

Czarne chmury nad CPK

**RAPORT REALIZACJI
PROGRAMU CPK**

*lipiec 2025
czerwiec 2026*



Spis treści

Spis treści	2
1. Wprowadzenie	5
2. Cel i struktura Raportu	7
3. Dokument wdrażający	9
3.1. Charakter obu wersji dokumentu i metodyka porównania	9
3.2. Podprogram lotniskowy – porównanie harmonogramu	10
3.3. Podprogram kolejowy – porównanie zakresu i parametrów	11
3.4. Rozbieżności między dokumentami rządowymi i brak transparentności	12
3.5. Ocena	12
4. Podprogram lotniskowy	14
4.1. Pozyskiwanie gruntów	14
4.1.1. Program Dobrowolnych Nabyć	14
4.1.2. Wywłaszczenia na podstawie decyzji lokalizacyjnej	15
4.1.3. Ocena procesu pozyskiwania gruntów	15
4.2. Kluczowe obszary budowy Portu Lotniczego	16
4.2.1. Struktura projektowa lotniska – stan wyjściowy	16
4.2.2. Prace przygotowawcze i usuwanie kolizji	16
4.2.3. Terminal Pasażerski	17
4.2.4. Dworzec Kolejowy i Dworzec Autobusowy	20
4.2.5. Strefa Airside	21
4.2.6. Węzeł Drogowy	22
4.2.7. System Energetyczny	22
4.2.8. Obiekty Cargo	22
4.2.9. Obiekty wspierające lotnisko (pakiety SIE-1 i SIE-2)	23
4.2.10. Airport City i baza hotelowa	24
4.2.11. Ryzyka harmonogramowe podprogramu lotniskowego	24
4.3. Finansowanie	25
4.3.1. Pierwotny model i inwestor strategiczny	25
4.3.2. „Fikcyjny wybór” spółki Polskie Porty Lotnicze (PPL)	25
4.3.3. Finansowanie dłużne i ryzyka	26
4.3.4. Ocena	27
4.4. Inne działania	28
4.4.1. Generalny Inżynier Kontraktu (GIK)	28
4.4.2. Certyfikacja, ORAT i BREEAM	29
4.5. Inwestycje lotniskowe w aglomeracji warszawskiej i ich wpływ na program CPK	29
4.5.1. Kontekst i ryzyka inwestycji pomostowych	29

4.5.2. Lotnisko Chopina – zakres rozbudowy	30
4.5.3. Lotnisko Chopina – procedury administracyjne i harmonogram	30
4.5.4. Lotniska w Radomiu i Modlinie.....	30
4.5.5. Administracyjny Podział Ruchu.....	31
4.5.6. Segment Cargo	32
4.6. Podsumowanie podprogramu lotniskowego	32
5. Podprogram kolejowy.....	34
5.1. Linia Y	34
5.1.1. Warszawa — Łódź.....	35
5.1.2. Tunel w Łodzi	40
5.1.3. Reszta linii Y (Sieradz — Poznań / Wrocław)	40
5.1.4. Ocena stanu inwestycji linii Y.....	42
5.2. Pozostałe linie	42
5.2.1. Szprycha nr 1 – Pomorze i Kujawy (CMK Północ)	43
5.2.2. Szprycha nr 2 – Warmia (Olsztyn).....	44
5.2.3. Szprycha nr 3 – Podlasie i Mazowsze (Białystok, Łomża, Giżycko)	44
5.2.4. Szprycha nr 4 – Podlasie Południowe (Siedlce, Terespol)	45
5.2.5. Szprycha nr 5 – Lubelszczyzna (Lublin, Chełm, Zamość).....	45
5.2.6. Szprycha nr 6 – Radom i Podkarpacie.....	46
5.2.7. Szprycha nr 7 – Śląsk i Małopolska (WMS, Katowice, Kraków, Kielce)	46
5.2.8. Szprycha nr 8 – Częstochowa i Opolszczyzna	47
5.2.9. Szprycha nr 10 – Kutno, Konin, Poznań	47
5.2.10. Magistrała wschodnia (rokada Milanów — Fronołów)	47
5.2.11. Ocena stanu inwestycji	48
5.4. Sieć Terminali Intermodalnych (STI)	49
5.5. Tabor kolejowy (pool taborowy)	50
5.6. Finansowanie komponentu kolejowego.....	52
5.7. Zintegrowana Sieć Kolejowa (ZSK).....	53
5.7.1. Geneza i tryb prac.....	54
5.7.2. Zawartość dokumentu	54
5.7.3. Ocena Stowarzyszenia i program CPK+	54
5.8. Podsumowanie podprogramu kolejowego.....	56
6. Wybrane aspekty działalności prowadzonej przez Spółkę	57
6.1. Stan zatrudnienia.....	57
6.2. Rebranding	57
6.3. Wydatki reprezentacyjne i marketingowe	59
6.4. Zmiany personalne w kadrze zarządzającej.....	59
6.5. Ocena stanu realizacji planu postępowań.....	60
7. Podsumowanie raportu wraz z rekomendacjami.....	64

7.1. Podprogram lotniskowy	64
7.2. Podprogram kolejowy.....	65
7.3. Zakończenie	66
Załącznik nr 1 Postępowania planowane do wszczęcia w analizowanym okresie	67

1. Wprowadzenie

Szanowni Państwo, członkowie i sympatycy Stowarzyszenia Tak dla CPK oraz wszyscy zainteresowani przyszłością polskiej infrastruktury!

Przekazujemy Państwu raport analityczny podsumowujący realizację programu Centralnego Portu Komunikacyjnego w okresie od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r. Choć oficjalna narracja Spółki i rządu utrzymuje, że „wszystko idzie zgodnie z planem”, zebrane w raporcie twarde dane prowadzą do wniosku wprost przeciwnego: miniony rok był dla największej inwestycji infrastrukturalnej w historii nowoczesnej Polski okresem narastających opóźnień, pogłębiającej się niepewności finansowej oraz chaosu wizerunkowego i personalnego, przy jednoczesnym ograniczaniu jawności, które utrudnia rzetelną kontrolę społeczną.

W podprogramie lotniskowym kolejny rok upłynął pod hasłem „urealniania”, co w praktyce oznaczało przesuwanie harmonogramów. Realnym postępem administracyjnym było nadanie decyzji lokalizacyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności (grudzień 2025 r.) i domknięcie Programu Dobrowolnych Nabyć (styczeń 2026 r.). Równocześnie jednak odbiór projektu budowlanego Terminala nastąpił z 7-miesięcznym opóźnieniem, rozpoczęcie pierwszych prac budowlanych (palowania) rozpocznie się 21 miesięcy po pierwotnie przewidywanym terminie, projektowanie tunelu i strefy Airside pozostaje opóźnione, a sztandarowe postępowanie na Generalnego Inżyniera Kontraktu ulega wielomiesięcznym przesunięciom. Kluczowe kamienie milowe przesunięto o kilkanaście do ponad dwudziestu miesięcy. Trudno w tych warunkach mówić o realizacji „zgodnej z planem”.

Miniony rok obnażył także słabość modelu finansowego budowanego lotniska. Spółka porzuciła ideę pozyskania zewnętrznego, doświadczonego inwestora strategicznego (Vinci/IFM) i przerzuciła ciężar finansowania oraz ryzyka komercyjnego na struktury państwowe – poprzez kapitałowe włączenie Polskich Portów Lotniczych (którego tryb wyboru sama Spółka określała jako „fikcyjny”) oraz rosnące finansowanie dłużne, strukturyzowane przy wsparciu doradców (Lazard Frères, Pekao IB). W praktyce oznacza to przeniesienie niemal całości ryzyka na budżet państwa i podatnika przy jednoczesnym zwiększeniu skali otwarcia do 44 mln pasażerów, co uzależnia spłatę długu od trafności optymistycznych prognoz popytu. Jeżeli dodać do tego zapowiedzi Polskich Portów Lotniczych przejęcia operowania Lotniskiem CPK, to należy założyć, że skutkiem ubocznym nowego modelu finansowego będzie bezpowrotna utrata szansy na nowe standardy zarządzania portem lotniczym na nowym lotnisku.

W obszarze kolejowym obraz jest jeszcze bardziej niepokojący. Aktywnie kontraktowana była wyłącznie część linii Y z Warszawy do Łodzi oraz tunel dalekobieżny w Łodzi, podczas gdy wszystkie pozostałe linie programu pozostają w faktycznym zawieszeniu. Co więcej, ujawniona pod koniec okresu objętego Raportem korespondencja Spółki z Ministerstwem Infrastruktury pokazała, że nawet priorytetowa linia Warszawa — Łódź stanęła pod

znakiem zapytania z powodu braku pieniędzy: przewidziana w Programie Wieloletnim 2024 na 2026 r. transza obligacji (9,5 mld zł na kolej) nie została uruchomiona, dostęp do krajowych dotacji z programu FEnIKS pozostaje zablokowany, a zarząd sam ostrzegał przed „paraliżem inwestycyjnym”. W rezultacie z sześciu planowanych przetargów na odcinek Warszawa — Łódź ogłoszono jedynie dwa.

Zamiast widzieć rozstrzygnięcia, słyszeliśmy jedynie zapowiedzi. Kolejowy komponent programu poza „Ygrekiem” rząd, z wielomiesięcznym opóźnieniem, zastąpił w czerwcu 2026 r. koncepcją Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK), ogłoszoną bez opublikowanych analiz ruchowych i bez jasnego statusu prawnego, co grozi rozmyciem i dalszym opóźnianiem inwestycji już przygotowanych.

Tłem dla tych problemów był bezprecedensowy chaos korporacyjny: kosztowny wizerunkowo i prawnie wątpliwy rebranding na „Port Polska” (przy niezmienionej ustawie i firmie Spółki), skokowy wzrost zatrudnienia oraz wydatków reprezentacyjnych i marketingowych bez wyraźnego przełożenia na sprawczość, a wreszcie seria zmian personalnych zwieńczona odwołaniem, już po zakończeniu analizowanego okresu, prezesa i członka zarządu Spółki odpowiedzialnego za inwestycje lotniskowe. Niniejszy Raport dokumentuje ten stan faktyczny w oparciu o twarde dane oraz formułuje wnioski i rekomendacje. Wynika z niego że sposób prowadzenia programu w minionym roku poważnie zagraża dotrzymaniu deklarowanych terminów i racjonalnemu wydatkowaniu środków publicznych.

2. Cel i struktura Raportu

Raport, przygotowany przez Zespół Ekspertów Stowarzyszenia Tak dla CPK, obejmuje okres od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r. Jego celem jest nie tylko kompleksowe przedstawienie stanu realizacji inwestycji, ale również krytyczna, oparta na dowodach weryfikacja rozdzwiewu między oficjalną narracją Spółki a rzeczywistym postępowaniem prac. Stowarzyszenie pozostaje zwolennikiem budowy CPK i właśnie dlatego z tym większą stanowczością wskazuje opóźnienia, błędne decyzje strategiczne, niedostatki finansowania oraz deficyt transparentności, które w obecnym kształcie zagrażają powodzeniu programu.

Struktura dokumentu odzwierciedla podział programu na podprogram lotniskowy oraz kolejowy. W części lotniskowej utrzymano podział na kluczowe obszary realizacji. W części kolejowej, odmiennie niż w poprzedniej edycji, zrezygnowano z podziału według faz procesu inwestycyjnego na rzecz podziału według poszczególnych inwestycji: (1) linii Y, (2) pozostałych linii programu CPK oraz (3) Zintegrowanej Sieci Kolejowej. W ramach każdej inwestycji opisano cały proces, od postępowań administracyjnych i pozyskiwania gruntów, przez postępowania zakupowe i finansowanie, po fazę projektową, realizacyjną oraz uwzględnienie aspektów taborowych, tak, aby czytelnik mógł ocenić faktyczny stan zaawansowania każdego zadania z osobna, zamiast rekonstruować go z rozproszonych i często nadmiernie optymistycznych komunikatów Spółki.

Raport nie ogranicza się zatem do opisu inwestycji lecz konsekwentnie wskazuje ryzyka oraz błędne decyzje, które mogą uniemożliwić pełne wykorzystanie potencjału programu, a w skrajnym scenariuszu doprowadzić do niedotrzymania kluczowych terminów i nieefektywnego wydatkowania środków publicznych. Tam, gdzie Spółka mówi o „urealnieniu”, Raport nazywa rzeczy po imieniu: opóźnieniem, brakiem zabezpieczonego finansowania lub decyzją podjętą bez rzetelnych analiz.

Na potrzeby niniejszego Raportu przyjmuje się następujące pojęcia i skróty, stosowane konsekwentnie w dalszej części dokumentu:

Pojęcie / skrót	Definicja
Spółka	spółka Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.
CPK	Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny
Analizowany okres	okres od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r., objęty niniejszym Raportem
PW 2023	Program Wieloletni „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030”, w wersji przyjętej przez Radę Ministrów 24 października 2023 r.
PW 2024	Program Wieloletni „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032”, w wersji przyjętej przez Radę Ministrów 31 grudnia 2024 r.
DW 2023	Dokument Wdrażający do PW 2023 z grudnia 2023 r.
DW 2025	Dokument Wdrażający do PW 2024 z lipca 2025 r.
KDP	Kolej Dużych Prędkości
Linia Y („Ygrek”)	linia KDP Warszawa — Łódź — Wrocław/Poznań

PDN / KPDN	Program Dobrowolnych Nabyć nieruchomości / Kolejowy Program Dobrowolnych Nabyć
ZSK	Zintegrowana Sieć Kolejowa
SIE	obiekty wspierające lotnisko realizowane w ramach umów ramowych (pakiety SIE-1 i SIE-2)
GIK	Generalny Inżynier Kontraktu
PPL	Polskie Porty Lotnicze S.A.
PLL LOT	Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.
PSE	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.
CMK	Centralna Magistrala Kolejowa
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
FEnIKS	program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko
KPK	Krajowy Program Kolejowy
STI	Sieć Terminali Intermodalnych
DŚU	decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach
BHS	System Obsługi Bagażu (Baggage Handling System)

Tabela 1. Główne pojęcia i skróty.

3. Dokument wdrażający

Podstawowym dokumentem operacyjnym określającym zakres, harmonogram i budżet poszczególnych zadań programu pozostaje Dokument Wdrażający do Programu Wieloletniego. O ile Program Wieloletni, przyjmowany uchwałą Rady Ministrów, wyznacza strategiczne ramy przedsięwzięcia (cele, zakres inwestycji, łączny budżet i horyzont czasowy), o tyle Dokument Wdrażający, zatwierdzany przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK, przekłada te ramy na konkretne zadania, kamienie milowe i przypisane im budżety. To właśnie Dokument Wdrażający jest dziś podstawowym punktem odniesienia dla oceny terminowości realizacji programu oraz dyscypliny budżetowej i to na jego podstawie można rzetelnie prześledzić, jak dalece obecne założenia odbiegają od tych sprzed kilku lat.

W analizowanym okresie obowiązywał Dokument Wdrażający zatwierdzony przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK w lipcu 2025 roku, powiązany z Programem Wieloletnim przyjętym uchwałą Rady Ministrów z grudnia 2024 roku. Zastąpił on dokument zatwierdzony w grudniu 2023 roku, powiązany z PW 2023. Niniejszy rozdział przedstawia pełną analizę porównawczą obu tych dokumentów, wskazując zmiany o charakterze dostosowującym do PW 2024, w szczególności te, które trwale pogorszyły parametry oraz harmonogram przedsięwzięcia.

3.1. Charakter obu wersji dokumentu i metodyka porównania

Porównanie jest konieczne na dwóch poziomach. Pierwszy to zestawienie samych Dokumentów Wdrażających – z grudnia 2023 r. oraz z lipca 2025 r. – które określają harmonogramy i budżety poszczególnych zadań. Drugi to zestawienie stojących za nimi Programów Wieloletnich: z października 2023 r. oraz przyjętego uchwałą Rady Ministrów z grudnia 2024 r., ponieważ to na poziomie Programu zapadły najdalej idące rozstrzygnięcia (m.in. w zakresie liczby przygotowywanych linii kolejowych, prędkości eksploatacyjnej czy rezygnacji z niektórych komponentów). DW 2025 w znacznej mierze wykonuje i utrwała te wcześniejsze rozstrzygnięcia PW 2024.

Analiza porównawcza napotyka jednak istotne ograniczenie w postaci niepełnej jawności. Spółka obejmuje część dokumentacji tajemnicą przedsiębiorstwa, a w debacie publicznej wielokrotnie posługuje się danymi wybiórczymi i przygotowanymi w innej metodyce niż oficjalne dokumenty. Również same harmonogramy realizacji bywały prezentowane w formie uniemożliwiającej ich pełną weryfikację. W szczególności harmonogramy przedstawiano tak by nie ujawniać kluczowych kamieni milowych innych niż gotowe, bardzo prawdopodobne do osiągnięcia w momencie przygotowywania określającego je dokumentu lub znacznie odsunięte w czasie, pomijając jednocześnie te które rzeczywiście weryfikują prawdziwy postęp harmonogramu.

3.2. Podprogram lotniskowy – porównanie harmonogramu

W podprogramie lotniskowym nowy Dokument Wdrażający ma przede wszystkim usankcjonować obciążające Spółkę opóźnienia, które narosły w stosunku do wcześniejszych planów i przesunęła terminy realizacji. Nie można przy tym oprzeć się wrażeniu, że wskazując istotne zdarzenia harmonogramowe twórcy Dokumentu unikali tych samych zdarzeń które były określone w poprzedniej wersji dokumentu. Najlepiej obrazuje to harmonogram budowy Terminala Pasażerskiego. Rozpoczęcie pierwszych prac budowlanych - palowania (wzmocnienia gruntu palami i kolumnami) pod Terminal pierwotny DW 2023 przewidywał na grudzień 2024 r. DW 2025 nie wskazuje już konkretnej daty, jako kamień milowy wskazuje natomiast zakończenie palowania, czego nie było w DW 2023. Brak takiego istotnego kamienia milowego, jak rozpoczęcie pierwszych prac budowlanych, które będzie miało miejsce około 21 miesięcy później niż w pierwotnych planach, maskuje istotne przesunięcia harmonogramu na obecnej fazie realizacji.

Zgodnie z DW 2025 harmonogram budowy Terminala Pasażerskiego wyznaczają następujące kamienie milowe: zawarcie umowy z wykonawcą robót w grudniu 2026 r., zakończenie prac fundamentowych (pali) w czerwcu 2028 r., osiągnięcie stanu surowego zamkniętego w grudniu 2030 r. oraz uzyskanie pozwolenia na użytkowanie w czerwcu 2032 r. Dla powiązanych zadań kolejowych na terenie lotniska Dokument przewiduje: dla tunelu kolejowego pod lotniskiem – zawarcie umowy w grudniu 2026 r. i pozwolenie na użytkowanie w grudniu 2031 r.; dla dworca kolejowego CPK – zawarcie umowy w grudniu 2027 r., stan surowy we wrześniu 2030 r. i pozwolenie na użytkowanie w czerwcu 2032 r. Zestawienie kluczowych terminów przedstawia poniższa tabela.

Element / kamień milowy	Założenia z 2023 r.	DW 2025
Otwarcie Lotniska CPK	2028 r.	2032 r.
Rozpoczęcie palowania pod Terminal	grudzień 2024 r.	–
Umowa z wykonawcą Terminala	–	grudzień 2026 r.
Zakończenie prac fundamentowych (pale)	–	czerwiec 2028 r.
Stan surowy zamknięty Terminala	–	grudzień 2030 r.
Pozwolenie na użytkowanie Terminala	–	czerwiec 2032 r.
Tunel kolejowy pod lotniskiem – pozwolenie na użytkowanie	–	grudzień 2031 r.
Dworzec kolejowy CPK – pozwolenie na użytkowanie	–	czerwiec 2032 r.

Tabela 2. Kamienie milowe podprogramu lotniskowego – wcześniejsze założenia (PW 2023 / DW 2023) a DW 2025 (opracowanie własne).

3.3. Podprogram kolejowy – porównanie zakresu i parametrów

O ile w podprogramie lotniskowym zmiany mają charakter głównie harmonogramowy, o tyle w podprogramie kolejowym DW 2025, wraz ze stojącym za nim PW 2024, utrwała rozstrzygnięcia, które zasadniczo zmieniają charakter całego przedsięwzięcia. Najdalej idącą zmianą jest radykalne ograniczenie zakresu przygotowania inwestycji. PW 2023 zakładał opracowanie dokumentacji przedprojektowych i projektowych dla trzydziestu zadań inwestycyjnych oraz złożenie wniosków o decyzje środowiskowe dla ok. 1 338 km linii (z planowanych ponad 1 900 km, w ramach blisko 2 000 km nowych linii do 2034 r.). Nowy Program i Dokument Wdrażający koncentrują natomiast obowiązek uzyskania decyzji środowiskowych niemal wyłącznie na tzw. „Ygreku” – to jest na ok. 560 km (Terminal CPK, linia Warszawa — Łódź — Wrocław/Poznań oraz Katowice — granica państwa), co oznacza redukcję o 778 km, a więc przeszło dwukrotną.

Druga fundamentalna zmiana dotyczy parametru technicznego. Program i DW 2023 zakładały prędkość eksploatacyjną 250 km/h; Zarządzeniem nr 48 Pełnomocnika Rządu ds. CPK z 5 listopada 2024 r. podniesiono ją do 350 km/h, co następnie utrwalono w PW 2024 i DW 2025. Zmiana ta – jak szczegółowo omówiono w dalszej części Raportu – jest nieuzasadniona inżyneryjnie i ekonomicznie na części odcinków (a na odcinku Warszawa — CPK wręcz technicznie niemożliwa), a zarazem pociąga za sobą konieczność aktualizacji dokumentacji i wydłużenie harmonogramu. Z kolejnymi zmianami wiąże się także rezygnacja z Sieci Terminali Intermodalnych oraz przekształcenie funkcji poolu taborowego – z narzędzia budowy krajowej, modularnej platformy pojazdów (ok. 115 składów KDP 250 km/h oraz składy REx) w instrument zakupu ok. 120 gotowych składów o prędkości powyżej 300 km/h. Najważniejsze różnice zestawiono w tabeli.

