym transporcie dalekobieżnym (95 mln pasażerów w pociągach kategorii Intercity i 25 mln w regionalnych ekspresach). Dla porównania: w 2019 roku – ostatnim przed epidemią Covid-19 – spółka PKP Intercity przewiozła niespełna 49 mln pasażerów. Rok 2022, na skutek konfliktu na Ukrainie i wysokich cen paliw, był dla kolei bardzo dobry, a przewoźnik przewiózł rekordowe 59 mln pasażerów.

Inwestycje kolejowe w nowe, szybkie linie kolejowe w Polsce są zarówno konieczne i, wbrew obiegowej opinii, opłacalne. Przełożą się na korzyści społeczne - większą mobilność, rozwój turystyki, większe możliwości znalezienia atrakcyjnego zatrudniania, poprawę w dostępności do oferty edukacyjnej, kulturalnej czy opieki zdrowotnej, potencjalnie mogą przyczynić się do ograniczenia depopulacji regionów. Będą też korzystnie wpływać na gospodarkę – zwiększy się transport ludzi i tonaż cargo,

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

znacznie wzrośnie zatrudnienie w branżach: budowlanej, kolejowej czy usług. Docelowo zaś w skali makro, całość inwestycji CPK przełoży się na wzrost PKB Polski.

Współpraca międzynarodowa CPK w rejonie Trójmorza. CPK wpisany w strategiczne plany NATO

Początek roku zaowocował istotnym porozumieniem dot. rozwoju i współpracy w ramach budowy KDP w rejonie Trójmorza, które zawarliśmy z naszymi partnerami z Czech **– Správa železnic i z państw bałtyckich – RB Rail AS, czyli inwestora odpowiedzialnego za powstanie linii Rail Baltica.**

Dzięki wspólnym inwestycjom powstanie np. połączenie kolejowe o wysokiej prędkości **Tallin - Warszawa - Katowice - Budapeszt** (1700 km) i **Tallin - Warszawa - Wrocław - Praga** (1500 km, w tym **400 km** z wykorzystaniem linii KDP realizowanych w ramach ciągu nr 9 CPK). Jak wynika z harmonogramów inwestorskich do 2028 r., czyli w momencie planowanego uruchomienia pierwszego etapu lotniska CPK, będzie już funkcjonować odcinek KDP Warszawa – Łódź, projektowany dziś przez naszą spółkę. Do tego czasu ma się też zakończyć modernizacja przez PKP PLK linii kolejowych wchodzących w skład Rail Baltica od granicy z Litwą przez Białystok do Warszawy. Zgodnie z planem do 2030 r. w Estonii, na Łotwie i Litwie powinien powstać cały korytarz Rail Baltica: z Tallina przez Rygę i Kowno (z odnogą do Wilna) do granicy z Polską, a jego pierwsze odcinki będą uruchamiane od 2027 roku. W tym czasie powstanie też odcinek linii KDP między Pragą, Brnem, Bratysławą i Budapesztem. W kolejnych latach do linii dołączane będą kolejne odcinki z Polski: Katowice – Ostrawa i tzw. Węzeł Małopolsko-Śląski.

Z naszymi partnerami z Trójmorza chcemy docelowo stworzyć wspólną ofertę rozkładów jazdy i zapewnić wysoki standard podróży dla wszystkich pasażerów korzystających z sieci KDP w regionie Europy Środkowej, wzmacniając również możliwości transportu towarowego przy wykorzystaniu nowych linii kolejowych.

Projektowany system KDP wpisany w europejską sieć transportową TEN-T jest **uzasadniony ekonomicznie**, co potwierdził raport międzynarodowej firmy konsultingowej **Steer** wykonującej analizy m.in. dla **Komisji Europejskiej**. Oznacza też ogromne korzyści dla państw i obywateli oraz znaczące skrócenie czasów przejazdu. Po oddaniu do eksploatacji sieci KDP z Warszawy do Ostrawy dojedziemy w niecałe 2 godziny (obecnie to 4,5 godziny), a do Budapesztu w 5,5 godziny (obecnie to 11,5 godziny). Wykorzystując linie Rail Baltica do Wilna dojedziemy w ok. 4 godziny (obecnie to 9 godzin), do Rygi podróż będzie trwać 5 godzin (dziś nie ma takiego bezpośredniego połączenia pociągiem, a czas podróży autobusem to 13 godzin).

Warto pokreślić, że skrócą się także czasy jazdy w innych krajach, np. z Pragi do Wiednia i Bratysławy dojedziemy w ok. 2 godziny, obecnie taka podróż to 4,5 godziny. Do Budapesztu podróż z czeskiej stolicy skróci się do 3,5 godziny (z obecnych 7). Z Wilna do Tallina pasażerowie dotrą w ok. 3,5 godziny (obecnie to ponad 8 godzin), a do Rygi w niecałe 2 godziny (z obecnych ponad 4 godzin).