Zagadnienie	PW 2023 / DW 2023	PW 2024 / DW 2025
Zakres wniosków o decyzje środowiskowe	ok. 1 338 km (z ~1 900 km)	ok. 560 km (niemal wyłącznie „Ygrek”)
Liczba przygotowywanych zadań	30 zadań inwestycyjnych	kontynuacja głównie „Ygreka” i pojedynczych, wcześniej zleconych dokumentacji
Prędkość eksploatacyjna KDP	250 km/h	350 km/h (Zarządzenie nr 48 z 05.11.2024)
Uruchomienie odcinka Warszawa — Łódź	2028 r.	2032 r.
Rozgałęzienie Sieradz — Poznań / Wrocław	w ramach programu do ~2034 r.	2035 r.
Sieć Terminali Intermodalnych (STI)	przewidziana do realizacji	wykreślona (obecnie jedynie koncepcja)

Zagadnienie	PW 2023 / DW 2023	PW 2024 / DW 2025
Pool taborowy	krajowa, modularna platforma (ok. 115 składów KDP 250 km/h + REx)	zakup ok. 120 gotowych składów > 300 km/h do 2035 r.
Pozostałe linie („szprychy”)	aktywne przygotowanie	faktyczne zawieszenie

Tabela 3. Podprogram kolejowy – założenia PW 2023 / DW 2023 a stan wg PW 2024 i DW 2025 (opracowanie własne).

3.4. Rozbieżności między dokumentami rządowymi i brak transparentności

Analiza porównawcza ujawnia nie tylko zmiany między wersjami dokumentu w czasie, lecz także wewnętrzne rozbieżności między równolegle obowiązującymi dokumentami rządowymi. Najbardziej jaskrawym przykładem jest budżet budowy Terminala Pasażerskiego: według DW 2025 wynosi on 11 138 mln zł, natomiast według uchwały Rady Ministrów z grudnia 2024 r. w sprawie Programu Wieloletniego – 13 867 mln zł. Rozbieżność między dwoma dokumentami rządowymi sięga zatem ponad 2,7 mld zł i nie została w żaden sposób wyjaśniona.

Tego rodzaju rozbieżności, w połączeniu z obejmowaniem części dokumentacji tajemnicą przedsiębiorstwa oraz systematyczną odmową udzielania informacji publicznej, istotnie utrudniają rzetelną, niezależną ocenę stanu realizacji Programu i czynią Dokument Wdrażający jednym z nielicznych w pełni miarodajnych punktów odniesienia.

3.5. Ocena

Porównanie obu Dokumentów Wdrażających prowadzi do dwojakiego wniosku. Po pierwsze, w warstwie harmonogramowej nowy dokument należy ocenić jako urealniający: przyznaje on że wystąpiły opóźnienia i wyznacza terminy odpowiadające rzeczywistym możliwościom wykonawczym (choć samo przesunięcie otwarcia lotniska z 2028 na 2032 rok oraz palowania o ok. 21 miesięcy jest miarą skali narosłych opóźnień). Po drugie jednak, w warstwie merytorycznej, zwłaszcza kolejowej, DW 2025 utrwała rozstrzygnięcia PW 2024, które Stowarzyszenie ocenia jednoznacznie negatywnie: radykalne ograniczenie zakresu przygotowywanych linii, podniesienie prędkości do 350 km/h, rezygnację z Sieci Terminali Intermodalnych oraz zmianę funkcji poolu taborowego.

W efekcie DW 2025 jest dokumentem o podwójnym charakterze: porządkuje i urealnia harmonogram tam, gdzie opóźnienia stały się faktem, lecz jednocześnie sankcjonuje trwałe zawężenie ambicji programu w stosunku do wizji z 2023 roku. Rzetelna ocena realizacji CPK wymaga zatem odczytywania go łącznie z uchwałą Rady Ministrów z grudnia 2024 r. oraz z danymi z oficjalnych publikatorów, z uwzględnieniem opisanych

wyżej rozbieżności, a przede wszystkim wymaga przywrócenia pełnej jawności harmonogramów i budżetów, bez której społeczna kontrola nad największą inwestycją infrastrukturalną w Polsce pozostaje ograniczona. Dokument wdrażający potwierdza rozstrzygnięcie, o którym Stowarzyszenie alarmowało już wcześniej. Wbrew wyraźnym deklaracjom ze strony rządzącej kolejowa część programu CPK została na naszych oczach zredukowana przeszło dwukrotnie. Wszystkie kolejne rozstrzygnięcia zawarte w Dokumencie Wdrażającym potwierdzają takie stanowisko. Nie zmieniają tej sytuacji kolejne konferencje prasowe dotyczące Zintegrowanej Sieci Kolejowej, nie mającej żadnego odzwierciedlenia w oficjalnych dokumentach.

4. Podprogram lotniskowy

Sercem programu Centralnego Portu Komunikacyjnego jest budowa nowego portu lotniczego („Port Solidarność”) położonego pomiędzy Warszawą a Łodzią, na terenie gmin Baranów, Teresin i Wiskitki, na obszarze objętym linią rozgraniczającą inwestycji o powierzchni 2 585 ha. Lotnisko ma zostać otwarte według aktualnych planów pod koniec 2032 roku i od pierwszego dnia funkcjonowania stanowić multimodalny węzeł transportowy. Obok terminala pasażerskiego powstaną tu: podziemny dworzec kolejowy (skomunikowany z linią Kolei Dużych Prędkości „Ygrek” oraz Centralną Magistralą Kolejową) i dworzec autobusowy, a całość ma być zintegrowana z układem drogowym i energetycznym.

W analizowanym okresie z jednej strony domknięto szereg kroków administracyjnych (rygor natychmiastowej wykonalności decyzji lokalizacyjnej, zamknięcie Programu Dobrowolnych Nabyć, kolejne decyzje lokalizacyjne dla węzła kolejowego) oraz podpisano pierwsze umowy na roboty budowlane – w tym umowę na fundamentowanie terminala. Z drugiej strony przesunięto w czasie kluczowe kamienie milowe (otwarcie lotniska z 2028 na 2032 rok, palowanie o ok. 21 miesięcy), a model finansowania odszedł od pozyskania zewnętrznego inwestora strategicznego na rzecz Spółki państwowej i finansowania dłużnego. Równolegle Spółka podjęła decyzję o zwiększeniu docelowej przepustowości otwarcia z 34 do 44 mln pasażerów rocznie. Niniejszy rozdział szczegółowo analizuje stan poszczególnych obszarów, wskazując zarówno realne postępy, jak i narastające ryzyka oraz błędne decyzje.

4.1. Pozyskiwanie gruntów

Pozyskiwanie gruntów pod lotnisko przebiega dwoma strumieniami: dobrowolnym – w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć (PDN) – oraz przymusowym, tj. w drodze wywłaszczeń prowadzonych na podstawie decyzji lokalizacyjnej. W analizowanym okresie oba strumienie weszły w decydującą fazę, głównie za sprawą nadania decyzji lokalizacyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności. Poniżej omówiono stan każdego z nich w analizowanym okresie, a na końcu przedstawiono ocenę całości procesu.

4.1.1. Program Dobrowolnych Nabyć

W analizowanym okresie Program Dobrowolnych Nabyć został domknięty: 8 stycznia 2026 r. Spółka ogłosiła zakończenie programu na obszarze objętym decyzją lokalizacyjną lotniska. Skala pozyskania gruntów w tej formule była wysoka – na obszarze Decyzji Lokalizacyjnej dla Lotniska i Węzła Zachód (2 585 ha) w ramach PDN nabyto prawie 65 proc. powierzchni, a według komunikatu Spółki z 10 lutego 2026 r. spośród 310 nieruchomości zabudowanych 235 nabyto dobrowolnie. Również dla powiązanego węzła kolejowego po wschodniej stronie lotniska (węzeł Wschód, objęty odrębną decyzją

lokalizacyjną z czerwca 2026 r.) w ramach PDN nabyto ok. 85 ha, czyli blisko 40 proc. powierzchni.

4.1.2. Wywłaszczenia na podstawie decyzji lokalizacyjnej

Drugi strumień (wywłaszczenia) został uruchomiony poprzez nadanie przez Wojewodę Mazowieckiego 8 grudnia 2025 r. (postanowienie nr 1777/SAAB/2025) rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji lokalizacyjnej lotniska. Dopiero ten rygor pozwolił formalnie zamknąć PDN i rozpocząć procedury przymusowe wobec pozostałych 75 nieruchomości zabudowanych, których właściciele nie przystąpili do PDN. Równolegle, w listopadzie 2025 r., weszła w życie nowelizacja ustawy o CPK, wprowadzająca korzystniejsze warunki wywłaszczeń: właściciele, którzy wydadzą nieruchomość w ciągu 30 dni od doręczenia zawiadomienia o nadaniu rygoru, mogą uzyskać bonus w wysokości 5 proc. wartości ustalonej przez wojewodę.

Mechanizm odszkodowawczy pozostaje czasochłonny: w ciągu 60 dni od nadania rygoru wojewoda ma wydać decyzję o ustaleniu wysokości odszkodowania (termin ten nie zostanie dochowany z uwagi na konieczność sporządzenia operatów szacunkowych), a czas na opuszczenie nieruchomości wynosi minimum 120 dni od tej decyzji; prawo własności przechodzi na Spółkę z chwilą, gdy decyzja lokalizacyjna stanie się ostateczna. Spółka wypłaca przy tym zaliczki na poczet odszkodowań – według stanu z czerwca 2026 r. otrzymała 225 wniosków, z których 180 zrealizowano – i zapowiada zakończenie procedury wywłaszczeniowej w 2026 roku.

4.1.3. Ocena procesu pozyskiwania gruntów

Cały proces pozyskiwania gruntów pod lotnisko należy ocenić jako realnie zaawansowany i jeden ze sprawnie prowadzonych elementów podprogramu. Należy przy tym wspomnieć, że większość dokonanych nabyć w trybie PDN została dokonana jeszcze w trakcie kadencji poprzedniego Zarządu Spółki. Wysoki udział nabyć dobrowolnych (ok. 65 proc. powierzchni i 235 z 310 nieruchomości zabudowanych) ograniczył skalę koniecznych wywłaszczeń do kilkudziesięciu spraw, a podwyższone stawki oraz bonus złagodziły konflikt społeczny. Kluczowe znaczenie ma teraz terminowe domknięcie wywłaszczeń i wypłat odszkodowań – dopóki Spółka nie dysponuje pełnym tytułem prawnym do wszystkich nieruchomości, prowadzenie robót na części terenu może być utrudnione, a to właśnie na styku decyzji administracyjnych i pozyskiwania gruntów najłatwiej o opóźnienia przenoszące się na cały harmonogram. Ze względu na wyżej wskazaną czasochłonność postępowania wywłaszczeniowego wskazany termin zakończenia procedury wywłaszczeniowej w 2026 r. prawdopodobnie nie zostanie dochowany.

4.2. Kluczowe obszary budowy Portu Lotniczego

4.2.1. Struktura projektowa lotniska – stan wyjściowy

Zasadnicze prace studialne i projektowe, wyznaczające ramy inwestycji, zrealizowano jeszcze przed analizowanym okresem. Podstawę stanowią Master Plan Lotniska CPK (opublikowany w lipcu 2023 r., z fazowaniem w układy PAL – od PAL 0.8 dla 34 mln pasażerów) oraz Plan Generalny zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury 7 czerwca 2023 r. Projektowanie powierzono kilku generalnym projektantom: architekturę terminala, dworca i węzła opracowuje Master Architekt (konsorcjum Foster + Partners, umowa z listopada 2022 r.), infrastrukturę techniczną (drogi startowe, płyty i sieci) – Generalny Projektant Inżynierii Lądowej (MCE, Dar Al-Handasah, umowa z października 2021 r.), integrację systemów lotniskowych – projektant ASID (IDOM), a obiekty wspierające – projektanci SIE (dwie umowy ramowe z 28 firmami zawarte w 2023 r.). Poniżej, zgodnie z założeniem raportu, koncentrujemy się na działaniach analizowanego okresu, przywołując wcześniejsze etapy jedynie tam, gdzie jest to konieczne dla wyводу.

4.2.2. Prace przygotowawcze i usuwanie kolizji

Prace przygotowawcze na terenie budowy prowadzone są od lutego 2023 roku i obejmują rozbiórki budynków, wycinki drzew i krzewów, badania archeologiczne, odwierty geologiczne oraz budowę biura terenowego inwestora. W 2025 roku zakres tych prac rozszerzono na działki dodatkowo pozyskane w ramach PDN (ostatecznie zamkniętego 8 stycznia 2026 r.); w zakresie badań archeologicznych zdecydowano się na zwiększenie zakresu, zlecając „zamówienie podobne”, a osobną umowę podpisano na rozbiórki i porządkowanie terenu, obejmując także działki zakupione w PDN poza terenem budowy. Uzyskano również kolejne pozwolenia na prace wstępne oraz co istotne, pozwolenie na prace przygotowawcze dla całego terenu objętego decyzją lokalizacyjną dla Lotniska CPK i Węzła Zachód.

Odrębnym, rozległym zadaniem jest usunięcie kolizji przyszłej infrastruktury lotniskowej z istniejącymi sieciami. W zakresie zasilania uzyskano pozwolenia na budowę i rozpoczęto (latem 2025 r.) budowę w nowym przebiegu kolidujących linii elektroenergetycznych 110 i 220 kV oraz podwójnych linii zasilających 15 kV z Żyrardowa i Teresina; ogłoszono także przetarg na tzw. „ring energetyczny” i złożono wnioski o pozwolenia na budowę 8 stacji średniego napięcia. Złożono ponadto wnioski dotyczące przebudowy sieci telekomunikacyjnych, kolidującego gazociągu średniego ciśnienia (decyzje lokalizacyjne dla 5 z 7 etapów), sieci wodociągowej i kanalizacyjnej (m.in. ujęcie zastępcze ze stacją uzdatniania w gminie Teresin oraz kolektor i wodociąg z Żyrardowa) oraz rowów melioracyjnych PG-31 i PG-31A wraz z suchym zbiornikiem przeciwpowodziowym.

Skala prac związanych z usuwaniem kolizji i uzbrojeniem terenu jest znaczna i rozłożona na wiele odrębnych postępowań oraz decyzji administracyjnych (pozwolenia na budowę,

decyzje lokalizacyjne dla poszczególnych sieci). Ich terminowa realizacja jest warunkiem koniecznym dla rozpoczęcia i prowadzenia robót zasadniczych - opóźnienie w którymkolwiek z obszarów (energetyka, gaz, woda, telekomunikacja, melioracja) może wstrzymać prace na powiązanym fragmencie budowy. Równoległe prowadzenie tych postępowań i ich staranna koordynacja mają zatem krytyczne znaczenie dla dotrzymania harmonogramu.

Zapewnienie dostępu do placu budowy stanowi fundament dalszych robót. W tym celu podpisano umowy na trzy etapy budowy korytarzy transportowych (nowe drogi i wzmocnienie istniejących) o wartości niemal 0,5 mld zł oraz zakontraktowano projekt i budowę bocznicy kolejowej z linii nr 3 (wartość 143 mln zł), która docelowo będzie wykorzystywana także w fazie eksploatacji lotniska. Trwają również prace nad projektami tymczasowej organizacji ruchu poza terenem budowy.

4.2.3. Terminal Pasażerski

Terminal Pasażerski jest centralnym obiektem lotniska. W układzie otwarcia (PAL 0.8) obejmował główny budynek (tzw. Procesor) oraz trzy pirsy (B, C i D), o przepustowości 34 mln pasażerów rocznie, z opcją rozbudowy do 44 mln (PAL 1+). W analizowanym okresie zapadła istotna decyzja: 22 czerwca 2026 r., wraz z wejściem inwestycji w fazę realizacji, Spółka ogłosiła, że lotnisko zostanie przygotowane na obsługę 44 mln pasażerów rocznie już od dnia otwarcia - dzięki budowie od razu czwartego pirsu (E). Zmiana ta, motywowana prognozami ruchu, rozwojem PLL LOT oraz możliwościami finansowania, nie zmienia według Spółki terminu otwarcia (koniec 2032 r.).

Decyzję o zwiększeniu przepustowości otwarcia z 34 do 44 mln pasażerów należy ocenić jako słuszną, a Stowarzyszenie od dłuższego czasu postulowało budowę lotniska od razu w większej skali. Logika jest następująca: skoro termin oddania portu przesunięto o cztery lata (z 2028 na 2032 rok), to w momencie otwarcia rynek lotniczy i ruch obsługiwany przez PLL LOT będzie odpowiednio większy. Budowanie infrastruktury zaprojektowanej pod wcześniejszy, niższy poziom ruchu groziłoby otwarciem portu już „za małego” i koniecznością jego rozbudowy przy działającym lotnisku, co jest znacznie droższe i bardziej uciążliwe niż wykonanie czwartego pirsu (E) od razu. Zbudowanie większej skali od pierwszego dnia funkcjonowania, o ile jest poparte rzetelnymi prognozami popytu, lepiej wykorzystuje wymuszone opóźnienie i zabezpiecza zdolność narodowego przewoźnika do rozwoju ruchu przesiadkowego w nowym porcie.

Pod względem architektonicznym Terminal zaprojektowano jako rozległy obiekt o kubaturze brutto ok. 4,6 mln m³, powierzchni zabudowy ok. 175 tys. m² i powierzchni całkowitej ok. 481 tys. m². Budynek główny (Procesor) będzie mieć trzy kondygnacje nadziemne i jedną podziemną, a pirsy po trzy kondygnacje. Wewnątrz przewidziano m.in. sortownię bagażu (BHS), strefy Schengen i Non-Schengen, powierzchnie handlowo-gastronomiczne oraz pomieszczenia techniczne i socjalne, przy pełnym rozdziale potoków pasażerów na przyloty, odloty i transfery zgodnie z wymogami bezpieczeństwa.

Terminal jest projektowany jako integralna część multimodalnego węzła – bezpośrednio pod nim i obok znajdują się dworzec kolejowy oraz autobusowy.

System obsługi bagażu (BHS) stanowi jeden z krytycznych, najbardziej złożonych technologicznie elementów każdego portu lotniczego, decydujący o czasie obsługi i niezawodności operacji. Zakontraktowanie go w formule obejmującej projektowanie, produkcję, dostawę, montaż, uruchomienie, testy oraz wieloletnie utrzymanie, z opcją rozbudowy do fazy PAL1+ (44 mln pasażerów) należy ocenić jako krok właściwy, tym bardziej że decyzja o docelowej przepustowości 44 mln zwiększa wymagania wobec tego systemu. Kluczowe będzie jednak zsynchronizowanie dostawy i integracji BHS z harmonogramem robót terminala oraz z pracami generalnego wykonawcy – to jeden z najbardziej newralgicznych „punktów styku” całego przedsięwzięcia.

Prace projektowe nad Terminalem przebiegały z opóźnieniami. Projekt koncepcyjny odebrano od konsorcjum Foster + Partners i Buro Happold w lipcu 2023 r., a w październiku 2024 r. projektant przekazał projekt budowlany lotniska, dworca kolejowego i węzła przesiadkowego (dokumentacja obejmowała ok. 6 250 rysunków projektowych i ponad 50 raportów). Odbiory tej dokumentacji, deklarowane pierwotnie do końca 2024 r., trwały jednak prawie rok i zakończyły się ok. 7 miesięcy po terminie, m.in. z powodu wydłużających się uzgodnień z Państwową Strażą Pożarną. Opóźnienie na tym etapie było jedną z bezpośrednich przyczyn przesunięcia całego harmonogramu robót. Po uzyskaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji lokalizacyjnej, 11 grudnia 2025 r. złożono wnioski o pozwolenia na budowę terminala pasażerskiego (Etap 1 i Etap 2), posadowienia pośredniego oraz łączników pieszych z wiaduktem w strefie podjazdu drogowego.

Równolegle prowadzono kontraktowanie kluczowych elementów. W efekcie trwającego od 2024 roku dialogu konkurencyjnego podpisano umowę na zaprojektowanie, dostawę, instalację, uruchomienie i testy Systemu Obsługi Bagażu (BHS); zamówienie podstawowe obejmuje system dla 34 mln pasażerów, z opcją rozbudowy do fazy PAL1+ (44 mln), oraz 5-letnie utrzymanie z opcją przedłużenia o kolejne 5 lat.

Samo postępowanie na generalnego wykonawcę Terminala (ogłoszone 28 maja 2025 r., ze spotkaniem inauguracyjnym 9 grudnia 2025 r.) prowadzone jest z udziałem pięciu konsorcjów skupiających czołowe firmy budowlane: (1) Mirbud, Adamietz, OPEX, Formopex, Kobyłarnia i Budpol; (2) Polimex Mostostal oraz Hochtief; (3) Budimex i Strabag; (4) NDI i Besix; (5) PORR i Doraco. Kryteriami oceny ofert są: cena, technologia i organizacja robót (w tym metodyka oraz zarządzanie tzw. punktami styku – w szczególności z tunelem kolejowym i systemem BHS) oraz warunki gwarancji. Planowany termin zakończenia realizacji umowy to 3 grudnia 2031 r., a zamawiający przewidział dodatkowo 18 zakresów opcjonalnych i objął dokumentację tajemnicą przedsiębiorstwa. Należy docenić określenie przez Spółkę sztywnej daty zakończenia realizacji umowy, oznacza to jednak, że faktyczny czas realizacji będzie uzależniony od sprawności postępowania zakupowego (im później wykonawca zostanie wybrany, tym mniej będzie

miął czasu na realizację prac) oraz postępu wykonywania innych zadań, od których zależy rozpoczęcie prac przez wykonawcę.

Odrębne dialogi konkurencyjne na dostawę rękawów pasażerskich oraz urządzeń transportu bliskiego (ponad 500 wind, schodów i chodników ruchomych) pokazują skalę i złożoność wyposażenia terminala, które musi zostać zsynchronizowane z robotami budowlanymi oraz systemem BHS. Rozdzielenie tych zamówień pozwala na specjalizację dostawców, lecz jednocześnie zwiększa liczbę „punktów styku” wymagających koordynacji, co ponownie uwypukla znaczenie sprawnie działającego Generalnego Inżyniera Kontraktu oraz generalnego wykonawcy odpowiedzialnego za integrację całości.

Najważniejszym przełomem analizowanego okresu było jednak zakontraktowanie robót fundamentowych (palowania). Postępowanie wykonawcze na fundamenty głębokie rozpoczęło 12 grudnia 2025 r., a umowę ramową, która umożliwia uruchomienie postępowania wykonawczego, zawarto 25 stycznia 2024; do 20 lutego 2026 r. złożono 6 ofert (wszystkie w założonym budżecie), a najkorzystniejszą przedstawił Budimex S.A. W dniu 22 czerwca 2026 r. Spółka podpisała z Budimeksem umowę na roboty fundamentowe o wartości ok. 146 mln zł, obejmującą wykonanie ponad 8 000 pali i kolumn o długości od 9 do 30 m (łącznie ponad 140 km elementów wzmacniających grunt). Rozpoczęcie prac zaplanowano na wrzesień 2026 r., a ich zakończenie na przełom lat 2027 i 2028. Jest to jedna z pierwszych kluczowych umów na roboty budowlane w części lotniskowej programu.

Rozpoczęcie fundamentowania ma znaczenie nie tylko techniczne, lecz także symboliczne – jest realnym, widocznym początkiem robót w części lotniskowej po latach prac przygotowawczych i projektowych. Zarazem sam fakt, że palowanie startuje dopiero we wrześniu 2026 r., unaocznia, jak wiele czasu pochłonęły etapy poprzedzające (projektowanie, odbiory, decyzje administracyjne). O realności deklarowanego terminu otwarcia w 2032 roku zdecyduje powodzenie kolejnych faz – zwłaszcza terminowe wyłonienie generalnego wykonawcy oraz sprawne przejście od fundamentów do konstrukcji terminala.

Warto zwrócić uwagę na kolejność kroków administracyjnych, która w dużej mierze wyznacza tempo robót. Uzyskanie pozwolenia na budowę wymaga dysponowania kompletnym projektem budowlanym oraz - zgodnie z podejściem Spółki – uprzedniego uzyskania przez decyzję lokalizacyjną przymiotu ostateczności, co przy ewentualnych odwołaniach i postępowaniu drugoinstancyjnym może trwać jeszcze przez wiele miesięcy. Każde ogniwo tego łańcucha (odbiory projektu, ostateczność decyzji lokalizacyjnej, pozwolenie na budowę, rozstrzygnięcie przetargu) jest warunkiem koniecznym uruchomienia kolejnego, dlatego opóźnienie na jednym etapie kaskadowo przesuwają całość. Jedynym sposobem ograniczenia skutków tych opóźnień jest proaktywne, równoległe zarządzanie postępowaniami administracyjnymi.

Skala narosłego opóźnienia jest przy tym wymowna. Rozpoczęcie palowania pod Terminal DW 2023 przewidywał na grudzień 2024 r. Założenia te były realne, gdyż umowę ramową na ten zakres podpisano już 25 stycznia 2024 r. Faktycznie roboty te mają ruszyć jednak we wrześniu 2026 r., co oznacza przesunięcie o około 21 miesięcy.

Budżet budowy Terminala budzi wątpliwości ze względu na rozbieżność między dokumentami rządowymi: według DW 2025 wynosi on 11 138 mln zł, natomiast według uchwały Rady Ministrów z grudnia 2024 r. – 13 867 mln zł, co daje różnicę ponad 2 700 mln zł, w żaden sposób niewyjaśnioną. Stowarzyszenie wyraża nadzieję, że redukcja CAPEX wynika z optymalizacji projektowych, a nie z ograniczenia zakresu prac na Terminalu.

4.2.4. Dworzec Kolejowy i Dworzec Autobusowy

Dworzec Kolejowy jest jednym z najważniejszych elementów lotniska -zgodnie z założeniami aż 40 proc. pasażerów ma dojeżdżać do portu koleją. Podziemny dworzec miał pierwotnie mieć 6 peronów obsługujących 12 krawędzi peronowych. Po wyborach w 2023 roku pojawiła się koncepcja redukcji liczby peronów do 4, co drastycznie ograniczyłoby możliwości operacyjne (obsługę pociągów dalekobieżnych, regionalnych oraz ekspresów lotniskowych). Finalnie, w grudniu 2025 r., po odebraniu projektu budowlanego, złożono wnioski o pozwolenie na budowę dla 6 peronów – jednak 2 z 12 krawędzi peronowych mają zostać wyłączone z użytku (przy nich mają przejeżdżać pociągi niezatrzymujące się na dworcu). Rozwiązanie to jest lepsze niż redukcja liczby peronów, natomiast sam fakt niezatrzymywania się części pociągów na największym lotnisku w kraju i dużym węźle przesiadkowym (krzyżują się tu linia „Y” i CMK) budzi poważne wątpliwości.

Wysoki zakładany udział kolei w dojazdach do lotniska (ok. 40 proc. pasażerów) czyni dworzec kolejowy elementem o znaczeniu systemowym – jego przepustowość i sprawność bezpośrednio przekładają się na funkcjonowanie całego portu. Zarówno wcześniejsza koncepcja redukcji liczby peronów, jak i obecne rozwiązanie polegające na wyłączeniu z użytku 2 z 12 krawędzi peronowych, ograniczają elastyczność obsługi ruchu dalekobieżnego, regionalnego i ekspresów lotniskowych w węźle, w którym krzyżują się – w założeniu - linia „Y” i Centralna Magistrala Kolejowa.

Pod koniec 2025 r. rozpoczęto wybór wykonawcy prac budowlanych w trybie dialogu konkurencyjnego; zadanie obejmuje również budowę tunelu kolejowego pod lotniskiem. Umowa planowana jest na początek 2027 r., a start prac budowlanych w III – IV kwartale 2027 r. Terminy te są zagrożone z powodu dużych opóźnień przy projektowaniu tunelu kolejowego, co stanowi poważne ryzyko dla utrzymania harmonogramu zakładającego uruchomienie Lotniska CPK w 2032 roku.

Budżet zadania obejmującego tunel kolejowy pod lotniskiem oraz dworzec kolejowy CPK wynosi 9 243 mln zł (zbieżnie w DW 2025 i uchwale Rady Ministrów z grudnia 2024 r.). Kluczowe terminy z przedstawia poniższa tabela.

W przypadku Dworca Autobusowego nie wprowadzano istotnych zmian – złożono wniosek o pozwolenie na budowę, a proces wyboru wykonawcy ma ruszyć w II połowie 2026 roku.

4.2.5. Strefa Airside

Projektowanie Strefy Airside (strefy operacyjnej obejmującej m.in. drogi startowe i drogi kołowania) prowadzone jest przez Generalnego Projektanta Inżynierii Lądowej (MCE). Do dnia kończącego analizowany okres brak było informacji o odbiorze projektu koncepcyjnego od MCE, a sam proces projektowania jest znacznie opóźniony.

Strefa Airside obejmuje najbardziej „lotniczą” część inwestycji, drogi startowe i kołowania oraz płyty postojowe, a jej realizację poprzedza makroniwelacja terenu (planowana na początek 2027 r.), czyli uformowanie ukształtowania powierzchni pod przyszłe nawierzchnie lotniskowe. Zakres tych robót ziemnych jest ogromny, a ich rozpoczęcie zależy zarówno od zakończenia prac projektowych MCE, jak i od uzyskania stosownych pozwoleń. Ponieważ drogi startowe muszą być gotowe i certyfikowane przed uruchomieniem portu, opóźnienia w tym obszarze przekładają się bezpośrednio na termin otwarcia lotniska - czyni to strefę Airside obecnie jednym z elementów leżących na tzw. ścieżce krytycznej całego przedsięwzięcia.

Przyczyny opóźnień w projektowaniu Strefy Airside są złożone. Po pierwsze, jest to zakres wyjątkowo trudny technicznie: tunel i podziemna stacja przebiegają bezpośrednio pod terminalem i w obrębie węzła, co wymaga skoordynowania rozwiązań konstrukcyjnych z fundamentami terminala oraz z licznymi systemami, a więc zarządzania wieloma „punktami styku” między Generalnym Projektantem Inżynierii Lądowej (MCE, Dar Al-Handasah) a Master Architektem. Po drugie, opóźnienia mają po części charakter organizacyjno-kontraktowy (m.in. tempo prac projektanta i przekazywania kolejnych stadiów dokumentacji). Po trzecie, opóźnienie odbioru projektu koncepcyjnego tunelu i strefy Airside przesunęło wszystkie kolejne kroki – projekt budowlany, pozwolenia i przetargi na roboty. Opóźnienia przy projektowaniu dworca i tunelu kolejowego wiążą się ponadto z uporczywym powracaniem do koncepcji podnoszenia prędkości w tunelu pod lotniskiem dla pociągów nie zatrzymujących się na CPK. Pomimo kolejnych opracowań wskazujących na brak możliwości skutecznego podniesienia prędkości pod lotniskiem powyżej 120 km/h z inicjatywy wiceministra odpowiedzialnego ze sektor kolejowy, a ostatnio Pełnomocnika Rządu ds. CPK kontynuowane są prace analityczne zmierzające do realizacji tego kontrowersyjnego założenia, sprzecznego z pierwotnymi założeniami planistycznymi. Opóźnienia związane z realizacją kolejowej części lotniska CPK stanowią obecnie najpoważniejsze zagrożenie dla dochowania terminu otwarcia lotniska w 2032 r.

W przypadku innych globalnych inwestycji lotniskowych (np. lotnisku Incheon w Korei oraz Istanbul Airport w Turcji) brak sprawności realizacyjnej związanej z zapewnieniem dostępu kolejowego przełożył się ponadto na trwałe upośledzenie udziału tego transportu wśród pasażerów. Wszystko wskazuje, że podobny scenariusz może zmaterializować się

również w przypadku inwestycji lotniskowej CPK, wskutek niedowładu decyzyjnego po stronie osób odpowiedzialnych za kolejową część projektu.

4.2.6. Węzeł Drogowy

Projektowanie i budowa Węzła Drogowego, zapewniającego skomunikowanie lotniska z układem drogowym (m.in. przebudowywaną drogą krajową nr 50), zostały podzielone na 3 części. Pod koniec 2025 r. rozpoczęto proces wyboru wykonawców dla wszystkich trzech części, a oddanie węzła do użytku planowane jest na 2031 rok. Powstanie nowego układu drogowego wiąże się z koniecznością budowy nowych dróg oraz przebudowy, a w niektórych przypadkach rozbiórki, istniejącej infrastruktury drogowej.

4.2.7. System Energetyczny

Docelowo Lotnisko CPK ma być zasilane z sieci dystrybucyjnej PGE 110 kV oraz sieci przesyłowej 400 kV. Stosowne umowy przyłączeniowe zostały podpisane i trwają prace projektowe. Spółka zleciła opracowanie dokumentacji projektowej linii zasilających z planowanych stacji elektroenergetycznych na teren lotniska, a obecnie trwa proces uzyskiwania decyzji lokalizacyjnych. Na czas budowy zasilanie tymczasowe ma zapewnić m.in. wspomniany „ring energetyczny” oraz linie 15 kV z Żyrardowa i Teresina; złożono również wnioski o pozwolenia na budowę 8 stacji średniego napięcia.

W porównaniu z założeniami z 2023 r. zakres i kierunek prac energetycznych nie uległ istotnej zmianie - umowy przyłączeniowe i model zasilania (110 kV oraz 400 kV) były planowane wcześniej. W analizowanym okresie postępowały głównie prace projektowe i uzyskiwanie decyzji lokalizacyjnych dla linii zasilających oraz zasilania tymczasowego. Jest to obszar realizowany w miarę zgodnie z pierwotnym zamierzeniem, choć jego terminowość zależy od równoległego usuwania kolizji.

W analizowanym okresie Spółka prowadziła również inne prace nad systemem energetycznym, komunikowane publicznie. Rozstrzygnięto przetarg na dokumentację projektową farmy fotowoltaicznej o mocy 20 MWp oraz magazynu energii o mocy 50 MW (pojemność 100 MWh); instalacje mają wpisywać się w koncepcję dążenia do neutralności klimatycznej (Net Zero Ready) i strategię ESG, a Spółka bada też możliwość wykorzystania energii geotermalnej (umowa z Instytutem Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią PAN dotycząca otworu poszukiwawczo-rozpoznawczego wód termalnych). 8 czerwca 2026 r. Spółka rozpoczęła też wstępne konsultacje rynkowe dla Centrów Energetycznych zasilających sieć ciepłowniczą 5. generacji (wielkoskalowe pompy ciepła, otworowe wymienniki ciepła), określaną jako największy tego typu projekt w Polsce.

4.2.8. Obiekty Cargo

Projektowanie obiektów Cargo w ścisłym Cargo City (bezpośrednio na terenie lotniska) podzielono na 3 części, z czego prace projektowe trwają dla 2 części (Cargo 1 i Cargo 2), obejmujących terminale cargo i magazyny spedycyjne. Odrębnym przedsięwzięciem jest

Cargo City - kompleks obiektów logistycznych planowanych poza terenem lotniska, o funkcjach wspierających, w którym znaczący udział mają mieć inwestorzy branżowi. W strefie Cargo przewidziano m.in. obiekty operatorów. Rozwój segmentu cargo ma istotne znaczenie dla rentowności portu, zwłaszcza w kontekście ograniczeń nocnych obowiązujących na Lotnisku Chopina.

Rozwój cargo ma dla CPK znaczenie zarówno biznesowe, jak i systemowe. Nowe lotnisko – w odróżnieniu od Lotniska Chopina, na którym obowiązuje całkowity zakaz operacji w porze nocnej - ma umożliwić całodobową obsługę frachtu, co jest warunkiem konkurencyjności o ruch towarowy z hubami zagranicznymi oraz o inwestycje logistyczne. Zaangażowanie inwestorów branżowych (m.in. globalnych operatorów przesyłek) w strefach Core Cargo City i Cargo City ma zarazem odciążyć finansowo Spółkę i przyspieszyć zagospodarowanie terenów okołolotniskowych. Powodzenie tego segmentu będzie istotnym elementem biznesplanu portu, od którego zależy zdolność spłaty finansowania dłużnego.

Względem założeń z 2023 r. koncepcja cargo (Core Cargo City na terenie portu oraz Cargo City poza nim, z udziałem inwestorów branżowych) pozostaje w mocy, a w analizowanym okresie postępowało projektowanie części obiektów.

4.2.9. Obiekty wspierające lotnisko (pakiety SIE-1 i SIE-2)

Obiekty wspierające funkcjonowanie lotniska podzielono na dwa pakiety: SIE-1 (16 obiektów o charakterze lotniczym, ściśle związanych z ruchem lotniczym) oraz SIE-2 (7 obiektów o charakterze uzupełniającym, w tym landside i cargo). Ich zbiorcze zestawienie przedstawia poniższa tabela.

Pakiet	Obiekty
SIE-1 (16 obiektów – lotnicze)	Wieża Kontroli Ruchu Lotniczego (ATC); Główna i Satelitarna Strażnica Pożarowa (RFFS); Centrum Kontroli Operacji Lotniczych (AOCC); bazy utrzymania pojazdów, służb odśnieżania i stacja środków odladzających; baza utrzymania Airside, centralna administracja utrzymania lotniska, stacja meteorologiczna; komisariat policji; centrum i zapasowe centrum przetwarzania danych, ośrodek testów integracyjnych, maszt telekomunikacyjny; obiekt cross-dockingowy cateringu oraz obiekt cateringu pokładowego; Terminal VIP
SIE-2 (7 obiektów – uzupełniające)	Baza utrzymania Landside oraz baza utrzymania dróg landside i parkingów; parking wielopoziomowy MSCP i jego rozbudowa; obiekt FedEx w strefie Cargo; obiekty UPS i DHL w strefie Cargo

Tabela 4. Obiekty wspierające lotnisko – pakiety SIE-1 i SIE-2 (opracowanie własne na podstawie podziału prac projektowych Spółki).

W ramach umów ramowych SIE Spółka podpisała dotąd 6 pakietów prac projektowych (m.in. dla ATC, RFFS, AOCC, baz utrzymania, obiektów administracji i służb meteorologicznych oraz komisariatu policji. Na początku 2025 r. przedstawiono również projekt koncepcyjny obiektów RFFS.

W stosunku do 2023 r. model organizacyjny obiektów wspierających (dwie umowy ramowe z 28 firmami zawarte w lutym 2023 r.) nie zmienił się, a w analizowanym okresie postępowało zawieranie i realizacja pakietów prac projektowych. Ten ramowy, sukcesywnie uruchamiany tryb jest racjonalny, choć jego skuteczność zależy od terminowego przechodzenia od dokumentacji do robót.

4.2.10. Airport City i baza hotelowa

Airport City to planowany kompleks obiektów o charakterze usługowo-komercyjnym w bezpośrednim sąsiedztwie terminala. Szczególne znaczenie ma baza hotelowa: Spółka zawarła z Polskim Holdingiem Hotelowym (100-procentową spółką Skarbu Państwa) umowę o współpracy, przewidującą powołanie wspólnej Spółki (joint venture) odpowiedzialnej za budowę i zarządzanie kompleksem hotelowym. Nakłady inwestycyjne w pierwszym etapie szacowane są na ok. 650 mln zł (z wykorzystaniem kapitału własnego i finansowania dłużnego), przy zakładanym popycie rządu 1 000 pokoi; pierwsze obiekty mają być gotowe na otwarciu lotniska w 2032 roku.

4.2.11. Ryzyka harmonogramowe podprogramu lotniskowego

Przegląd poszczególnych obszarów pozwala wskazać kilka powtarzających się źródeł ryzyka dla harmonogramu. Pierwszym są opóźnienia projektowe: przeciągnięte odbiory projektu budowlanego terminala (ok. 7 miesięcy po terminie) oraz brak odbioru w analizowanym okresie projektu koncepcyjnego tunelu i strefy Airside od Generalnego Projektanta Inżynierii Lądowej. Drugim jest administracyjna obsługa projektu: dziewięciomiesięczne opóźnienie decyzji lokalizacyjnej, sekwencyjna zależność pozwoleń na budowę od ostateczności tej decyzji oraz konieczność domknięcia wyłączeń. Trzecim jest kontraktowanie robót w silnie skoncentrowanym oknie czasowym (terminal, tunel, dworzec, węzły) oraz nierozstrzygnięte postępowanie na Generalnego Inżyniera Kontraktu.

Kumulacja tych ryzyk sprawia, że deklarowany termin otwarcia lotniska w 2032 roku – choć formalnie podtrzymywany, także po decyzji o rozbudowie do 44 mln pasażerów – pozostaje niezwykle ambitny. Największe zagrożenie wiąże się z częścią kolejową węzła (tunel, dworzec, łącznice do CMK), której projektowanie jest najbardziej opóźnione, a która jest niezbędna do funkcjonalnego uruchomienia portu jako węzła multimodalnego, a nie jedynie terminala z ograniczonym dostępem kolejowym.

Ograniczenie tych ryzyk wymaga przede wszystkim proaktywnego zarządzania postępowaniami administracyjnymi (przyspieszenia uzyskania ostateczności decyzji oraz pozwoleń na budowę) oraz sprawnego domknięcia kluczowych przetargów (generalny wykonawca terminala, Generalny Inżynier Kontraktu, roboty tunelu i dworca). Bez tego dochowanie deklarowanych terminów będzie niemożliwe.

4.3. Finansowanie

4.3.1. Pierwotny model i inwestor strategiczny

Centralny Port Komunikacyjny miał być projektem, który przyciągnie międzynarodowych inwestorów i pokaże, że Polska potrafi realizować wielkie przedsięwzięcia infrastrukturalne we współpracy z globalnym kapitałem. Komponent lotniskowy miał być realizowany przez spółkę celową CPK.Lotnisko (powołaną w kwietniu 2023 r.) w formule project finance: ok. 60 proc. kosztów miało być finansowane długiem splanowanym przyszłymi zyskami portu, a ok. 40 proc. – kapitałem udziałowców, przy zachowaniu przez stronę publiczną co najmniej 51 proc. udziałów. Inwestor strategiczny miał wnieść część kapitału oraz wesprzeć projekt doświadczeniem i know-how w budowie i późniejszym zarządzaniu portem.

Model ten opierał się na założeniu, że projekt jest na tyle atrakcyjny, by przyciągnąć zewnętrznego, doświadczonego partnera gotowego dzielić ryzyko, a wkład kapitałowy strony publicznej w komponent lotniskowy, zgodnie z pierwotnym Programem Wieloletnim, miał być ograniczony, przy założeniu, że większość kosztów sfinansuje dług splanowany z przyszłych przychodów portu oraz kapitał inwestora prywatnego. Odejście od tego założenia zmienia zasadniczo profil ryzyka całego przedsięwzięcia.

Konkurs na inwestora strategicznego dla CPK.Lotnisko trwał ponad rok i zakończył się otrzymaniem dwóch ofert wiążących. Po negocjacjach, 13 października 2023 r. Spółka wybrała jako najkorzystniejszą ofertę konsorcjum Vinci Airports oraz IFM Global Infrastructure Fund, gotowego wyłożyć do 8 mld zł. Był to renomowany, doświadczony w zarządzaniu hubami lotniczymi partner, którego udział stanowiłby zarazem rynkową walidację opłacalności przedsięwzięcia.