Według Raportu Steer (do pobrania tutaj: https://www.cpk.pl/pl/railway-direction-days) łączna wartość korzyści z sieci szybkich kolei przebiegających przez Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Słowację i Węgry wyniesie ponad 120 mld euro. A to oznacza, że w perspektywie 50 lat od oddania do eksploatacji

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

większości planowanej sieci KDP, będzie ona generować dwukrotnie większą korzyść netto w porównaniu do nakładów inwestycyjnych poniesionych na jej budowę.

CPK rozpoczął również współpracę z Kolejami Ukraińskimi nad zaplanowaniem budowy linii KDP do Lwowa (przedłużenie „ciągu" nr 5), co włączyłoby Ukrainę w transgraniczną sieć transportową, a w przyszłości wspomogło jej powojenną odbudowę.

Całość projektu KDP w obszarze Trójmorza, a w szczególności inwestycji CPK jako sąsiada dotkniętej agresją Rosji Ukrainy, wpisuje się w plan zapewnienia bezpieczeństwa i szybkiego reagowania na wschodniej flance NATO. Podstawą jest wybudowanie infrastruktury tzw. podwójnego przeznaczenia, która będzie służyła również w razie potrzeby wojskom Sojuszu Północnoatlantyckiego. Podkreślali to zarówno gen. Ben Hodges, były dowódca amerykańskich wojsk lądowych w Europie, jak i ambasador Stanów Zjednoczonych w Polsce Mark Brzezinski. Rosyjska agresja na Ukrainę unaocznia nam, że Polska i nasz region potrzebuje kolei o dużej przepustowości, zdolnej do pełnienia funkcji przewozowych w zmiennych warunkach geopolitycznych.

Nowy port lotniczy. Perspektywa rozwoju CPK, czyli czego powinniśmy się spodziewać

Tylko krótkowzroczne patrzenie na rozwój rynku lotniczego może skłaniać do odkładania niezbędnej już dziś inwestycji w nowy port lotniczy w Polsce. Choćby przykład bieżącej sytuacji politycznej pokazuje nam, że potrzebujemy lotniska zdolnego operować w trybie ciągłym, przystosowanego do obsługi cargo, podłączonego do szybkiej sieci kolejowej i drogowej, Jednocześnie ani pandemia Covid-19, ani wojna na Ukrainie nie załamały trwale trendu wzrostowego w ilości połączeń i liczbie pasażerów, którego szczyt na świecie i w Polsce obserwowaliśmy w 2019 roku. **Wówczas wszystkie lotniska w Polsce odprawiły łącznie 49 mln pasażerów. W kolejnych latach w wyniku kryzysu wywołanego pandemią statystyki spadły do 14 mln w 2020 r. i 19 mln w 2021 r.** W 2022 roku polskie lotniska obsłużyły już 41,1 mln pasażerów, więc osiągnęły niemal 90% wynik z rekordowego roku 2019.

Ubiegłoroczne prognozy IATA, organizacji reprezentującej około 290 linii lotniczych ze 120 krajów (co stanowi 83 proc. całkowitego ruchu lotniczego), są bardzo optymistyczne zarówno dla lotniska CPK, jak i całego naszego rynku lotniczego.

Założenia rozwoju rynku lotniczego w Polsce oraz lotniska CPK w latach 2022-2060 zostały przygotowane w trzech scenariuszach: bazowym, opierającym się na najbardziej racjonalnych założeniach, w tym tych uwzględniających zagrożenia pandemiczne i inne oraz stabilny wzrost PKB; wysokim – zakładającym między innymi krócej trwające skutki pandemiczne i szybszy rozwój gospodarczy Polski; oraz niskim, który zakładał wystąpienie wszystkich niekorzystnych czynników jednocześnie w dużym nasileniu. Wszystkie scenariusze uwzględniały bieżącą sytuację rynku lotniczego, potencjalne zagrożenia, czynniki makroekonomiczne i demograficzne oraz tendencje rozwoju dla poszczególnych tras czy przewoźników. Prognozy IATA zostały także szczegółowo przeanalizowane i pozytywnie ocenione przez doradcę strategicznego CPK – Port Lotniczy Incheon w Seulu oraz konsultanta ds. master planu.

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

Prognozy IATA już na 2024 rok przewidują na polskich lotniskach powrót ruchu lotniczego do poziomu sprzed pandemii, czyli około 50 mln pasażerów, a niewykluczone, że stanie się to już w 2023 r. W 2040 roku ma to być już około 100 mln, zaś w 2060 r. – ponad 140 mln pasażerów.