W 2024 roku zaniechano jednak dalszych negocjacji z wybranym konsorcjum, co oznaczało zaprzepaszczenie blisko półtorarocznego procesu selekcyjnego oraz wyraźne szkody reputacyjne dla projektu i Rzeczypospolitej. Dziś wiadomo, że scenariusz pozyskania zewnętrznego inwestora strategicznego praktycznie upadł. W dużych projektach infrastrukturalnych obecność prywatnego partnera ma jednak konkretne znaczenie - to nie tylko źródło kapitału, lecz także forma rynkowej oceny przedsięwzięcia: prywatny inwestor angażuje własne środki tylko wtedy, gdy uważa projekt za opłacalny i możliwy do zrealizowania bez nadmiernego ryzyka.

4.3.2. „Fikcyjny wybór” spółki Polskie Porty Lotnicze (PPL)

Zamiast prywatnego inwestora strategicznego do projektu włączono spółkę Polskie Porty Lotnicze (PPL). 23 grudnia 2024 r. Spółka ogłosiła wybór PPL na inwestora mniejszościowego CPK.Lotnisko i podpisała z nią list intencyjny, a w grudniu 2025 r. decyzję tę oficjalnie potwierdzono. Stowarzyszenie ocenia ten krok jednoznacznie negatywnie. Po pierwsze, decyzja zapadła z pominięciem jakiegokolwiek konkurencyjnego trybu selekcyjnego oraz z naruszeniem obowiązującego wówczas

Programu Wieloletniego, który wyraźnie określał wymogi wobec inwestora. Po drugie, PPL nie posiada znaczącego doświadczenia inwestycyjnego (prowadzona przez PPL rozbudowa lotniska w Radomiu była opóźniona i przepłacona) ani wysokich standardów zarządzania (Lotnisko Chopina w rankingach Skytrax za 2024 r. wypada słabiej niż porównywalne porty europejskie), a komercjalizacja ruchu pasażerskiego należy do jednej z niższych w Europie. Po trzecie, PPL może mieć istotne trudności z wniesieniem wymaganych ok. 8 mld zł za udziały.

Warto rozwinąć wątpliwości co do PPL. Spółka ta zarządza m.in. Lotniskiem Chopina, którego wskaźniki komercjalizacji ruchu pasażerskiego należą do jednych z niższych w Europie wśród porównywalnych portów, a w rankingach jakości (Skytrax) Chopin wypada słabiej nie tylko od hubów zachodnich, lecz także od części portów regionalnych. Prowadzona przez PPL rozbudowa lotniska w Radomiu była zaś opóźniona i zdaniem krytyków przepłacona. Trudno zatem uznać PPL za podmiot wnoszący do CPK. Lotnisko doświadczenie w budowie i komercjalizacji wielkiego hubu przesiadkowego, jakiego oczekiwano od inwestora strategicznego.

Co więcej, PPL jest w istocie powiązana kapitałowo z grupą CPK, wobec czego podpisanie listu intencyjnego z podmiotem, w 100% zależnym, z tej samej grupy państwowej trudno uznać za realne pozyskanie zewnętrznego inwestora – stąd określenie „fikcyjny wybór”. Rezygnacja z uznanych inwestorów prywatnych naraża ponadto inwestycję na zarzut niedozwolonej pomocy publicznej: uzyskanie kredytu na budowę lotniska w sytuacji, gdy jedynymi inwestorami są podmioty państwowe, będzie wiązać się ze znacznymi dodatkowymi kosztami równoważącymi ryzyko po stronie pożyczkodawców. W skrajnym przypadku oznacza to ryzyko, że Państwo Polskie będzie musiało pokryć całość środków potrzebnych na realizację (rzędu kilkudziesięciu miliardów złotych), zamiast ograniczonego wkładu zakładanego pierwotnie.

Skalę ryzyka finansowego dobrze ilustruje porównanie założeń. W pierwotnym Programie Wieloletnim wkład publiczny w komponent lotniskowy zakładano na poziomie rzędu 7 mld zł (przy pozostałej części finansowanej długiem oraz kapitałem inwestora prywatnego). W modelu, w którym jedynymi udziałowcami są podmioty państwowe, a inwestor prywatny nie uczestniczy w projekcie, w skrajnym scenariuszu ciężar sfinansowania całości (szacowanej na kilkadziesiąt miliardów złotych) może spocząć na stronie publicznej. Dodatkowo brak rynkowego inwestora osłabia „rynkową walidację” opłacalności przedsięwzięcia i podnosi koszt finansowania dłużnego, ponieważ pożyczkodawcy muszą wyżej wycenić ryzyko projektu pozbawionego prywatnego partnera dzielącego to ryzyko.

4.3.3. Finansowanie dłużne i ryzyka

W konsekwencji projekt coraz mocniej opiera się na finansowaniu publicznym i długu. W 2025 roku rozpoczęto poszukiwanie doradców odpowiedzialnych za organizację finansowania dłużnego, a następnie wybrano konsorcjum Lazard Frères oraz Pekao Investment Banking, które ma pomóc w pozyskaniu kredytów i przygotowaniu emisji

obligacji. Oznacza to, że znacząca część kosztów budowy lotniska zostanie sfinansowana pożyczonymi pieniędzmi. Model ten stawia przed kadrą zarządzającą oraz organami nadzorczymi szczególne wyzwania w zakresie rygorystycznej dyscypliny budżetowej oraz ciągłego monitorowania prognoz popytowych rynków lotniczych i cargo - jeśli bowiem koszty inwestycji wzrosną albo prognozy ruchu okażą się zbyt optymistyczne, problem nie spadnie na prywatnych udziałowców, lecz na Spółki państwowe i finanse państwa. Decyzja o zwiększeniu przepustowości otwarcia do 44 mln pasażerów dodatkowo podnosi nakłady początkowe, a tym samym poziom zadłużenia, którego spłata będzie uzależniona od trafności prognoz popytu.

20 lutego 2026 r., Polskie Porty Lotnicze podpisały umowę kredytową o wartości 3,3 mld zł z konsorcjum polskich banków – Bankiem Pekao S.A. (agent kredytu i zabezpieczeń), PKO Bankiem Polskim oraz Bankiem Gospodarstwa Krajowego – z czego ok. dwie trzecie przeznaczono na modernizację Lotniska Chopina, a pozostałą część na kapitałowe zaangażowanie PPL w spółkę Port Polska; umowa dopuszcza formułę kredytu powiązanego ze zrównoważonym rozwojem (Sustainability-Linked Loan) lub zielonego finansowania.

Skala potrzeb pozostaje jednak wielokrotnie większa. PPL jako inwestor mniejszościowy ma objąć 49 proc. udziałów w spółce Port Polska, angażując do 2032 r. ok. 4,6 mld zł, w dużej części z finansowania dłużnego; koszt samego lotniska szacowany jest na ok. 42 mld zł, a udział długu w całości inwestycji ma sięgać 60-70 proc. Większą część tego finansowania musi zapewnić Spółka, korzystając z doradztwa Lazard/Pekao IB oraz z instrumentów obejmujących kredyty, obligacje i potencjalnie gwarancje agencji kredytów eksportowych. W tym kontekście niepokojąco brzmią pojawiające się w debacie publicznej głosy (m.in. prezesa Banku Pekao), że długoterminowe zabezpieczenie spłaty kredytów mogłaby stanowić sprzedaż terenów po Lotnisku Chopina – co pośrednio potwierdza obawy Stowarzyszenia o rosnącą ekspozycję majątku publicznego na ryzyko finansowe przedsięwzięcia.

4.3.4. Ocena

Ewolucja modelu finansowania oznacza w praktyce odejście od pierwotnej wizji, w której państwo tworzy projekt wspólnie z rynkowym, doświadczonym partnerem dzielącym ryzyko, na rzecz modelu, w którym państwo tworzy projekt, państwo go finansuje i państwo bierze na siebie większość ryzyka.

Samo w sobie rozstrzygnięcie to nie musi być oceniane negatywnie. Rzecz jednak w tym, że przyjęcie nowej formuły finansowania nie pociągnęło za sobą w żaden sposób uzupełnienia ewidentnej luki kompetencyjnej po stronie inwestorskiej w zakresie operowania portem lotniczym o skali i wyzwaniach Lotniska CPK. Nie przewidziano mechanizmów, które zapewniłyby podniesienie standardów zarządzania operacyjnego lotniskiem czy komercjalizacji potoków pasażerskich w stosunku dalekich do ideału standardów zarządzania operacyjnego i monetyzacji pasażerów przyjętych w Polskich Portach Lotniczych.

Co więcej wskazane rozstrzygnięcie generuje również określone ryzyka finansowe, dług zaciągany przez instytucje stricte państwowe będzie bowiem z natury droższy niż przy przedsiębiorstwach, których rynkowy charakter potwierdza udział prywatnych udziałowców. Tego rodzaju ryzyka nie są w żaden sposób zarządzane na poziomie programu. Przeciwnie dźwignia finansowa przyjmowana w programie wieloletnim z 2023 r. (60 % finansowania dłużnego – 40 % finansowania z udziałów) została zaostrożona (70% finansowania dłużnego – 30 % finansowania udziałowego), co czyni zadanie pozyskania finansowania jeszcze bardziej wymagającym.

Stowarzyszenie nie kwestionuje zatem „polskiego” charakteru inwestycji, wskazuje jednak, że zastąpienie realnego inwestora strategicznego Spółką z tej samej grupy państwowej nie jest sukcesem w pozyskiwaniu kapitału, lecz przesunięciem całości ryzyka na sektor publiczny – przy jednoczesnym podniesieniu kosztu finansowania dłużnego oraz stworzeniem realnych ryzyk dla biznesowego powodzenia przedsięwzięcia.

4.4. Inne działania

4.4.1. Generalny Inżynier Kontraktu (GIK)

Kluczowym elementem zarządzania inwestycją ma być Generalny Inżynier Kontraktu (GIK), odpowiedzialny za kompleksową obsługę, planowanie i harmonogramowanie całości inwestycji, integrację wielu kontraktów w jeden proces, nadzór nad robotami oraz udział w procesie ORAT i certyfikacji lotniska. Przygotowania do tego przetargu rozpoczęto już w grudniu 2023 r. (Wstępne Konsultacje Rynkowe), jednak samo postępowanie okazało się wyjątkowo problematyczne dla osób zarządzających Spółką. Ogłoszenie opublikowano 23 lipca 2025 r., a pierwotny termin składania ofert (20 października 2025 r.) przesunięto ostatecznie na 31 grudnia 2025 r.; ogłoszenie zmieniano przy tym 10 razy. Oferty złożyło 5 konsorcjów, a Spółka zamierza przeznaczyć na umowę 2,9 mld zł (brutto). Zamawiający przewidział ponadto aż 28 zakresów opcjonalnych, a dokumentację objął tajemnicą przedsiębiorstwa.

Rozstrzygnięcie tego postępowania ma znaczenie wykraczające poza samą umowę: bez sprawnie działającego Generalnego Inżyniera Kontraktu trudno o skuteczną koordynację licznych, równoległych kontraktów (terminal, tunel, dworzec, systemy, obiekty wspierające) oraz o zarządzanie „punktami styku” między nimi. Kilkukrotne przesuwanie terminów, dziesięć zmian ogłoszenia i unieważnienie pierwszego wyboru oznaczają, że w kluczowym momencie wejścia inwestycji w fazę realizacji projekt pozostaje bez formalnie umocowanego inżyniera kontraktu - co samo w sobie stanowi istotne ryzyko organizacyjne.

Oferty złożyło pięć konsorcjów, o bardzo zróżnicowanych cenach; kryteriami oceny były cena (waga 50 proc.), doświadczenie personelu wykonawcy (20 proc.), opracowanie metodyki (20 proc.) oraz plan organizacji projektu (10 proc.). Zestawienie ofert przedstawia poniższa tabela.

Lider konsorcjum	Wartość oferty (brutto)
CH2M Hill Polska	ok. 2,1 mld zł
Hill International	ok. 1,6 mld zł
Dar Al-Handasah Poland	ok. 1,8 mld zł
MGGP	ok. 3,5 mld zł
Artelia	ok. 3,2 mld zł

Tabela 5. Oferty w postępowaniu na Generalnego Inżyniera Kontraktu dla Lotniska CPK (opracowanie własne; kwota, jaką zamawiający zamierzał przeznaczyć na umowę, to ok. 2,9 mld zł).

Postępowanie to nie zostało jednak sprawnie rozstrzygnięte. Pierwotny wybór najkorzystniejszej oferty (konsorcjum z udziałem Hill International), z kwietnia 2026 r. został unieważniony. Po ponownej ocenie ofert Spółka 16 czerwca 2026 r. ponownie wybrała ofertę tego samego konsorcjum. Również ta decyzja została zaskarżona – na skutek odwołań innych wykonawców sprawa ponownie trafiła do KIO, co dodatkowo opóźnia rozstrzygnięcie kluczowego dla koordynacji budowy postępowania i pogłębia ryzyko dla harmonogramu.

4.4.2. Certyfikacja, ORAT i BREEAM

Spółka kontynuowała przygotowania do certyfikacji lotniska, opartej m.in. na promesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego zezwolenia na założenie lotniska. Istotnym elementem procesu uruchomienia portu będzie ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer), czyli przygotowanie operacyjne i przekazanie lotniska do eksploatacji, a także certyfikacja środowiskowa BREEAM obiektów i infrastruktury. Zadania te, wraz z certyfikacją samego portu, mają być wspierane przez Generalnego Inżyniera Kontraktu, co dodatkowo podnosi wagę sprawnego rozstrzygnięcia opisanego wyżej, opóźnionego postępowania.

4.5. Inwestycje lotniskowe w aglomeracji warszawskiej i ich wpływ na program CPK

4.5.1. Kontekst i ryzyka inwestycji pomostowych

Choć rozwój Lotniska Chopina oraz inwestycje na lotnisku w Modlinie i Radomiu nie są objęte Podprogramem Lotniskowym CPK, ich realizacja wpływa na program w sposób pośredni, dlatego objęto je monitoringiem. Z jednej strony inwestycje pomostowe w aglomeracji warszawskiej są niezbędne dla zabezpieczenia przepustowości operacyjnej i budowy masy krytycznej pasażerów przesiadkowych przed otwarciem portu centralnego. Z drugiej strony brak synchronizacji biznesplanu rozbudowy Lotniska Chopina z budową CPK rodzi realne ryzyko, że budowa CPK będzie sztucznie przewlekana do czasu, aż nadmiarowe inwestycje na Chopinie się zwrócą; wydatkowanie istotnych środków na Chopinie obniża ponadto wiarygodność finansowej partycypacji PPL w

charakterze inwestora w CPK.Lotnisko. Analogiczne uwagi odnoszą się do rozbudowy Modlina, jeśli miałyby być finansowana z dochodów PPL.

4.5.2. Lotnisko Chopina – zakres rozbudowy

Rok 2025 przyniósł kontynuację prac modernizacyjnych na Lotnisku Chopina, realizowanych według koncepcji opracowanej w grudniu 2024 roku. Obejmuje ona rozbudowę budynku głównego, rekonfigurację pirsu północnego i centralnego, rozbudowę sortowni bagażu, poszerzenie i wydłużenie pirsu południowego, budowę płyty postojowej PPS-5C oraz optymalizację procedur w celu zwiększenia przepustowości godzinowej dróg startowych o dwie operacje. W ramach prac liczba stanowisk dla samolotów wąskokadłubowych ma wzrosnąć z 62 do 83 (o 34 proc.), a szerokokadłubowych z 15 do 24 (o 60 proc.); całkowita powierzchnia terminala zwiększy się o 15 proc. – ze 165 tys. m² do ok. 189 tys. m². Koszt prac szacowany jest na 940 mln zł.

Warto odnotować, że koncepcja rozbudowy Lotniska Chopina ewoluowała: pierwszą, rozległą wersję przedstawiono w kwietniu 2024 r., a zawężoną – w grudniu 2024 r., i to ona jest obecnie realizowana. Stowarzyszenie zwraca uwagę na konieczność zachowania proporcji: rozbudowa powinna zapewnić dodatkową przepustowość niezbędną do czasu otwarcia CPK, lecz nie może przybrać skali czyniącej ją inwestycją „nadmiarową”, konkurencyjną wobec portu centralnego i opóźniającą jego uruchomienie. Racjonalny zakres i dyscyplina budżetowa są tu warunkiem spójności z programem CPK.

4.5.3. Lotnisko Chopina – procedury administracyjne i harmonogram

16 października 2025 r. wnioskodawca (Polskie Porty Lotnicze S.A.) przedłożył raport środowiskowy, a 21 października Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie podjął zawieszone postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej. Uzyskanie tej decyzji jest niezbędne dla złożenia wniosku i uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego (ZRIL), otwierającej drogę do robót budowlanych. Decyzja ta została wydana już po zakończeniu analizowanego w niniejszym raporcie okresu w dniu 22 lipca 2026 r.

W zakresie prac projektowych podpisano umowę z pracownią PIG ARCHITEKCI na kwotę 24,5 mln zł brutto na opracowanie pełnej dokumentacji projektowej modernizacji Terminala Pasażerskiego (w tym materiałów do uzyskania decyzji ZRIL). W dniu 24 grudnia 2025 r. ogłoszono dialog konkurencyjny na przebudowę i rozbudowę terminala oraz pirsu południowego; podpisanie umowy z wykonawcą planowane jest na maj 2027 roku, a zakończenie prac i udostępnienie zmodernizowanego terminala – do końca czerwca 2029 roku.

4.5.4. Lotniska w Radomiu i Modlinie

W analizowanym okresie na lotnisku w Modlinie podjęto działania zwiększające przepustowość: po przetargu ogłoszonym 20 lutego 2026 r. port uruchomił 30 czerwca 2026 r. tymczasowy terminal w formie namiotu (lekka konstrukcja stalowo-membranowa,

nieprzytwierdzona na stałe do gruntu). Nowa strefa dodaje ok. 1 700 m² powierzchni i cztery nowe gate'y (łączna liczba bramek wzrosła dwukrotnie, do ośmiu, przy sześciu taśmach kontroli bezpieczeństwa), zwiększając przepustowość portu o ok. 2 mln pasażerów rocznie; ma ona funkcjonować do zakończenia rozbudowy stałej infrastruktury terminalowej, planowanego ok. 2028 roku. Dla Lotniska Warszawa-Radom uzyskano natomiast nową decyzję środowiskową pozwalającą na wykonywanie operacji lotniczych w nocy, co ma zwiększyć jego atrakcyjność dla przewoźników. Porty w Modlinie i Radomiu mają obsługiwać rosnący ruch niskokosztowy (LCC) oraz czarterowy, nie mogą jednak pełnić funkcji hubowych, a więc nie stanowią wartości dodanej dla modelu przesiadkowego PLL LOT.

Warto podkreślić, że namiotowy terminal w Modlinie jest w istocie prowizorycznym substytutem opóźnionej rozbudowy właściwej. Zapowiadany I etap docelowej rozbudowy Modlina (lata 2024 - 2029, szacowany na ok. 480-500 mln zł, zakładający wydłużenie terminala, osiem bramek, cztery nowe stanowiska postojowe oraz remonty nawierzchni i systemów obsługi pasażerów i bagażu, z docelową przepustowością rzędu 7-7,5 mln pasażerów rocznie) nie rozpoczął się zgodnie z harmonogramem. Pierwotnie „pierwszą łopatę” planowano wbić najpóźniej wiosną 2025 r. (przy czasie robót ok. 22 miesięcy). Postawienie w połowie 2026 r. terminala namiotowego jako rozwiązania „na około dwa lata” jest najlepszym dowodem, że stała rozbudowa realnie nie ruszyła; część doniesień wskazuje wręcz na przeformułowanie i przeskalowanie pierwotnego etapu (zapowiedzi przepustowości nawet do 20 mln pasażerów) oraz jego przesunięcie na okres od 2027 r.

W odniesieniu do Modlina należy odnotować zatwierdzenie przez Ministra Infrastruktury Planu Generalnego portu lotniczego Warszawa-Modlin – decyzję tę Stowarzyszenie oceniało krytycznie jako niespójną z obowiązującymi wówczas dokumentami rządowymi dotyczącymi roli lotnisk komplementarnych. Kluczowe jest, aby rozwój Modlina i Radomia był podporządkowany logice całego systemu (obsługa ruchu LCC i czarterowego, odciążenie Chopina), a nie prowadził do rozproszenia środków publicznych i konkurencji z portem centralnym.

Rola lotnisk komplementarnych - Modlina i Radomia - jest jednak zasadniczo inna niż Lotniska Chopina. Mają one obsługiwać ruch niskokosztowy (LCC) i czarterowy, który w większości odbywa się poza „falami” przylotowo-odlotowymi narodowego przewoźnika, a więc nie buduje ruchu przesiadkowego. Z tego względu ich rozwój – choć uzasadniony z punktu widzenia efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury – nie zastępuje budowy CPK, lecz ją uzupełnia.

4.5.5. Administracyjny Podział Ruchu

Stowarzyszenie wzywa do skorzystania z instytucji Administracyjnego Podziału Ruchu dla Lotniska w Radomiu - przewidzianej przez prawo polskie (art. 195c ust. 1 Prawa lotniczego) oraz europejskie (art. 19 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1008/2008) – zakładającej urzędowy podział ruchu lotniczego między lotniskami w celu efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury. Intencją byłoby przeniesienie części ruchu LCC i

czarterowego z Lotniska Chopina na Lotnisko Warszawa-Radom. W 2025 roku Polskie Porty Lotnicze S.A. ponownie wystąpiły do Ministerstwa Infrastruktury o podjęcie postępowania w tej sprawie. Nie wiadomo nic jednak o jakichkolwiek postęпах. W wyniku tych zaniechań rozbudowa lotniska Chopina jest prowadzona przy założeniu braku uzyskania Administracyjnego Podziału Ruchu. Nadmierna rozbudowa lotniska jest przy tym niekorzystana nie tylko z punktu widzenia ekonomicznego ale także operacyjnego (rozbudowa lotniska Chopina „pod ruchem” będzie miała określone negatywne skutki z punktu widzenia funkcjonowania lotniska).

4.5.6. Segment Cargo

Odrębnym aspektem jest rozwój frachtu lotniczego. Lotnisko Chopina ma drastycznie ograniczone możliwości rozbudowy bazy cargo ze względu na całkowity zakaz planowania operacji lotniczych w godzinach 23:30 – 5:30. Największym przewoźnikiem cargo na Chopinie jest PLL LOT, przewożący tzw. „belly cargo” w samolotach typu Dreamliner. Planowana modernizacja zakłada znaczne zwiększenie możliwości obsługi samolotów szerokokadłubowych, co pozytywnie wpłynie na obsługę cargo; istotne są też inwestycje w rozbudowę płyt postojowych oraz budowa Terminala Cargo 3 przez WELCOME Airport Services.

4.6. Podsumowanie podprogramu lotniskowego

Dla porządku najważniejsze zdarzenia analizowanego okresu (wraz z bezpośrednio poprzedzającym kontekstem) w podprogramie lotniskowym zestawiono w poniższym kalendarium.

Data	Zdarzenie
23 lipca 2025	ogłoszenie przetargu na Generalnego Inżyniera Kontraktu (GIK)
16–21 października 2025	Lotnisko Chopina: raport środowiskowy i podjęcie postępowania środowiskowego (RDOŚ Warszawa)
8 grudnia 2025	nadanie decyzji lokalizacyjnej lotniska rygoru natychmiastowej wykonalności
9 grudnia 2025	spotkanie inaugurujące dialog z 5 konsorcjami (generalny wykonawca Terminala)
11 grudnia 2025	złożenie wniosków o pozwolenia na budowę Terminala
12 grudnia 2025	start postępowania na roboty fundamentowe (palowanie)
24 grudnia 2025	Lotnisko Chopina: ogłoszono dialog konkurencyjny na przebudowę terminala i pirsu południowego
8 stycznia 2026	zamknięcie Programu Dobrowolnych Nabyć na terenie lotniska
20 marca 2026	otwarcie wniosków (4 wykonawców) w dialogu konkurencyjnym dla tunelu i dworca kolejowego CPK

Data	Zdarzenie
17 kwietnia / 14 maja 2026/ 15 czerwca	GIK: wybór Hill International, a następnie jego unieważnienie i ponowny wybór Hill International
22 czerwca 2026	podpisanie umowy z Budimeksem na fundamenty Terminala; decyzja o przepustowości 44 mln pasażerów
26 czerwca 2026	decyzja lokalizacyjna dla węzła kolejowego Wschód (212 ha, rygor natychmiastowej wykonalności)

Tabela 6. Kalendarium wybranych zdarzeń podprogramu lotniskowego (opracowanie własne).

Obraz realizacji podprogramu lotniskowego w analizowanym okresie jest – mimo częściowych postępów – negatywny. Kluczowe kamienie milowe przesunięto o kilkanaście do ponad dwudziestu miesięcy (samo palowanie o ok. 21 miesięcy), a projektowanie tunelu i strefy Airside oraz postępowanie na Generalnego Inżyniera Kontraktu są poważnie opóźnione – to ostatnie skompromitowane unieważnieniem pierwszego rozstrzygnięcia. Model finansowania odszedł od rynkowego inwestora strategicznego (Vinci/IFM) na rzecz Spółki państwowej (PPL, wybranej w trybie określanym jako „fikcyjny”) i długu, przenosząc większość ryzyka na budżet państwa. Do tego dochodzą rozbieżności w dokumentach rządowych (m.in. budżet Terminala) oraz postępujące ograniczanie jawności, uniemożliwiające rzetelną kontrolę społeczną. Deklaracje o realizacji „zgodnej z harmonogramem” pozostają w rażącej sprzeczności z faktami.

W ocenie Stowarzyszenia przy takim tempie i takim sposobie zarządzania deklarowany termin otwarcia w 2032 r. jest poważnie zagrożony. Sukces operacyjny i komercyjny lotniska wymaga radykalnej zmiany: bezwzględnej dyscypliny budżetowej i przywrócenia przejrzystości, proaktywnego prowadzenia postępowań administracyjnych ograniczającego dalsze opóźnienia oraz racjonalnej, zsynchronizowanej z harmonogramem CPK modernizacji Lotniska Chopina wraz z pełnym wykorzystaniem lotniska w Radomiu poprzez Administracyjny Podział Ruchu.

5. Podprogram kolejowy

Podprogram kolejowy przedstawiamy w podziale na poszczególne inwestycje. Takie ujęcie pozwala na ocenę faktycznego postępu prac, ponieważ pokazuje kompletny stan zaawansowania każdej z inwestycji z osobna - od postępowań administracyjnych, przez pozyskiwanie gruntów i postępowania zakupowe, po fazę projektową i realizacyjną. Realny obraz programu jest przy tym silnie zróżnicowany: jedna inwestycja - linia Y - jest aktywnie kontraktowana i wchodzi w fazę robót budowlanych, podczas gdy pozostałe linie programu CPK pozostają w zawieszeniu, a Spółka (w obecności przedstawicieli rządu) zaprezentowała konkurencyjny wobec dotychczasowego programu dokument choć o szerszym niż program CPK zakresie tematycznym tj. Zintegrowaną Sieć Kolejową (ZSK).

Podstawowym punktem odniesienia dla oceny bieżących działań pozostaje wersja PW 2023, realizująca całościową wizję kolejową wynikającą z pierwotnej koncepcji CPK. Wizja ta znalazła odzwierciedlenie zarówno w podstawowym strategicznym dokumencie Krajowym z zakresu transportu tj. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku jak również w prawie unijnym: w wyniku uchwalonego 13 czerwca 2024 r. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 w sprawie sieci TEN-T znaczna część linii programu CPK (ok. 5184 km z 6727 km, tj. 77% sieci) stała się elementem tej sieci. Odejście od istotnej części tej wizji - porzucenie części projektów oraz zmiana kluczowych parametrów - nastąpiło jednak już w wersji PW 2024, a następnie zostało potwierdzone w DW 2025. W dalszej części raportu, oceniając postęp poszczególnych inwestycji, odnosimy je przede wszystkim do założeń z 2023 roku

5.1. Linia Y

Linia Y (tzw. „Ygrek”) to sztandarowa inwestycja kolejowa programu CPK i jedyna, która w analizowanym okresie była aktywnie kontraktowana i wchodzi w fazę robót budowlanych. Obejmuje ona nową linię Kolei Dużych Prędkości nr 85 na odcinku Warszawa — Węzeł CPK — Łódź — Sieradz, a następnie rozgałęzienie w rejonie Sieradza na Poznań (kontynuacja LK85) oraz Wrocław (LK86); po realizacji wszystkich jej elementów utworzy 480-kilometrowy układ w kształcie litery „Y”. Zgodnie z obecnie formułowanymi terminami priorytetowy odcinek Warszawa — CPK — Łódź (ponad 140 km) ma zostać oddany do użytku wraz z Lotniskiem CPK do końca 2032 roku, a rozgałęzienie z Łodzi przez Sieradz do Poznania i Wrocławia do końca 2035 roku. Terminy te są jednak znacząco odległe od pierwotnych: w wersji PW 2023, znajdującej odzwierciedlenie w DW 2023, uruchomienie odcinka Warszawa — Łódź planowano na 2028 rok, co oznacza przesunięcie o około cztery lata.

Ze względu na bardzo zróżnicowany stan zaawansowania poszczególnych fragmentów „Ygreka”, opis podzielono na trzy odcinki inwestycyjne, znajdujące się w różnych fazach realizacyjnych: (1) odcinek Warszawa — Łódź, (2) tunel dalekobieżny w Łodzi oraz (3)

pozostałą część linii Y, tj. linię z Łodzi przez Sieradz do Poznania i Wrocławia. Ogólny obraz fazy, w jakiej znajduje się każdy z tych odcinków, wraz z odniesieniem do fazy, w której powinny się one znaleźć według planów z 2023 roku, przedstawia Tabela 7; szczegółowy opis według faz procesu inwestycyjnego zawarto przy poszczególnych odcinkach w podrozdziałach 5.1.1–5.1.3.

Odcinek	Faza w analizowanym okresie	Faza wg planów z 2023 r.
Warszawa — Łódź	Faza administracyjno-projektowa: komplet decyzji środowiskowych, złożony komplet wniosków lokalizacyjnych (wydane dopiero 2 decyzje), kończące się projektowanie oraz wczesna faza przetargowa (dialogi konkurencyjne)	Faza realizacyjna - zaawansowane roboty budowlane, z uruchomieniem odcinka w 2028 r.
Tunel w Łodzi	Faza realizacyjna - prace przygotowawcze i budowlane (przygotowanie komór, wzmacnianie fundamentów); drążenie tunelu zaplanowane dopiero od IV kw. 2026 r.	Faza realizacyjna - roboty (drążenie) miały ruszyć już w I połowie 2023 r.
Reszta linii Y (Sieradz — Poznań / Wrocław)	Faza administracyjno-projektowa: postępowania środowiskowe w toku (brak decyzji), trwające projektowanie; brak postępowań lokalizacyjnych i zakupowych	Faza administracyjna zakończona ok. 2024 r. (uzyskane decyzje) i przejście do pierwszych robót

Tabela 7. Ogólny etap realizacji poszczególnych odcinków linii Y w analizowanym okresie w porównaniu z fazą, w której powinny się one znajdować według planów z 2023 r. (opracowanie własne).

5.1.1. Warszawa — Łódź

Odcinek Warszawa — CPK — Łódź, liczący ponad 140 kilometrów, jest najbardziej zaawansowanym i zarazem priorytetowym fragmentem całej linii Y. To właśnie ten odcinek ma zostać oddany do użytku równocześnie z Lotniskiem CPK, do końca 2032 roku. Trzeba jednak od razu zaznaczyć, że pierwotny harmonogram programu, obowiązujący jeszcze w 2023 roku, zakładał uruchomienie tego odcinka już w 2028 roku. Obecny stan zaawansowania prac należy więc oceniać przez pryzmat blisko czteroletniego poślizgu.

Postępowania administracyjne

Na ścieżce środowiskowej odcinek Warszawa — Łódź został w pełni przygotowany jeszcze w czasie prowadzenia Programu przez poprzedni Zarząd Spółki. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla węzła kolejowego przy lotnisku CPK uzyskano w lipcu 2023 roku, dla odcinka Warszawa Zachodnia – węzeł CPK – w grudniu 2023 roku (RDOŚ w Warszawie), a dla 76-kilometrowego odcinka węzeł CPK — Łódź, projektowanego dla prędkości 250 km/h – decyzją RDOŚ w Łodzi z 26 stycznia 2024 roku. Następnie jednak zapadły nieuzasadnione decyzje dotyczące przeprojektowanie linii na

prędkość eksploatacyjną 350 km/h co spowodowało konieczność zmian decyzji środowiskowych i wydłużenie całego okresu projektowania.

Zdecydowanie mniej zaawansowana jest natomiast ścieżka lokalizacyjna. Trasę podzielono na dwanaście fragmentów, dla których Spółka składała odrębne wnioski o decyzje lokalizacyjne do Wojewody Mazowieckiego i Wojewody Łódzkiego (pięć dla odcinka Warszawa — CPK i siedem dla odcinka CPK — Łódź). Pierwsze cztery wnioski (ok. 20 km) złożono 11 lipca 2025 roku, do 4 grudnia 2025 roku – osiem z dwunastu, a o złożeniu kompletu dwunastu wniosków Spółka poinformowała 30 stycznia 2026 roku. Do końca czerwca 2026 roku zapadły jedynie dwie decyzje lokalizacyjne – pierwsza z 3–4 grudnia 2025 roku, obejmująca ok. jednokilometrowy fragment w rejonie stacji Warszawa Zachodnia, oraz druga z 26 czerwca 2026 roku, wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla węzła kolejowego po wschodniej stronie lotniska (tzw. węzeł Wschód, 212 ha, z rygiem natychmiastowej wykonalności, łączący linie nr 5, 85 i 88). Dla większości z dwunastu fragmentów decyzje jednak nadal nie zapadły.

Same decyzje lokalizacyjne dopiero otwierają drogę do wniosków o pozwolenia na budowę. Do końca analizowanego okresu nie wydano jeszcze żadnego pozwolenia na budowę linii kolejowej na odcinku Warszawa — Łódź. Porównanie z planami jest tu wymowne: skoro pierwotny harmonogram zakładał uruchomienie odcinka w 2028 roku, oznaczało to, że komplet decyzji lokalizacyjnych i pierwsze pozwolenia na budowę powinny zostać wydane około 2024–2025 r. - tymczasem do połowy 2026 roku dysponujemy dopiero pierwszymi decyzjami lokalizacyjnymi i nie dysponujemy żadnym pozwoleniem na budowę.

Pozyskiwanie gruntów

Grunty nabywane są w ramach Kolejowego Programu Dobrowolnych Nabyć (KPDN), skierowanego wyłącznie do właścicieli nieruchomości zabudowanych położonych na przebiegu linii. Należy wyraźnie zaznaczyć, że liczba nieruchomości objętych tym programem jest niewielka w stosunku do wszystkich działek na trasie: do KPDN zakwalifikowano jedynie 206 działek, co na ponad 140-kilometrowym przebiegu linii stanowi bardzo mały odsetek ogółu nieruchomości - rzędu kilku procent. Praktyczne znaczenie KPDN dla pozyskania terenu pod całą inwestycję jest zatem ograniczone. Zasadnicza część gruntów, w tym rolnych i niezabudowanych, ma bowiem zostać pozyskana dopiero w drodze wywłaszczeń, a te pozostają dla Spółki cały czas niedostępne: postępowania wywłaszczeniowe nie zostały nawet zainicjowane, ponieważ na większości odcinków wciąż nie wydano decyzji lokalizacyjnych, które są ich warunkiem. W ramach samego KPDN postęp jest wprawdzie realny – do sierpnia 2025 roku nabyto 87 działek (ok. 82 ha), do października 2025 roku 128 działek (ponad 135 ha), a do grudnia 2025 roku ponad 151 z 206 zgłoszonych działek (ponad 159 ha) – lecz jak zaznaczono dotyczy on wąskiego wycinka całego procesu pozyskiwania nieruchomości.

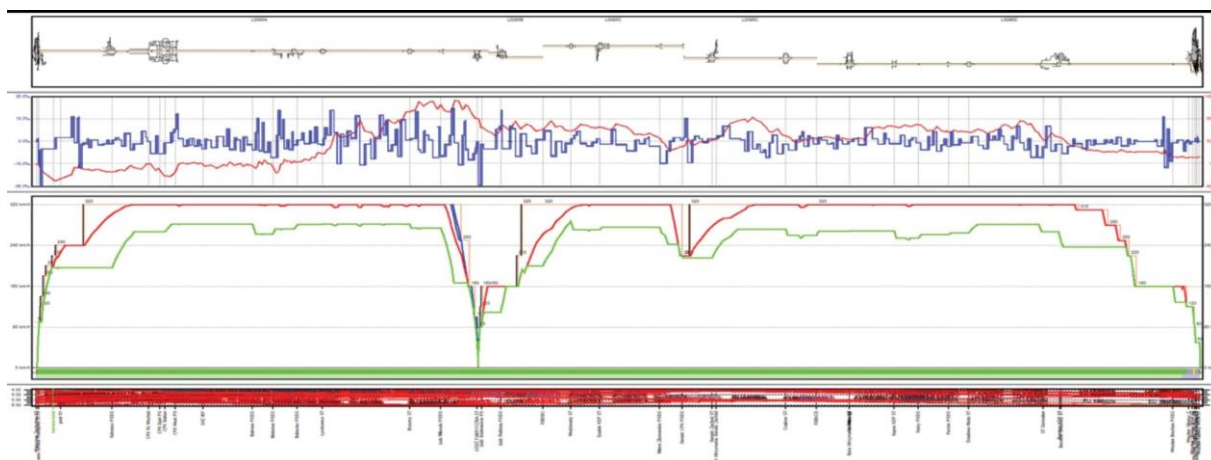
Faza projektowa

Prace projektowe na odcinku Warszawa — Łódź w analizowanym okresie wchodziły w końcową fazę - w październiku 2025 roku Spółka informowała o ich finalizowaniu.

Rzeczywisty wpływ decyzji o podniesieniu prędkości eksploatacyjnej do 350 km/h (Zarządzenie nr 48 Pełnomocnika Rządu ds. CPK z 5 listopada 2024 roku) na te prace pozostaje jednak niejasny, w tym zakresie brakuje ze strony Spółki rzetelnej komunikacji, zarówno co do zakresu koniecznych aktualizacji dokumentacji i raportów środowiskowych, jak i co do wynikających z nich opóźnień oraz kosztów. Odnosząc obecny stan do harmonogramu z 2023 roku, trzeba zauważyć zasadniczą rozbieżność: o ile projektowanie tego odcinka jest dziś wprawdzie zaawansowane, o tyle według wcześniejszych założeń odcinek powinien znajdować się już nie w końcowej fazie projektowania, lecz w fazie robót budowlanych.

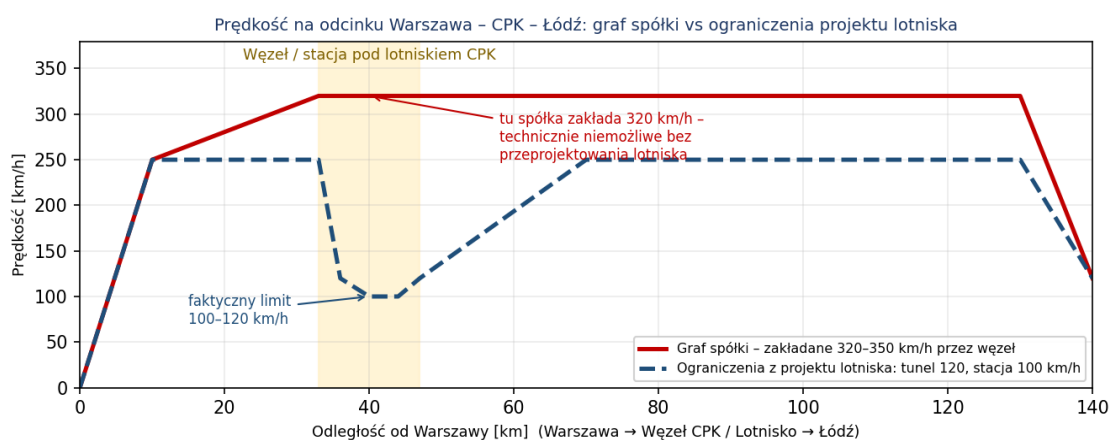
Kontrowersje wokół zakładanej prędkości 350 km/h pod lotniskiem

Poważne wątpliwości budzą materiały Spółki dotyczące prędkości. Zgodnie z publikowanymi przez CPK danymi czasowymi i grafami czasów przejazdu Spółka zakłada przejazd pociągów przez węzeł i tunel pod lotniskiem z prędkością rzędu 320–350 km/h.



Rys. 1 Fragment prezentacji i graf Spółki obrazujący zakładane czasy przejazdu na trasie Warszawa-Wrocław, bez uwzględnienia ograniczeń konstrukcyjnych tunelu i stacji lotniskowej.

Jest to jednak sprzeczne z przyjętymi założeniami projektowymi samego lotniska: w zaprojektowanym już tunelu obowiązuje ograniczenie do 120 km/h, a na podziemnej stacji terminala – do 100 km/h. Osiągnięcie tam prędkości 320–350 km/h jest konstrukcyjnie niemożliwe bez przeprojektowania całego lotniska (w tym z pewnością zaprojektowania szczelnego ciśnieniowo wewnętrznego tunelu przecinającego stację kolejową wraz z drogami ewakuacyjnymi, co może wymusić zmianę rozstawu słupów oraz konstrukcji tunelu i stacji), czego Spółka nie robi. Taka zmiana oznaczałaby konieczność wykonania zupełnie nowego projektu i opóźnienie o 2–4 lata i koszt samej dokumentacji liczony w setkach milionów złotych. Prezentowanie grafów zakładających przejazd z prędkością 320–350 km/h pod lotniskiem (bez pokrycia w dokumentacji projektowej) stawia pod znakiem zapytania wiarygodność materiałów przedstawianych przez Spółkę.



Rys. 2. Prędkość na odcinku Warszawa — CPK — Łódź: graf Spółki (zakładane 320–350 km/h przez węzeł) na tle ograniczeń wynikających z projektu lotniska (tunel 120 km/h, stacja 100 km/h). Opracowanie własne na podstawie materiałów Spółki.

Postępowania zakupowe

Na potrzeby budowy odcinek Warszawa–Łódź podzielono na sześć odcinków realizacyjnych, dla których sukcesywnie uruchamiano postępowania w trybie dialogu konkurencyjnego. Dla odcinka Kotowice–węzeł lotniskowy (ok. 13 km) wnioski o dopuszczenie do dialogu otwarto w kwietniu 2026 roku, dopuszczając sześciu wykonawców, a dla 14,3-kilometrowego odcinka między węzłem lotniskowym a węzłem bolimowskim dialog ogłoszono 24 kwietnia 2026 roku (wnioski do 12 czerwca 2026 roku). Postępowania na pozostałe cztery odcinki, na systemy sterowania ruchem i sieć trakcyjną oraz na podstacje trakcyjne CPK i Dmosin pozostawały w przygotowaniu. Z odcinkiem tym wiąże się także dialog konkurencyjny na budowę tunelu kolejowego pod lotniskiem i dworca kolejowego CPK (ogłoszone 27 października 2025 roku; otwarcie wniosków czterech wykonawców 20 marca 2026 roku).