Tylko te dane wskazują na konieczność budowy nowego portu lotniczego, który w pierwszym okresie rozwoju będzie gotów do realizacji około 330 tysięcy operacji lotniczych (startów i lądowań) rocznie oraz do obsługi 40 mln pasażerów. Dla porównania dziś lotnisko Chopina, czyli największy tranzytowy port lotniczy w Polsce może zrealizować maksymalnie około 180 tysięcy operacji lotniczych rocznie i obsłużyć 22-23 mln pasażerów. W samym 2019 roku przewinęło się przez niego 19 mln pasażerów, więc oczywiste jest, że niebawem osiągnie swoją maksymalną przepustowość. Dalsza jego rozbudowa jest nieopłacalna i po prostu niemożliwa, chociażby z uwagi na położenie i otoczenie oraz ograniczenia wynikające z przerwy nocnej.

W pierwszym pełnym roku funkcjonowania lotniska CPK, IATA prognozuje, że obsłuży ono około 30 mln pasażerów w scenariuszu bazowym. 40 mln pasażerów zostanie obsłużonych już w 2035 roku, zaś 50 mln – w roku 2044. Ostatnie prognozy IATA dotyczą roku 2060, kiedy organizacja przewiduje ruch na lotnisku CPK na poziomie około 65 mln pasażerów w scenariuszu bazowym, 48,5 mln w niskim, zaś w najbardziej optymistycznym – blisko 72 mln pasażerów.

Wedle tych samych prognoz maksymalną przepustowość lotnisko CPK, w ramach pierwszego etapu rozwoju, powinno osiągnąć już w 2035 roku. Oznacza to, że odpowiednio wcześniej będą mogły rozpocząć się prace nad drugim etapem rozbudowy portu.

CPK poza lotami krajowymi nie będzie konkurencyjny dla dynamicznie rozwijających się dziś portów w Krakowie, Gdańsku czy Katowicach, ale dzięki połączeniu zarówno w Polsce jak i w regionie Trójmorza z siecią KDP zdecydowanie zwiększy swój obszar przyciągania. Bardziej jednak skłaniam się ku tezie, że nowy port lotniczy CPK i węzeł kolejowy staną się pasażerskim centrum przesiadkowym zarówno w kontekście kolej-kolej, jak i kolej-samolot w przypadku lotów długodystansowych.

Wniosek o decyzję środowiskową, perspektywy rozwoju

W październiku 2022 roku spółka CPK złożyła do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie wniosek o tzw. decyzję środowiskową dla lotniska wraz z węzłem kolejowym, nowymi drogami oraz infrastrukturą m.in. wodociągową, energetyczną i gazową. Dokument wraz z raportem środowiskowym liczy ponad 20 tys. stron i jest kolejnym krokiem po tym, jak w czerwcu ubiegłego roku zaprezentowaliśmy wariant inwestorski dla lotniska CPK.

Po uzyskaniu decyzji środowiskowej złożymy wniosek do Wojewody Mazowieckiego o wydanie tzw. decyzji lokalizacyjnej dla lotniska. Mamy nadzieję na jej uzyskanie do końca 2023 roku, co umożliwi rozpoczęcie przygotowawczych robót budowlanych na terenie przyszłego lotniska.

W ostatnich miesiącach konsultowaliśmy z lokalnymi samorządami Plan Generalny lotniska, który określa schemat rozwoju portu lotniczego w perspektywie do 2060 r. Opierając się na scenariuszu bazowym IATA zakładamy, że od uruchomiania lotniska w 2028 r. do 2035 r. na obszarze ok. 2150 ha

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

nowy port będzie dysponował dwiema równoległymi drogami startowymi i terminalem dostosowanym do obsługi 40 mln pasażerów rocznie. Następnie lotnisko będzie rozbudowywane - w zależności od sytuacji rynkowej i prognoz. Na rok 2060 zakładamy, że lotnisko będzie miało infrastrukturę zdolną do obsługi 65 mln pasażerów rocznie. Wtedy port lotniczy będzie miał już trzy drogi startowe, a jego zakładana powierzchnia to 3900 ha.

Plan Generalny CPK zakłada także możliwość podwójnego wykorzystania nowego portu lotniczego. W jego północnej części przewidziana jest infrastruktura wojskowa, a jej planowanie i zagospodarowanie będzie przedmiotem decyzji MON.

Master architekt i inni partnerzy wyłonieni w przetargach, czyli wielka czwórka projektowa lotniska CPK

W listopadzie ubiegłego roku spółka CPK podpisała kontrakt z brytyjskim konsorcjum Foster + Partners i Buro Happold, czyli projektantem terminalu pasażerskiego i dworca kolejowego (tzw. Master Architect). Wybrany wykonawca ma doświadczenie przy projektowaniu lotnisk przesiadkowych w różnych częściach świata, np. w Hongkongu, Dosze i Pekinie. Nieco wcześniej zawarta została inna ważna umowa z generalnym projektantem inżynierii lądowej (Master Civil Engineer - MCE), który odpowiada za projekt dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych. Nasz partner - libański koncern Dar Al-Handasah, to również wykonawca z międzynarodowym doświadczeniem, zaangażowany w projektowanie lotnisk między innymi w Dosze, Dubaju i Chicago.