Nie ruszyły jeszcze roboty przy samym węźle kolejowym CPK. W istocie dla pierwszego etapu węzła (Pakiet 1) uruchomiono dotąd jedynie przetarg na Inżyniera Kontraktu, a nie na roboty budowlane zasadnicze – wybór wykonawcy robót dla jednego z pakietów węzła (o wartości szacowanej na 3–5 mld zł) zaplanowano dopiero na 2027 rok. Pakiety 2 i 3

węzła, obejmujące łącznice do Centralnej Magistrali Kolejowej, pozostają natomiast w zawieszeniu (szerzej niżej).

Uruchomienie opisanych postępowań nie powinno jednak przestaniać istoty rzeczy. Dialog konkurencyjny jest procedurą długotrwałą, a samo jej rozpoczęcie o niczym jeszcze nie przesądza. Kluczowym momentem jest dopiero złożenie wiążących ofert, które w tych postępowaniach przewidziano na koniec 2027 roku, a potencjalni wykonawcy będą w stanie je złożyć dopiero wtedy, gdy dysponować będą kompletną dokumentacją projektową. W praktyce oznacza to, że rzeczywiste roboty budowlane na odcinku Warszawa – Łódź nie ruszą wcześniej niż po tej dacie, a więc najwcześniej na przełomie lat 2027 i 2028 roku. W zestawieniu z planem z 2023 roku, który zakładał, że w tym czasie odcinek będzie już na ukończeniu i zostanie uruchomiony w 2028 roku, jest to opóźnienie sięgające kilku lat. Należy zaznaczyć że budowa nowej linii KDP zakładającej odcinki podziemne to co najmniej 3,5 roku, co uwzględniając okres na certyfikację tej linii czyni mało realnym ukończenie inwestycji w 2032 roku

Zaniechanie łącznic z Centralną Magistralą Kolejową (Pakiety 2 i 3 węzła CPK)

Węzeł Kolejowy CPK podzielono na trzy pakiety. Dla Pakietu 1 (tory kolejowe w obrębie lotniska) prowadzone są prace projektowe i uruchomiono postępowanie na roboty budowlane zasadnicze, natomiast Pakiety 2 i 3 obejmujące łącznice do Centralnej Magistrali Kolejowej, umożliwiające prowadzenie ruchu pociągów z Krakowa i Katowic bezpośrednio na Lotnisko CPK pozostają w zawieszeniu. Pakiet 1, na który podpisano umowę 20 września 2024 roku po ponad półrocznym okresie zwłoki spowodowanej brakiem decyzji odnośnie kontynuowania projektu, powinien zostać ukończony po 18 miesiącach czyli w marcu 2026 r. Spółka nie informuje o zakończeniu projektowania tego odcinka ani o podpisaniu aneksu terminowego. Być może zwłoka ta o nieznanym konsekwencjach spowodowana jest opóźnieniem prac projektowych dotyczącym tunelu pod lotniskiem, który wchodzi w pakiet zadań związanych z budową lotniska, jednak nie ma w tej sprawie komunikatów Spółki potwierdzających lub zaprzeczających tej tezie.

Pakiety 2 i 3 obejmujące łącznice do Centralnej Magistrali Kolejowej, umożliwiające prowadzenie ruchu pociągów z Krakowa i Katowic bezpośrednio na Lotnisko CPK pozostają w zawieszeniu i nie podpisano umów na ich zaprojektowanie. Decyzję tę należy ocenić jednoznacznie negatywnie: brak połączenia Polski Południowej z największym lotniskiem w kraju znacznie obniża jego konkurencyjność wobec innych portów europejskich, konkurujących o pasażerów m.in. z Krakowa i Katowic.

Zawieszenie łącznic do CMK (Pakiety 2 i 3 węzła) jest przy tym sprzeczne z ideą CPK jako prawdziwego węzła multimodalnego. Bez tych łącznic pociągi z kierunku Krakowa i Katowic (a więc z całej Polski Południowej) nie wjadą bezpośrednio na Lotnisko CPK, co ogranicza dostępność portu i jego zdolność konkurencyjności o pasażerów z tych największych polskich aglomeracji z hubami zagranicznymi. Budowa tych połączeń po otwarciu lotniska, przy czynnej infrastrukturze, będzie ponadto uciążliwa, dlatego Stowarzyszenie postuluje pilne odblokowanie tych projektów już na obecnym etapie.

Faza realizacyjna

W ścisłym rozumieniu roboty budowlane zasadnicze na odcinku Warszawa — Łódź jeszcze się nie rozpoczęły i jak wskazano wyżej, nie rozpoczną się przed złożeniem wiążących ofert i podpisaniem umów, planowanym najwcześniej na przełom lat 2027 i 2028. Utrzymanie terminu uruchomienia odcinka w 2032 roku jest zatem obarczone istotnym ryzykiem, tym większym, że kontraktowanie wszystkich odcinków i systemów jest silnie skoncentrowane w czasie, a start prac zależy dodatkowo od zakończenia opóźnionego projektu tunelu pod lotniskiem.

5.1.2. Tunel w Łodzi

Tunel dalekobieżny w Łodzi (odcinek Łódź Fabryczna — Retkinia, ponad 4,6 km, o średnicy około 14 metrów – największej spośród konstrukcji drążonych dotąd w Polsce metodą TBM) jest technicznie najbardziej wymagającym, a zarazem najbardziej zaawansowanym elementem linii Y i jedynym jej fragmentem, na którym w analizowanym okresie prowadzono już realne prace w terenie. Pod względem administracyjnym tunel jest w pełni przygotowany: komplet trzech decyzji lokalizacyjnych (dla komory startowej na Retkini, komory wydobywczej przy dworcu Fabryczna oraz samego tunelu) uzyskano już 30 listopada 2022 roku.

W analizowanym okresie postępowanie na roboty budowlane, po wielokrotnym przesuwaniu terminów, rozstrzygnięto 11 kwietnia 2025 roku na rzecz konsorcjum PORR (ok. 1,76 mld zł netto), a umowę na drążenie tunelu podpisano w czerwcu 2025 roku; odrębnie zakontraktowano nadzór inwestorski. Od jesieni 2025 roku prowadzone są już rzeczywiste prace budowlane i przygotowawcze: wzmacnianie fundamentów budynków położonych na trasie tunelu, w tym Łódzkiego Domu Kultury (wykonawca Keller Polska), oraz przygotowanie placu budowy pod komorę startową i komorę wydobywczą dla tarczy TBM. Właściwe drążenie tunelu zaplanowano na okres od IV kwartału 2026 roku do III kwartału 2028 roku. Oceniając ten postęp, trzeba go zestawić z pierwotnymi zamierzeniami: mimo więc że tunel jest najbardziej zaawansowanym fragmentem „Ygreka”, faktyczne rozpoczęcie prac nastąpiło z około dwuletnim opóźnieniem względem tych planów.

5.1.3. Reszta linii Y (Sieradz — Poznań / Wrocław)

Pozostała część linii Y obejmuje rozgałęzienie prowadzące z Łodzi przez Sieradz do Poznania (kontynuacja linii nr 85) oraz do Wrocławia (linia nr 86). Fragmenty te są znacznie mniej zaawansowane niż odcinek Warszawa — Łódź i zgodnie z obecnym harmonogramem mają zostać dopuszczone do ruchu dopiero do końca 2035 roku. W analizowanym okresie realne działania na tej części linii sprowadzały się do postępowań środowiskowych oraz prac projektowych.

Postępowania administracyjne

Na ścieżce środowiskowej żaden z fragmentów rozgałęzienia nie uzyskał jeszcze decyzji, natomiast w analizowanym okresie toczyły się kolejne postępowania. Dla odcinka

Pleszew — Poznań wniosek o decyzję środowiskową złożono w grudniu 2024 roku, a dla 74-kilometrowego odcinka Sieradz — Kalisz — Pleszew – 7 lutego 2025 roku (RDOŚ w Poznaniu). Dla odcinka Łódź — Sieradz — Wrocław (linie nr 85 i 86) postępowania toczą się na podstawie wniosków złożonych jeszcze w 2023 roku; ich bieg potwierdzają obwieszczenia RDOŚ we Wrocławiu z 25 lipca 2025 roku (odcinek Kępno–Czernica Wrocławska) oraz RDOŚ w Łodzi z 12 grudnia 2025 roku (odcinek Sieradz Północny–Kępno). Zestawienie tych dat z planami jest szczególnie niekorzystne: zgodnie z zapowiedziami z sierpnia 2022 roku decyzja środowiskowa spodziewana była około 2024 roku, tymczasem po dwóch latach postępowania wciąż się toczą i nie zakończyły się jej wydaniem. Postępowań lokalizacyjnych dla tych fragmentów nie wszczęto, ponieważ ich rozpoczęcie warunkowane jest uprzednim uzyskaniem decyzji środowiskowych.

Faza projektowa

W fazie projektowej kontynuowano prace nad odcinkami Sieradz–Poznań oraz Sieradz–Kalisz–Pleszew i Pleszew–Poznań, dla których umowy wykonawcze na projektowanie zawarto na przełomie lat 2023 i 2024. Dla odcinka Łódź–Sieradz–Wrocław podstawą pozostaje wariant inwestorski W51, przedstawiony jeszcze w sierpniu 2022 roku. Nierozwiązanym i budzącym poważne wątpliwości problemem projektowym pozostaje obsługa Kalisza i aglomeracji kalisko-ostrowskiej: mimo uzgodnionego społecznie i wybranego wcześniej przez samą Spółkę wariantu inwestorskiego W9, Spółka dąży do budowy by-passa w formie estakady kolejowej dużych prędkości przez miasto oraz do organizacji wjazdu wydłużoną trasą istniejącej linii nr 14 o nieprawidłowej geometrii. Propozycji kompromisowych, zgłoszonych na warsztatach 14 marca 2025 roku, nie uwzględniono w rozwiązaniach zaprezentowanych w Kaliszu 4-5 czerwca 2025 roku.

Roboty budowlane na tej części linii jeszcze się nie rozpoczęły i wobec braku decyzji środowiskowych oraz lokalizacyjnych nie mogą się rozpocząć. Zgodnie z obecnymi zapowiedziami przetargi na roboty, m.in. na kluczowy odcinek Sieradz–Kępno, miałyby zostać ogłoszone dopiero około 2027 roku, a całe rozgałęzienie do Poznania i Wrocławia ma zostać oddane do użytku do końca 2035 roku. Tymczasem pierwotny harmonogram z roku 2023 zakładał rozpoczęcie robót nieporównanie wcześniej – dla odcinka Sieradz–Czernica Wrocławska pierwsze prace budowlane przewidywano już na 2024 rok. Zestawienie planowanych terminów przedstawia poniższa tabela.

Fragment	Roboty budowlane – obecnie	Roboty budowlane – plan 2022/2023
Łódź–Sieradz–Wrocław (LK85/86)	Przetargi na roboty zapowiadane ok. 2027 r.; oddanie do użytku do 2035 r.	Pierwsze roboty (Sieradz–Czernica Wr.) planowane na 2024 r.; oddanie ok. 2027-2028 r.
Sieradz–Kalisz–Pleszew–Poznań (LK85)	Brak ogłoszonych przetargów na roboty; oddanie do użytku do 2035 r.	Roboty planowane w drugiej połowie lat 2020.; oddanie ok. 2030 r.

Tabela 8. Terminy robót budowlanych na rozgałęzieniu Sieradz — Poznań / Wrocław: obecne plany na tle założeń z lat 2022/2023 (opracowanie własne).

Pozostałe fazy procesu inwestycyjnego – pozyskiwanie gruntów oraz postępowania zakupowe - dla tej części linii jeszcze się nie toczą, ponieważ ich uruchomienie wymaga uprzedniego zakończenia postępowań środowiskowych i lokalizacyjnych; w porównaniu z planami z 2023 roku, które zakładały na ten okres znaczne zaawansowanie przygotowań, oznacza to wieloletnie opóźnienie.

5.1.4. Ocena stanu inwestycji linii Y

Linia Y jest jedyną inwestycją kolejową programu CPK realizowaną z zauważalną dynamiką, co samo w sobie należy ocenić pozytywnie. W analizowanym okresie na odcinku Warszawa — Łódź realizowano postępowania środowiskowe, złożono większość wniosków lokalizacyjnych i uzyskano pierwszą decyzję lokalizacyjną, znacząco zaawansowano wykup gruntów w ramach KPDN, a w Łodzi podpisano umowę na drążenie tunelu i rozpoczęto prace przygotowawcze. Zestawienie tego postępu z planami z 2023 roku prowadzi jednak do wniosku, że inwestycja jest realizowana z wyraźnym, kilkuletnim opóźnieniem: uruchomienie odcinka Warszawa — Łódź przesunięto z 2028 na 2032 rok, pierwszą decyzję lokalizacyjną wydano dopiero pod koniec 2025 roku zamiast dwa lata wcześniej, roboty przy tunelu w Łodzi zakontraktowano z około dwuletnim poślizgiem, a dla rozgąteżenia Sieradz — Poznań/Wrocław brak jest decyzji środowiskowych mimo wniosków składanych od 2023 roku.

Poza opóźnieniami inwestycja obciążona jest szeregiem błędnych decyzji, które Stowarzyszenie ocenia krytycznie: standardem prędkości 350 km/h, nieuzasadnionym inżynierijnie i ekonomicznie na części odcinków oraz niemożliwym do osiągnięcia na odcinku Warszawa — CPK; wadliwymi rozwiązaniami przestrzennymi w Kaliszu; opóźnieniami projektowymi tunelu pod lotniskiem; a także zawieszeniem Pakietów 2 i 3 Węzła Kolejowego CPK, czyli łącznic do Centralnej Magistrali Kolejowej, bez których lotnisko utraci bezpośrednie połączenie z Krakowem i Katowicami. Stowarzyszenie stoi na stanowisku, że linia Y powinna być realizowana konsekwentnie i możliwie szybko, lecz przy jednoczesnym utrzymaniu parametru prędkości do 250 km/h jako standardu, naprawie przebiegów w Kaliszu oraz pilnym odblokowaniu łącznic do CMK.

5.2. Pozostałe linie

Pod pojęciem „pozostałych linii” rozumiemy wszystkie linie kolejowe programu CPK poza linią Y, czyli pozostałe spośród tak zwanych „szprych”, prowadzących z różnych kierunków kraju do Warszawy i nowego lotniska, wraz z powiązanymi z nimi ciągami. W pierwotnej koncepcji programu przewidziano dziesięć szprych kolejowych; dziewięta z nich to opisana wcześniej linia Y (Warszawa — CPK — Łódź — Wrocław/Poznań), dlatego w niniejszym rozdziale omawiamy szprychy od pierwszej do ósmej oraz dziesiątą, a także rokadową magistralę wschodnią. W ujęciu z 2024 roku cała sieć programu liczyła około 6727 kilometrów, z czego około 77 procent stanowiło element sieci TEN-T.

Aby właściwie ocenić stan każdej z tych inwestycji, trzeba stale mieć na uwadze punkt odniesienia, jakim jest PW 2023. Zakładał on przygotowanie dokumentacji przedprojektowych i projektowych dla trzydziestu zadań inwestycyjnych oraz budowę blisko dwóch tysięcy kilometrów nowych linii do 2034 roku, a poszczególne szprychy znajdowały się na różnych, lecz aktywnych etapach przygotowania – od studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych, przez wybór wariantów inwestorskich, po planowane wnioski o decyzje środowiskowe. Nowy PW 2024 wstrzymał natomiast prace przygotowawcze dla wszystkich linii innych niż „Ygrek”, z wyjątkiem kontynuacji nielicznych dokumentacji zakontraktowanych jeszcze przez poprzedni zarząd. Poniżej każdą ze szprych omówiono osobno, wskazując jej przebieg i funkcję, stan według założeń z 2023 roku oraz stan faktyczny w analizowanym okresie.

5.2.1. Szprycha nr 1 – Pomorze i Kujawy (CMK Północ)

Pierwsza szprycha, określana jako Centralna Magistrala Kolejowa Północ, prowadzi z węzła CPK przez Płock, Włocławek i Grudziądz w kierunku Trójmiasta, z odgałęzieniem przez Toruń i Bydgoszcz do Pity, Szczecinka i Kołobrzegu oraz w stronę Słupska. Jest to jedno z najważniejszych połączeń w całym programie, ponieważ tworzy nową, szybką oś północ-południe łączącą centrum i południe kraju z Pomorzem. Zgodnie z założeniami z 2023 roku szprycha ta była aktywnie przygotowywana: dla odcinka CPK — Płock — Włocławek (linia nr 5/50) prowadzono studium i w sierpniu 2024 roku wybrano wariant inwestorski. W analizowanym okresie prace te zostały jednak zawieszone. Co więcej – mimo wybranego wariantu inwestorskiego – dla odcinka CPK — Płock — Włocławek nie złożono wniosku o decyzję środowiskową, a nad studiami techniczno-ekonomiczno-środowiskowymi (STeŚ) dla pozostałych fragmentów CMK Północ (m.in. Grudziądz – Gdańsk oraz północnych odgałęzień) w ogóle nie kontynuowano prac. Dodatkowo Stowarzyszenie zwraca uwagę, że wybrany wariant odgałęzienia nr 50 do Włocławka prowadzi nieoptymalnym, zygzakowatym przebiegiem wydłużającym trasę o około 6 kilometrów, co w przyszłości grozi omijaniem stutysięcznego Włocławka przez część połączeń.

W opublikowanej w czerwcu br. Zintegrowanej Sieci Kolejowej zmieniono przebieg trasy CPK – Trójmiasto na odcinku Płock – Grudziądz. Trasa została poprowadzona przez okolice Torunia zamiast przez Lipno, Golub Dobrzyń i Wąbrzeźno. Takie przetrasowanie wydłuża trasę KDP o minimum 25 km i około 5-6 minut, pod warunkiem że pociąg nie będzie obsługiwał Torunia, a ominie miasto bypassem. W przypadku gdyby pociąg relacji CPK – Trójmiasto miał przejeżdżać przez miasto tranzytowo z postojem handlowym wydłużenie trasy wzrośnie o około 35km a wydłużenie czasu podróży wzrośnie o około 16-20 minut. Opisane wyżej efekty trasowania linii KDP przez Toruń wynikają z uwarunkowań geograficznych i w tym przebiegu i geometrii infrastruktury kolejowej na terenie miasta infrastrukturalnych i mają charakter nieusuwalny. Trasowanie pociągów KDP relacji Warszawa–CPK–Gdańsk uniemożliwia osiągnięcie czasu 100 minut i zbliża czas przejazdu do około 2 godzin co w przypadku zbudowania, przewidzianego w

koncepcji ZSK, nowego skrótu LK 9 Warszawa Choszczówka-Nasielsk, czyni podróż linią KDP z Warszawy do Gdańska jedynie o 15-20 minut krótszą od relacji przez Działdowo i Łławę obsługiwaną taborem klasycznym. W przypadku wschodnich dzielnic Warszawy o podróż będzie krótsza jedynie o 5-10 minut. Jednocześnie obydwie istniejące linie kolejowe, których przebieg przecina nowa linia CPK-Trójmiasto, prowadzące do Torunia tj. LK27 na odcinku Lipno – Toruń Wschodni oraz LK 353 na odcinku Toruń Wschodni – Wąbrzeźno, mają bardzo dobrą geometrię podatną na modernizację na ponad 200km/h i zamiast wydłużania nowej linii KDP do Torunia niemal identyczny efekt czasowy jak dla relacji tranzytowej CPK – Toruń – Gdańsk, można uzyskać modernizując wskazane linie kolejowe do standardu 200-230km/h. W takim przypadku relacje CPK – Toruń – Trójmiasto obsługiwałyby Toruń wjeżdżając kieszeniowo na stację Toruń Wschodni korzystając z tych zmodernizowanych linii wjeżdżając nie z linii KDP, a potem wracając na tę linię. Rozwiązanie takie pozwoliłoby, przy tych samych kosztach całej inwestycji, skrócić trasę nowej Linii KDP o 25 km a czas przejazdu, na relacjach bezpośrednich CPK-Trójmiasto nie obsługujących Torunia o 5-6 minut a ponadto zapewnić obsługę regionalną oraz dalekobieżną takim ośrodkiem powiatowym jak Wąbrzeźno, Golub Dobrzyń czy Lipno jak było zaplanowane w Programie CPK.

5.2.2. Szprycha nr 2 – Warmia (Olsztyn)

Druga szprycha prowadzi z Warszawy przez Nasielsk, Ciechanów i Działdowo do Olsztyna, łącząc w sobie modernizację istniejących linii z budową nowych odcinków (m.in. skrótu Choszczówka – Nasielsk oraz odcinka Działdowo – Olsztyn). Jej zadaniem jest zapewnienie Warmii szybkiego połączenia ze stolicą i lotniskiem CPK. W PW 2023 szprycha ta była przewidziana do przygotowania dokumentacyjnego, które w zakresie skrótu Warszawa Choszczówka – Legionowo – Nasielsk przygotować miała spółka PKP PLK SA. Prace te w zakresie dokumentacji zostały zlecone przed 2023 rokiem i są na ukończeniu W ZSK oprócz wspomnianego skrótu, przewidziano dla tego odcinka budowę zupełnie nowej linii KDP na odcinku Działdowo – Olsztyn z wjazdem do miasta od strony wschodniej. Trasa ta jest niemożliwa do realizacji z powodów środowiskowych ze względu na przebieg przez obszar Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej a podany w ZSK czas podróży z Warszawy Centralnej do Olsztyna (70 minut) jest niemożliwy do uzyskania.

5.2.3. Szprycha nr 3 – Podlasie i Mazowsze (Białystok, Łomża, Giżycko)

Trzecia szprycha jest rozgałęziona i obejmuje trzy istotne kierunki: z Warszawy przez Tłuszcz i Czyżew do Białegostoku i dalej do granicy w Kuźnicy, następnie z Białegostoku przez Ełk i Suwałki do Trakiszek (element Rail Baltica) oraz z Tłuszcza przez Ostrołękę, Łomżę i Pisz do Giżycka (linia nr 29). Ma ona szczególne znaczenie strategiczne i obronne, ponieważ dofrontowa linia nr 29 jest jedyną planowaną magistralą prowadzącą w kierunku granicy z eksklawą Królewiecką oraz – z wykorzystaniem istniejącej LK219 do Ełku i dalej po trasie Rail Baltica do Przesmyku Suwalskiego – spełniającą wymagania mobilności wojskowej NATO, której duże obiekty mostowe położone są w relatywnie bezpiecznej odległości od granicy Polski z Rosją lub Białorusią. W 2023 roku szprycha ta

była w aktywnym przygotowaniu, a we wrześniu 2024 roku wybrano wariant inwestorski dla odcinka Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko. Mimo że studium (STeS) dla tej szprychy jest gotowe już od września 2024 r., do połowy 2026 r. nie podjęto żadnych prac nad decyzją środowiskową ani nie złożono wniosku o jej wydanie – inwestycja pozostaje zawieszona. Stowarzyszenie ocenia krytycznie zarówno samo wstrzymanie inwestycji o znaczeniu obronnym, jak i wybór nieoptymalnego wariantu linii nr 29 (trasa na odcinku Ostrołęka – Łomża wydłużona o około 20% w wadliwym przebiegu starej linii o znacznie gorszej geometrii oraz modernizację odcinka Tłuszcz – Ostrołęka jedynie do 120 km/h, co uniemożliwia osiągnięcie akceptowalnych czasów dojazdu z Łomży i Ostrołęki do Warszawy). Ostatnie dwa opisane działania są sprzeczne nawet z ustaleniami zawartymi w ZSK gdzie trasa na części przebiegu jest jeszcze bardziej niż w programie CPK, traktowana jako główna magistrala do Państw Bałtyckich. W tym kontekście modernizacja istniejącego odcinka LK 29 na 120 km/h zamiast na 160 km/h a docelowo na 200 km/h oraz wadliwy wariant trasowania Ostrołęka-Łomża jest nie możliwe do obrony. Podobnie niemożliwa do obrony jest zmiana przebiegu trasy nowego odcinka LK29 Kolno- Pisz na sprzeczny z przebiegiem TEN-T przy utrzymaniu dalszego odcinka tej linii. Cofa to prace przygotowawcze o 3-5 lat, uniemożliwia uzyskanie wsparcia finansowego UE w budowie tej linii z funduszy europejskich (np. Military Mobility) i wydłuża o około 40 km trasę pociągów Giżycko- Łomża w tym pociągów wojskowych w przypadku wojny.

5.2.4. Szprycha nr 4 – Podlasie Południowe (Siedlce, Terespol)

Czwarta szprycha to połączenie z Warszawy przez Siedlce, Łuków i Białą Podlaską do Terespolu, oparte w znacznej mierze na modernizacji istniejącej linii nr 2, stanowiącej fragment międzynarodowego korytarza w kierunku granicy w Terespolu. Jej funkcją jest usprawnienie ruchu pasażerskiego i towarowego na wschodniej osi kraju. Trasa na całym odcinku jest zmodernizowana do 160km/h i w obecnej chwili nie ma potrzeby realizacji nowych inwestycji na tym ciągu.

5.2.5. Szprycha nr 5 – Lubelszczyzna (Lublin, Chełm, Zamość)

Piąta szprycha prowadzi z Warszawy przez Otwock do Lublina, a dalej przez Trawniki do Chełma i granicy z Ukrainą, z odgałęzieniem przez Krasnystaw, Zamość i Tomaszów Lubelski do Bełżca. Łączy ona modernizację istniejących linii z budową nowych odcinków (m.in. Trawniki — Zamość oraz Zamość — Bełżec) i ma istotne znaczenie dla powiązań międzynarodowych z Ukrainą, w tym w kontekście odbudowy i integracji transportowej po wojnie. W PW 2023 dla tej szprychy prowadzono prace studialne i przewidywano dalsze przygotowanie dokumentacji; w analizowanym okresie inwestycja została zawieszona, mimo że korytarze jej przebiegu (Warszawa-Lublin-Chełm-Dorohusk oraz Lublin-Bełżec – Hrebenne są wpisane do sieci TEN-T. W zaprezentowanej koncepcji ZSK proponowana jest zupełnie nowa linia kolejowa KDP o dysfunkcjonalnie wydłużonym przebiegu Warszawa- Lublin względem linii klasycznej oraz wadliwym z punktu widzenia trasy w kierunku Ukrainy wjeździe w węzeł Lublin. Taki przebieg trasy wymaga zamiany kierunku ruchu pociągu na trasie do Kijowa przez Dorohusk oraz wydłuża kolejny odcinek Lublin-

Zamość i wymaga trasowanie przez cenne obszary przyrodnicze. Trasa ta radykalnie droższa od proponowanych w koncepcji CPK nie wydaje się mieć przy tym żadnych zalet funkcjonalnych choćby nawet związanych ze skróceniem czasu podróży Warszawa – Lublin – Zamość/Chełm.

5.2.6. Szprycha nr 6 – Radom i Podkarpacie

Szósta szprycha jest jedną z najbardziej rozległych: prowadzi z węzła CPK przez Grójec, Warkę, Radom, Iłżę, Ostrowiec Świętokrzyski i Stalową Wolę do Łętowni i Rzeszowa, a dalej w kierunku Sanoka oraz do Jasto i Krosna. Łączy budowę nowych odcinków kolei dużych prędkości z modernizacją linii istniejących i ma zapewnić szybkie połączenie Podkarpacia z centrum kraju. Jedynym odcinkiem tej szprychy, na którym postępowania są kontynuowane jest Łętownia — Rzeszów (linia nr 58) stanowiąca jednocześnie skrót na trasie Lublin- Rzeszów. Jest ona jednocześnie jednym z nielicznych przykładów linii pierwotnego kolejowego programu CPK, gdzie dokumentacja projektowa zlecona jeszcze przez poprzedni zarząd Spółki ma swoją kontynuację. W lipcu 2025 roku złożono dla tego odcinka wnioski o decyzję środowiskową do RDOŚ w Rzeszowie. Pozostałe fragmenty szprychy zostały jednak zawieszone, a odcinki CPK — Grójec — Warka oraz Radom — Kunów, przygotowywane w ramach PW 2023, w rządowej koncepcji Zintegrowanej Sieci Kolejowej z 2026 roku zostały wręcz wykreślone z informowaniem samorządów o rezygnacji z rezerwacji terenów pod tą inwestycję. Zgodnie z ZSK trasa z Warszawy do Rzeszowa ma być prowadzona przez Lublin około 80 km dłuższą trasą która dla uzyskania podobnego czasu jazdy musi być w większości nową linią KDP. Decyzja ta uderza w perspektywę rozwojowe miast na planowanym szlaku tej szprychy, będzie też znacznie droższa w realizacji i nie ma w zasadzie żadnych zalet.

5.2.7. Szprycha nr 7 – Śląsk i Małopolska (WMŚ, Katowice, Kraków, Kielce)

Siódma szprycha obejmuje kluczowy dla południa kraju Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ), z którego linie prowadzą do Katowic, Krakowa oraz w kierunku granicy z Czechami (Katowice — Ostrawa), a także ciąg biegnący Centralną Magistralą Kolejową przez Opoczno, Kielce, Busko-Zdrój i Tarnów do Nowego Sącza i Muszyny. Jej celem była również integracja aglomeracji śląskiej i krakowskiej, a nie tylko szybkie połączenie ich z lotniskiem CPK i Warszawą i północną Polską. Podobnie jak w przypadku szprychy szóstej, z dorobku sprzed 2024 roku kontynuowana jest jedynie zlecona wcześniej dokumentacja odcinka Katowice — Ostrawa (linia nr 170), dla której w styczniu 2025 roku złożono także wnioski o dofinansowanie z instrumentu CEF. Pozostałe elementy szprychy, w tym cały Węzeł Małopolsko-Śląski, zostały zawieszone, a w koncepcji ZSK z 2026 roku – wykreślone i zastąpione innymi rozwiązaniami. Odejście od wpisanego do sieci TEN-T układu Węzła Małopolsko-Śląskiego, planowanego (pod inną nazwą) od lat 90 tych we wszystkich koncepcjach rozwoju sieci kolejowej w tym rejonie Polski, podjęte arbitralnie bez żadnego uzasadnienia tej decyzji ani dyskusji Stowarzyszenie ocenia jako

skrajnie szkodliwe dla integracji transportowej południa Polski oraz rozwoju krajowej sieci kolejowej.

5.2.8. Szprycha nr 8 – Częstochowa i Opolszczyzna

Ósma szprycha prowadzi z węzła CPK przez Skierniewice, Częstochowę, Opole i Nysę do Kłodzka, opierając się w znacznej części na modernizacji istniejących linii. Ma ona szczególne znaczenie dla Częstochowy – trzynastego pod względem liczby ludności miasta w Polsce, które w dotychczasowym układzie sieci pozostaje na uboczu głównych ciągów kolejowych. W PW 2023 szprycha ta była przewidziana do modernizacji, w tym poprawie czasu przejazdu odcinka Koluszki – Częstochowa – Opole wraz z poprawą przepustowości odcinka Częstochowa – Opole oraz modernizacji w tym elektryfikacji odcinków linii Opole – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko. W analizowanym okresie za wyjątkiem prac na odcinku Opole Częstochowa prowadzonych w celu poprawy czasu przejazdu z Wrocławia do Warszawy, nie prowadzono dla tej szprychy nowych postępowań, a jej realizacja pozostaje wstrzymana. W ZSK przewidziano modernizację odcinków tej linii w przebiegu Radomsko – Częstochowa – Opole – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko.

5.2.9. Szprycha nr 10 – Kutno, Konin, Poznań

Dziesiąta szprycha to połączenie z Warszawy przez Sochaczew, Kutno i Konin do Poznania, oparte na modernizacji istniejącej magistrali (linia nr 3, fragment korytarza E20). Stanowi ona uzupełnienie i alternatywę dla poznańskiego ramienia linii Y, poprawiając powiązania Wielkopolski wschodniej i centralnej Polski. W założeniach koncepcji CPK przewidziano jej modernizację, która została zakończona pod koniec 2023 r.

5.2.10. Magistrala wschodnia (rokada Milanów — Fronotów)

Odrębnym, a zarazem strategicznie ważnym elementem programu CPK była obwodowa i jednocześnie rokadowa magistrala wschodnia, której trzonem jest nowa linia nr 631 Milanów — Fronotów, uzupełniona o modernizowane odcinki Fronotów- Czeremcha – Białystok, oraz Milanów — Lublin oraz Lublin — Stalowa Wola. W odróżnieniu od pozostałych szprych nie prowadzi ona promieniście do Warszawy, lecz biegnie równolegle do granicy z Białorusią, łącząc największe ośrodki miejskie Polski wschodniej tj. Białystok, Lublin i Rzeszów, stanowiąc brakujące połączenie radialne na polskiej sieci kolejowej. Jej znaczenie wykracza poza funkcję społeczno-gospodarczą związaną z budową spójności przestrzennej kraju. Magistrala ta ma rokadowy charakter i ważną funkcję obronną. Wraz z dofrontową linią nr 29 (w ramach szprychy nr 3) tworzy ona system kolejowy niezbędny dla mobilności wojskowej na wschodniej flance NATO, a obie linie zostały wpisane do sieci TEN-T jako elementy priorytetowe również z tego punktu widzenia. Tym bardziej krytycznie należy ocenić fakt, że w analizowanym okresie inwestycja ta pozostaje zaniechana, a w rządowej koncepcji Zintegrowanej Sieci

Kolejowej z 2026 roku magistralę wschodnią na odcinku Fronotów — Milanów wprost wykreślono – wbrew jej znaczeniu dla obronności państwa i faktu że stanowi ona element sieci bazowej (rozszerzonej) TEN-T jako element korytarza Bałtyk – Morze Czarne – Morze Egejskie.

5.2.11. Ocena stanu inwestycji

Przegląd poszczególnych szprych prowadzi do jednoznacznie negatywnej oceny stanu pozostałych linii, a porównanie z planami z 2023 roku czyni tę ocenę jeszcze surowszą. Podczas gdy w 2023 roku wszystkie szprychy znajdowały się na aktywnych etapach przygotowania, obecnie kontynuowane są w praktyce jedynie dwie zlecone wcześniej dokumentacje projektowe (Katowice — Ostrawa oraz Łętownia — Rzeszów), a pozostałe inwestycje cofnięto do stanu zawieszenia; część z nich – jak Węzeł Małopolsko-Śląski, odcinki CPK — Grójec — Warka i Radom — Kunów czy magistrala wschodnia Fronotów — Milanów – w koncepcji ZSK z 2026 roku wprost wykreślono. Skutki tego stanu są wielorakie: ograniczenie obsługi średnich ośrodków miejskich i regionów peryferyjnych; zagrożenie utratą środków UE oraz naruszenie zobowiązań wynikających z sieci TEN-T; zaniechanie inwestycji o kluczowym znaczeniu dla mobilności wojskowej i obronności (szprycha nr 3 oraz magistrala wschodnia); zmarnowanie środków publicznych już wydatkowanych na dokumentację; a także pozbawienie krajowej branży infrastrukturalnej portfela zadań na okres po 2032 roku. W związku z powyższym Stowarzyszenie konsekwentnie postuluje niezwłoczne wznowienie przygotowywania dokumentacji projektowej dla nowych linii, tak aby umożliwić rozpoczęcie budowy ponad 780 kilometrów nowych linii do 2030 roku (nie licząc „Ygreka”), w pierwszej kolejności dla linii o znaczeniu obronnym oraz pozostałych linii wpisanych do sieci TEN-T.

Poniższa tabela zestawia poszczególne szprychy programu (poza linią Y) wraz z krótkim opisem stanu ich realizacji w analizowanym okresie:

Szprycha	Kierunek / przebieg	Stan realizacji (analizowany okres)
Nr 1 – CMK Północ	CPK — Płock — Włocławek – Grudziądz – Trójmiasto (+ odgałęzienia)	Wariant inwestorski CPK – Płock – Włocławek (VIII.2024); brak wniosku o DŚU; STEŚ dalszych fragmentów niekontynuowane – zawieszona
Nr 2 – Warmia	Warszawa – Ciechanów – Olsztyn	Brak nowych postępowań; brak robót PKP PLK – zawieszona
Nr 3 – Podlasie / Łomża	Warszawa — Białystok; Ostrołęka — Łomża — Giżycko (LK29)	Wariant inwestorski LK29 (IX.2024); STEŚ gotowe, brak wniosku o DŚU – zawieszona (linia obronna)
Nr 4 – Terespol	Warszawa — Siedlce — Terespol (LK2)	Modernizacja bez realnych robót (także po stronie PKP PLK) – zawieszona
Nr 5 – Lubelszczyzna	Warszawa — Lublin — Chełm / Zamość — Bełżec	Prace studialne; brak nowych postępowań – zawieszona

Szprycha	Kierunek / przebieg	Stan realizacji (analizowany okres)
Nr 6 – Podkarpacie	CPK — Radom — Rzeszów — Sanok/Krosno	Łętownia–Rzeszów: wariant W2 (XI.2022), wniosek o DŚU (VII.2025) – postępowanie ruszyło; reszta zawieszona / częściowo wykreślona w ZSK
Nr 7 – Śląsk / Małopolska	CPK – WMŚ – Katowice/Kraków; Katowice — Ostrawa	Kontynuowana tylko dok. Katowice–Ostrawa (wniosek CEF I.2025); WMŚ zawieszony i wykreślony w ZSK
Nr 8 – Częstochowa / Opole	CPK — Częstochowa — Opole – Kłodzko	Modernizacja bez realnych prac – zawieszona
Nr 10 – Konin / Poznań	Warszawa — Kutno — Konin — Poznań (LK3)	Modernizacja bez nowych działań
Magistrala wschodnia	Milanów — Fronotów (rokada, LK631)	Zaniechana; wykreślona w ZSK – mimo znaczenia obronnego

Tabela 9. Szprychy programu CPK (poza linią Y) i stan ich realizacji (opracowanie własne).

5.4. Sieć Terminali Intermodalnych (STI)

Elementem programu ściśle powiązanym ze wszystkimi szprychami jest sieć terminali intermodalnych. W nowej wersji PW 2024 z pierwotnej Sieci Terminali Intermodalnych (STI) zrezygnowano – mimo że w części przypadków poniesiono już nakłady na prace dokumentacyjne. Należy jednak odnotować, że temat nie został całkowicie porzucony: Spółka opublikowała w ostatnim czasie koncepcję „Systemu Transportu Intermodalnego (STI)”, przedstawiającą docelową wizję rozwoju przewozów intermodalnych i sieci terminali. Jest to jednak dopiero koncepcja, nie program wykonawczy z przypisanymi lokalizacjami, postępowaniami i finansowaniem i nie przywraca automatycznie skreślonych z Programu Wieloletniego inwestycji terminalowych. Stowarzyszenie ocenia rezygnację z realizacyjnego komponentu STI jako systemowo nieprawidłową (terminale intermodalne są warunkiem przeniesienia towarów z dróg na kolej oraz osiągnięcia celów klimatycznych UE, zgodnie z art. 4 pkt c i art. 34 Rozporządzenia TEN-T) i postuluje przekucie ogłoszonej koncepcji w konkretny, finansowany program, skorelowany z Horyzontalnym Rozkładem Jazdy na podstawie Pasażerskiego oraz Towarowego Modelu Transportowego.

Koncepcja terminali intermodalnych pojawiła się również w zaprezentowanej wersji ZSK z tym że zawiera ona rozwiązania wewnętrznie niespójne, w tym na przykład, terminale położone poza korytarzami towarowymi na liniach z marginalnym ruchem towarowym w miejscach nie będących generatorami takiego ruchu (Międzyrzecz, Kalisz Pomorski), przy jednoczesnym braku planu lokalizacji terminala kontenerowego przy powstającym porcie kontenerowym w Świnoujściu. Te rozstrzygnięcia powoduje generalną wątpliwość odnośnie jakości prac nad ZSK.

5.5. Tabor kolejowy (pool taborowy)

Pozyskiwanie taboru dla nowej sieci KDP miało być realizowane za pośrednictwem tzw. poolu taborowego CPK, mechanizmu centralnego zakupu i udostępniania taboru przewoźnikom. W pierwotnych założeniach programu pool taborowy miał pełnić funkcję strategiczną: wspierać rozwój krajowego przemysłu taborowego, zapewniać innowacyjność oraz dostosowanie pojazdów do polskich warunków eksploatacyjnych (m.in. szerokość członów oraz wysokość podłogi dopasowana do peronów). Zakładano, że tabor zostanie zaprojektowany i wdrożony przy udziale polskich producentów oraz z wykorzystaniem środków publicznych na badania i rozwój, m.in. za pośrednictwem NCBiR. Celem było wykreowanie, na wzór Niemiec, Francji, Japonii, Korei Południowej, Hiszpanii czy Chin, krajowych kompetencji w zakresie taboru dużych prędkości.

Zgodnie z przyjętą w 2023 r. koncepcją taborową, do obsługi sieci CPK do 2040 roku planowano pozyskać ok. 115 składów KDP, a następnie kilkadziesiąt składów klasy RegioExpress (REx). Plan zakładał zawarcie umowy z producentem już w 2025 roku, odbiór dokumentacji technicznej i prototypów w 2028 roku, uruchomienie próbnych kursów pojazdów pierwszej serii w latach 2030–2032, a następnie, wraz z rozwojem sieci, kolejne zamówienia. Modułarna platforma pojazdów miała umożliwiać budowę na tej samej bazie zarówno składów KDP o prędkości eksploatacyjnej 250 km/h, jak i składów regionalnych REx o prędkości 200–230 km/h.

W nowej wersji Programu założono natomiast zakup 120 składów o prędkości przekraczającej 300 km/h już do 2035 roku, przy jednoczesnym braku kontynuacji prac nad większością linii kolejowych CPK poza „Ygrekiem”. Tymczasem zaktualizowany harmonogram inwestycyjny zakłada zawarcie umów budowlanych jedynie dla ok. 400 km linii do 2032 r., co oznacza, że rzeczywiste potrzeby taborowe (dla cyklu półgodzinnego do Wrocławia i Poznania) wynoszą nie więcej niż ok. 25 składów. Skala planowanego zakupu kilkakrotnie przekracza zatem realne potrzeby wynikające z obecnego, ograniczonego zakresu inwestycji infrastrukturalnych.

Stowarzyszenie ocenia, że w przypadku poolu taborowego doszło do patologicznej migracji celu jego powołania. Zamiast narzędzia budowy krajowej platformy taborowej KDP (stanowiącej także bazę rozwojową dla pociągów REx i wspierającej polski przemysł), pool ma zostać użyty jako instrument zakupu gotowego, zagranicznego taboru o parametrach i liczbie nieadekwatnych do krajowych potrzeb (np. niepotrzebnie wysoka prędkość) i potencjalnie niekompatybilnego z krajową infrastrukturą pasażerską (np. wysokość podłogi wagonów wobec wysokości peronów). Decyzja o standardzie prędkości powyżej 300 km/h w praktyce wyklucza polskich producentów z udziału w dostawach taboru (a pośrednio także infrastruktury) i przekierowuje dziesiątki miliardów złotych środków publicznych na rzecz zagranicznego dostawcy, w sprzeczności z polityką reindustrializacji prowadzoną przez rozwinięte państwa.

Osobnym, a zaostrzającym się w analizowanym okresie problemem jest konkurencyjność i niespójność postępowań na tabor. Równoległe do poolu taborowego CPK własny przetarg na pociągi dużych prędkości wraz z ich wieloletnim utrzymaniem przez producenta ogłosiło PKP Intercity – na 20 składów (z opcją do 55) o prędkości co najmniej 320 km/h, w trybie dialogu konkurencyjnego (termin wniosków 29 kwietnia 2026 roku, rozstrzygnięcie planowane na październik 2027 roku, cztery zgłoszone konsorcja: Alstom, Talgo, Siemens Mobility oraz Hitachi Rail z Pesą). Jednocześnie przedstawiciele rządu i Spółki m.in. odpowiedzialny za sektor kolejowy wiceminister Piotr Malepszak zaczęli twierdzić, że pool KDP CPK jest „niepotrzebny pod taki ruch”, a CPK czasowo rezygnuje z zakupu składów KDP. Są to komunikaty wprost sprzeczne z wcześniejszymi, w których pool przedstawiano jako narzędzie wsparcia polskich przewoźników i budowy krajowej platformy taborowej.

Faktyczne przeniesienie pierwszego, sztandarowego zakupu szybkich pociągów z poolu CPK do odrębnego przetargu PKP Intercity Stowarzyszenie ocenia jako rozwiązanie niosące poważne zagrożenia. Po pierwsze, rozdrobnienie i zdublowanie zamówień (dwa równoległe postępowania na tabor KDP na różnych zasadach) osłabia pozycję negocjacyjną państwa i podnosi koszty. Po drugie, zakup gotowego, zagranicznego taboru na 320 km/h i to wraz z kontraktem utrzymaniowym w praktyce przekreśla pierwotny cel poolu – zbudowanie krajowej, modularnej platformy taborowej KDP przy udziale polskiego przemysłu i środków na badania i rozwój (m.in. NCBiR) i pozyskanie kompetencji w zakresie taboru KDP do Polski. Dlatego Stowarzyszenie „Tak dla CPK” wezwało Radę Ministrów do uruchomienia programu rozwoju polskiego taboru KDP przez NCBiR oraz do wstrzymania przetargu PKP Intercity na zakup zagranicznych składów, tak aby to pool taborowy, a nie doraźne, konkurencyjne wobec niego postępowania, pozostał narzędziem realizacji polityki przemysłowej państwa.

W związku z powyższym Stowarzyszenie wnosi o przywrócenie pierwotnej funkcji poolu taborowego, tj. stworzenia – w dialogu z producentami taboru w Polsce i przy wykorzystaniu środków na badania i rozwój – modularnej platformy pojazdów umożliwiającej budowę zarówno składów KDP o prędkości 250 km/h, jak i składów regionalnych REX o prędkości 200–230 km/h. Warunkiem spójności tego rozwiązania jest przywrócenie prędkości eksploatacyjnej 250 km/h jako podstawowego parametru KDP w Polsce, co zapewnia współużytkowanie infrastruktury przez pociągi regionalne i szybkie pociągi intermodalne, zwiększa przepustowość oraz optymalizuje koszty budowy i eksploatacji. Przy prędkości 320 km/h realne skrócenie czasu przejazdu na relacji Warszawa — Poznań/Wrocław wynosi bowiem jedynie 12-13 minut w stosunku do standardu 250 km/h, przy nieproporcjonalnie wyższych kosztach inwestycyjnych, energetycznych i eksploatacyjnych oraz spadku przepustowości.

Stowarzyszenie zauważa ponadto że w zaprezentowanym przez Spółkę 29 czerwca 2026r projekcie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy na 2035 rok (czyli po uruchomieniu linii Igrak), zapotrzebowanie na tabor kolejowy 320 km/h (przy założeniu uruchomienia na linii Igrak takich przewozów) wynosić będzie jedynie 28 sztuk pojazdów, wobec zapotrzebowania

na 138 sztuk pojazdów o prędkości 200-250 km/h (z tego pojazdy o prędkości maksymalnej 250 km/h to 75 sztuk). W tym kontekście wstrzymywanie projektu rozwoju polskiej platformy taborowej na 200-250km/h jest działaniem skrajnie szkodliwym dla polityki przemysłowej oraz transportowej państwa.

Stowarzyszenie zauważa jednocześnie że jedyne połączenie obsługiwane prędkością eksploatacyjną 350 km/h na świecie funkcjonują w Chinach i Indonezji (jedna linia wybudowana na podstawie umowy państwowych firm chińskich i indonezyjskich). Linie kolejowe obsługiwane w normalnej eksploatacji z prędkością rozkładową 350 km/h w Chinach nie stanowią standardu, lecz margines tamtejszego systemu KDP, stanowiąc obecnie mniej niż 7% tamtejszej sieci KDP (około niecałe 3,5 tys. km z ponad 50 tys. km sieci,- pomimo że długość infrastruktury pozwalająca na osiągnięcie takich prędkości jest znacznie większa). Jednocześnie obsługują one olbrzymią część wolumenu przewozów pasażerskich i ośrodki o populacji około 200 milionów ludzi. Stosowanie tej technologii w polskich warunkach przestrzenno- populacyjnych nie ma żadnego uzasadnienia.

5.6. Finansowanie komponentu kolejowego

Finansowanie komponentu kolejowego opiera się na modelu przyjętym w PW 2024. Na inwestycje kolejowe zaplanowano w nim ok. 33 mld zł ze środków unijnych oraz ponad 43 mld zł z emisji skarbowych papierów wartościowych (obligacji). Zasadniczym źródłem finansowania pozostają zatem obligacje obejmowane przez Skarb Państwa w ramach kolejnych dokapitalizowań Spółki.

W analizowanym okresie ujawniła się jednak zasadnicza luka w tym modelu. PW 2024 przewidywał na 2026 r. przekazanie na komponent kolejowy 9,5 mld zł z emisji obligacji, przy czym pierwsza transza miała trafić do Spółki na początku roku, w I kwartale 2026 r. Do połowy 2026 r. Spółka nie otrzymała z tego tytułu żadnych środków. Jak wynika z wyjaśnień Ministerstwa Finansów, właściwy wniosek Pełnomocnika Rządu ds. CPK o przekazanie skarbowych papierów wartościowych w ogóle nie wpłynął do resortu, a planowane dokapitalizowanie pozostawało „przedmiotem analiz”.

Równolegle nie powiodła się próba pozyskania krajowych dotacji unijnych. O ile na poziomie zarządzanym bezpośrednio przez Komisję Europejską (instrument CEF „Łącząc Europę”) Spółka pozyskała łącznie ok. 500 mln zł, o tyle w programie krajowym FEnKS (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko) nie złożyła w analizowanym okresie ani jednego wniosku. W efekcie z przewidzianej w FEnKS dla kolei puli ok. 5,3 mld euro (ok. 23 mld zł) inwestycje KDP realizowane przez CPK korzystać nie mogą; środki trafiają do zadań PKP PLK, a część nawet przesunięto na rozbudowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM Południe).

Skalę problemu obnażyła ujawniona pod koniec lipca 2026 r. przez portal money.pl korespondencja Spółki z Ministerstwem Infrastruktury z okresu od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r. W piśmie z kwietnia 2026 r. Członkowie Zarządu Spółki ostrzegali, że brak

zapewnienia środków z FEnIKS doprowadzi do paraliżu inwestycyjnego już w połowie 2026 r. W piśmie z 11 czerwca 2026 r. wskazywali, że brak dotacji na trwającą już budowę tunelu KDP w Łodzi bezpośrednio blokuje ogłaszanie kolejnych przetargów na odcinki między Warszawą a Łodzią; sygnalizowali też ryzyko niedotrzymania zapowiadanych terminów i realnych strat wizerunkowych. W praktyce z sześciu planowanych postępowań na pierwszy odcinek KDP Warszawa – Łódź w analizowanym okresie ogłoszono jedynie dwa i to w trybie dialogu konkurencyjnego odsuwającego zawarcie umowy z wykonawcą dopiero na przełom lat 2027 i 2028 r.

Stanowisko resortu było odmowne: Ministerstwo Infrastruktury wskazywało, że w ramach KPK nie ma wolnych środków, a zmiana kryteriów FEnIKS jest procesem długotrwałym, na który resort nie ma decydującego wpływu.

Obraz finansowania komponentu kolejowego w analizowanym okresie jest zatem bardzo niepokojący. Deklarowana jako priorytet linia KDP Warszawa–Łódź w praktyce nie ma zabezpieczonego finansowania: przewidziana na I kwartał 2026 r. transza obligacji (9,5 mld zł zaplanowanych na inwestycje kolejowe w 2026 r.) nie została uruchomiona, a droga do znaczących dotacji unijnych pozostaje formalnie zamknięta. Dopóki nie zostanie złożony i zrealizowany wniosek o dokapitalizowanie obligacjami i nie zostanie odblokowany dostęp do programu FEnIKS, deklarowany termin oddania odcinka Warszawa – Łódź w 2032 r. obarczony jest rosnącym ryzykiem, a istotne prace w programie kolejowym, mimo deklarowanej gotowości merytorycznej do ogłaszania przetargów, pozostają w praktyce wstrzymane z przyczyn finansowych.

5.7. Zintegrowana Sieć Kolejowa (ZSK)

Zintegrowana Sieć Kolejowa (ZSK) to nowy dokument, który zgodnie z deklaracjami ma zastąpić kolejowy komponent programu CPK w zakresie inwestycji obejmujących linie inne niż „Ygrek”. ZSK nie przybrał formy oficjalnego dokumentu rządowego ani innego jasno określonego statusu prawnego a co więcej stoi w istotnej sprzeczności z obowiązującymi obecnie podstawowymi strategicznymi dokumentami rządowymi z zakresu transportu, czy dokumentami ustaleniami oraz przepisami unijnymi, stanowiącymi międzynarodowe zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z tą fundamentalną sprzecznością dokument ten nie jest oczywiście i nie może być w żadnej formie programem wykonawczym dotyczącym rozwoju infrastruktury z przypisanym postępowaniami planistycznymi czy inwestycyjnymi oraz finansowaniem. Funkcjonuje on natomiast w obszarze komunikacji medialnej i politycznej jako koncepcja rozwoju sieci kolejowej na kolejne dekady. Nawet przedstawiciel Spółki nie jest w stanie stwierdzić, jaki formalny status ma ten dokument – trudno go zatem traktować inaczej niż jako pewną programowo-propagandową wizję.

5.7.1 Geneza i tryb prac

Prace nad ZSK zapoczątkowano 16 regionalnymi panelami eksperckimi, które odbyły się od 23 stycznia do 18 marca 2025 r. Stowarzyszenie krytycznie ocenia ich tryb: warsztaty przeprowadzono bez przedstawienia celów, którym miałyby służyć rozbudowa sieci kolejowej, bez odniesienia do dokumentów strategicznych państwa (SRT) i UE (sieć TEN-T) oraz bez analizy istniejącej infrastruktury pod kątem funkcjonalnym. Nigdy później prowadzone prace nie były prezentowane publicznie i poddane konsultacjom co stoi w zupełnej sprzeczności z dobrymi praktykami w tego typu przedsięwzięciach. Prezentacja docelowej sieci była wielokrotnie przekładana – pierwotnie zapowiadano ją na koniec 2025 roku, potem na I kwartał 2026 r, a faktycznie przedstawiono ją dopiero w czerwcu 2026 r. Zupełnym zmianom ulegały też komunikaty dotyczące ZSK przed jej upublicznieniem a deklarowana długość nowych linii kolejowych urosła z 2000 km do 4700 km linii kolejowych na przestrzenie kilku miesięcy.

5.7.2. Zawartość dokumentu

W połowie czerwca 2026 r. zaprezentowano ZSK jako rzekomo pierwszy kompleksowy plan rozwoju polskiej sieci kolejowej, obejmujący ok. 4700 km nowych linii realizowanych w perspektywie kilku dekad. Zamiast dotychczasowych 12 „szprych” zaproponowano 19 magistral (m.in. warmińską, północno-wschodnią z Rail Baltica przez Łomżę, małopolsko-świętokrzyską, staropolską, południową wzdłuż autostrady A4, wschodnią Mińsk Mazowiecki — Łuków — Lublin — Stalowa Wola, zachodnią, północ-południe, Bałtyk – Czechy oraz wielkopolską). Z ok. 4700 km nowych linii ok. 1000 km ma zostać oddane do 2035 roku, a w wyniku realizacji całego programu 27 małych i średnich miast ma zyskać dostęp do sieci kolejowej. Inwestycje z ZSK mają realizować wspólnie Spółka oraz PKP Polskie Linie Kolejowe.

Część przebiegów ZSK pokrywa się w zakresie planowanych linii kolejowych lub przynajmniej w zakresie ogólnego przebiegu korytarzy tych linii z dotychczasowymi koncepcjami. Część planowanych w ramach programu CPK linii często planowanych od kilkudziesięciu lat i stanowiących elementy sieci TEN-T wykreślono (m.in. cały Węzeł Małopolsko-Śląski, odcinki CPK — Grójec — Warka i Radom — Kunów, magistralę wschodnią Fronotów — Milanów),

Jednocześnie w CPK pojawił się szereg nowych pomysłów – w tym magistrala południowa wzdłuż A4 (Wrocław — Opole — Katowice — Kraków – Tarnów), włączenie Torunia oraz nowa magistrala KDP z Poznania do Berlina i Szczecina przez Gorzów Wielkopolski.

5.7.3. Ocena Stowarzyszenia i program CPK+

Stowarzyszenie zwraca uwagę, że wraz z ZSK nie opublikowano analiz, oraz danych, które uzasadniałyby taki, a nie inny kształt sieci, co utrudnia lub uniemożliwia merytoryczną ocenę proponowanych zmian (m.in. przekierowania w rejonie Torunia wydłużającego czas przejazdu Warszawa — Gdańsk oraz znacznego wydłużenia magistrali wschodniej).

Obawiając się takiego właśnie takiego, arbitralnego i niepopartego żadnymi danymi, scenariusza rozwoju docelowej sieci kolejowej kraju Stowarzyszenie „Tak dla CPK” opracowało własny, model docelowej sieci kolejowej pod nazwą „CPK+” zawierający koncepcję rozwojową programu CPK uzupełnioną o linie kolejowego znaczenia obronnego, linie kolejowego znaczenia regionalnego oraz niewielkie uzupełnienie elementów układu linii międzyregionalnych związanych z potrzebami transportu towarowego oraz nowymi uwarunkowaniami międzynarodowymi związanymi z deklaracjami strony niemieckiej odnośnie woli rozwijania połączeń KDP z Polską. Pierwszą propozycję docelowej sieci CPK+ przedstawiono w lutym 2026 r., a następnie poddano ją rzeczywistym, obywatelskim konsultacjom społecznym, w trakcie których do stowarzyszenia wpłynęło kilkaset merytorycznych uwag (w tym ponad 360 zgłoszonych oficjalną ścieżką za pośrednictwem uruchomionego formularza).

Zaktualizowany projekt „CPK+”, obejmujący rozbudowę sieci do 2045 roku, zaprezentowano w Sejmie RP 12 czerwca 2026 r. na kilka dni przez publikacją koncepcji ZSK.

Stowarzyszenie podkreśla, że w odróżnieniu od prac nad ZSK projekt CPK+ powstał w oparciu o otwarte konsultacje społeczne i był poddany publicznej szerokiej dyskusji co radykalnie różni go od koncepcji ZSK. Ostateczna ocena ZSK w tym rzeczywistości i prawdziwości podanych w dokumencie prognoz będzie możliwa dopiero po opublikowaniu przez rząd analiz ruchowych i dokumentów wykonawczych w tym szczegółowego przebiegu planowanych linii kolejowych) jednakże nawet pobieżna analiza tego dokumentu wskazuje że wiele zawartych w nim danych liczbowych dotyczących na przykład czasów przejazdów jest zupełną fikcją.

Porównanie propozycji „CPK+” vs ZSK wykazuje, że przy niemal dwukrotnie mniejszych kosztach inwestycji CPK+ oferuje znacznie większe korzyści społeczne i ekonomiczne, mierzone zarówno zwiększeniem dostępu do transportu kolejowego, dzięki poprawie segmentu transportu regionalnego, przy bardzo podobnych rezultatach w zakresie transportu dalekobieżnego, mierzonych skróceniem czasu przejazdów pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi kraju i skalą uzyskiwanej przewagi konkurencyjnej kolei, względem indywidualnego transportu samochodowego. Stowarzyszenie na bieżąco udostępnia porównania obu koncepcji („ZSK vs. Szprychy / CPK+ vs. ZSK”).

Kluczowe jest przy tym, aby nowy dokument ZSK nie stał się pretekstem do dalszego opóźniania lub rozmywania inwestycji już przygotowanych w ramach programu CPK, w szczególności linii wpisanych do sieci TEN-T oraz linii o znaczeniu obronnym. Niestety zaplanowane w ZSK zmiany przebiegu tras ważnych i już zaprojektowanych przez Spółkę linii kolejowych wpisanych do sieci TEN-T, w tym takich z wybranymi wariantami inwestorskimi wskazują że tak właśnie będzie.

5.8. Podsumowanie podprogramu kolejowego

Dla porządku najważniejsze zdarzenia analizowanego okresu (wraz z bezpośrednio poprzedzającym kontekstem) w podprogramie kolejowym zestawiono w poniższej tabeli.

Data	Zdarzenie
15 grudnia 2025	podpisanie umowy na projekt i budowę bocznic kolejowej (linia nr 3 – CPK); konsorcjum Unibep / Track Tec Construction (143 mln zł)
23 grudnia 2025	podpisanie umów z PSE na przyłączenie podstacji trakcyjnych CPK i Dmosin, zasilających odcinek LK85 Warszawa — CPK — Łódź (46 mln zł netto)
29 grudnia 2025	ogłoszenie dialogu konkurencyjnego na budowę odcinka KDP (Kotowice – węzeł lotniskowy, ~13 km); pierwsza decyzja lokalizacyjna dla KDP (rejon Warszawy Zachodniej)
30 stycznia 2026	podpisanie umowy z Multiconsult Polska na dokumentację projektową odcinka KDP w Łodzi (posterunek odgałęźny Retkinia; 48 mln zł netto)
połowa czerwca 2026	rządowa prezentacja Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK): ok. 4 700 km, 19 magistral zamiast dotychczasowych 12 „szprych”
16 czerwca 2026	dopuszczenie 4 konsorcjów (łącznie 11 firm) do dialogu konkurencyjnego na budowę tunelu i dworca kolejowego pod lotniskiem.

Tabela 10. Kalendarium wybranych zdarzeń podprogramu kolejowego (opracowanie własne).

Obraz realizacji podprogramu kolejowego w analizowanym okresie jest bardzo niepokojący. Jediną inwestycją aktywnie kontraktowaną pozostawała linia Y, a w jej ramach przede wszystkim odcinek Warszawa — Łódź: tuż przed rozpoczęciem analizowanego okresu podpisano umowę na budowę tunelu dalekobieżnego pod Łodzią, a w jego trakcie ogłoszono dialog konkurencyjny na roboty dwóch pierwszych odcinków KDP. W pozostałym zakresie prace posuwają się – na linii Y bardzo powoli (brak rozpoczęcia postępowań przetargowych na wykonawstwo na kolejnych odcinkach), a w zakresie pozostałych szprych istotne działania zostały w praktyce wstrzymane.

Zasadniczym problemem okazało się finansowanie. Przewidziana w PW 2024 na 2026 r. transza obligacji dla komponentu kolejowego (9,5 mld zł), z pierwszą częścią planowaną na I kwartał 2026 r., nie została uruchomiona – do połowy roku Spółka nie otrzymała z tego tytułu żadnych środków, a właściwy wniosek o dokapitalizowanie nie wpłynął do Ministerstwa Finansów. Zablokowany pozostawał także dostęp do krajowych dotacji z programu FEnIKS (kryterium wpisu do Krajowego Programu Kolejowego). W efekcie, mimo deklarowanej gotowości merytorycznej, z sześciu planowanych postępowań na odcinek Warszawa — Łódź ogłoszono jedynie dwa, co bezpośrednio zagraża zapowiadanej terminowi oddania linii w 2032 r.

6. Wybrane aspekty działalności prowadzonej przez Spółkę

6.1. Stan zatrudnienia

W 2025 r. zatrudnienie rośnie skokowo w związku z wejściem Spółki w kolejne fazy realizacji celu strategicznego oraz zwiększeniem liczby prowadzonych zadań i projektów. Stan na koniec roku wzrósł z 711 do 1116 osób na stanowiskach nieprodukcyjnych (łącznie z czteroosobowym Zarządem – z 715 do 1120 osób), a zatrudnienie średnioroczne zwiększyło się z 725 do niemal 900 etatów. Przyrost dotyczył w znacznej części komórek administracyjnych.

Zatrudnienie	31.12.2025	31.12.2024
Stan na koniec roku (osoby, łącznie z Zarządem)	1 120	715
w tym stanowiska nieprodukcyjne	1 116	711
Zarząd (na podstawie powołania)	4	4
Zatrudnienie średnioroczne (etaty)	899,58	725,29

Tabela 11. Stan zatrudnienia Spółki (Sprawozdanie Zarządu za 2025 r.). Źródło: Sprawozdanie Zarządu za 2025 r., pkt 1.4.

Mimo blisko dwukrotnego wzrostu zatrudnienia w latach 2024–2025 skuteczność rozbudowanej organizacji jest kwestionowana: nieoficjalnie „brak sprawczości” wskazywano jako jeden z powodów odwołania prezesa i wiceprezesa Spółki pod koniec lipca 2026 r. W ocenie Stowarzyszenia szybki rozrost zatrudnienia (sam w sobie wobec skali zadań leżących przed Spółką nie będący błędem) nie przełożył się na realne tempo przygotowania i uruchamiania inwestycji.

6.2. Rebranding

Na początku grudnia 2025 r. premier Donald Tusk ogłosił, że budowane lotnisko i cały program nie będą już funkcjonować pod nazwą „Centralny Port Komunikacyjny”, lecz jako „Port Polska”; jako uzasadnienie wskazał, że dotychczasowa marka została – jak to ujął – „zhańbiona” przez poprzednie władze i budzi negatywne skojarzenia. Samo Sprawozdanie Zarządu za 2025 r. podaje, że decyzję oparto na badaniach postrzegania