W grudniu ubiegłego roku spółka CPK wybrała 13 firm i konsorcjów, także z Polski, z którymi podpisała umowę ramową w ramach pierwszego przetargu na projektowanie obiektów wspierających (Support Infrastructure Engineer – SIE). Chodzi o takie obiekty jak np. **wieża kontroli ruchu lotniczego,** centrum operacyjne lotniska, budynki służb ratowniczo-gaśniczych, utrzymania i zarządzania lotniskiem oraz biura służb lotniskowych. W styczniu zaś rozstrzygnięty został drugi zakres tego przetargu. W jego wyniku 15 firm i konsorcjów zaprojektuje m.in. terminale cargo, centrum konferencyjno-szkoleniowe, budynki biurowe i wystawiennicze, centrum medyczne, hotele, obiekty handlowe i parkingi wielopoziomowe.

Spółka CPK zawarła również umowę z firmą IDOM jako projektantem integracji systemów lotniskowych (Airport Systems Integration Designer - ASID), czyli swoistego „systemu nerwowego" lotniska. Do zadań tego wykonawcy będzie należało między innymi zaprojektowanie, wdrożenie i integracja specjalistycznych systemów lotniskowych, które pozwolą na automatyzację działalności portu lotniczego.

W sumie w najbliższym czasie dla części lotniskowej projektu CPK powstanie około 60 tysięcy rysunków projektowych, które zostaną włączone do cyfrowego środowiska planistycznego. Wielkie pakiety projektowe i oparta na nich wielobranżowa dokumentacja, złożą się w jeden spójny projekt nowego lotniska.

Program Dobrowolnych Nabyć. Sukces czy porażka?

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa

Wiele mówi się w kontekście CPK o protestach czy wywłaszczeniach, nie dostrzegając faktu, że tak duże inwestycje infrastrukturalne pożytku publicznego zawsze wymagają kompromisu społecznego. Tak było i jest w wielu miejscach budowy dróg i autostrad w Polsce. W CPK zdecydowaliśmy się na uruchomienie innowacyjnego rozwiązania - Programu Dobrowolnych Nabyć (PDN), który łagodzi te niepokoje.

Dzięki ustawie o usprawnianiu procesu inwestycyjnego CPK mamy nowe rozwiązania, które pozwalają zaoferować właścicielom z obszaru inwestycji korzystne propozycje wykupu. W przypadku ziemi - oferujemy 120% jej wartości, a w przypadku nieruchomości i nasadzeń nawet 140% ich wartości. W PDN proponujemy również wymianę gruntów rolnikom zainteresowanym kontynuacją produkcji w nowym miejscu. Stawiamy na dialog z mieszkańcami, co widać w dynamice wzrostu zgłoszeń do programu, którą odnotowujemy w ostatnich miesiącach. W styczniu 2023 roku zanotowaliśmy rekordową liczbę zgłoszeń do PDN (prawie 60O, a luty był najlepszym miesiącem pod względem wykupionych nieruchomości. Ta tendencja pozwala nam optymistycznie patrzeć w przyszłość.

Jeśli trend zgłoszeń do PDN się utrzyma, możemy zakładać, że zdecydowaną większość gruntów uda się nabyć dobrowolnie. Już dziś do udziału w programie zgłosiło się prawie 900 właścicieli, a etap wykonywania operatów szacunkowych, składania ofert, negocjacji, podpisywania protokołów uzgodnień i zawierania umów dotyczy powierzchni 2600 hektarów.

Niewykluczone, że podobne rozwiązania wykorzystamy do pozyskania gruntów niezbędnych do realizacji programu kolejowego CPK.

Podsumowanie

Reasumując, projekt CPK to skrojona na potrzeby podróży XXI wieku kompleksowa multimodalna oferta komunikacyjna z potencjałem odegrania znaczącej roli również w regionie Trójmorza. Tylko jej całościowa realizacja daje szansę na realny, cywilizacyjny skok Polski w obszarze kolei i lotnictwa cywilnego.

Mając na uwadze przede wszystkim potrzeby polskiego pasażera i konieczność rewolucyjnego usprawnienia naszego systemu transportowego widzimy również, że CPK w niedalekiej przyszłości spełni ważną rolę integratora państw Europy Środkowo-Wschodniej.

+48 22 24 34 200 sekretariat@cpk.pl Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa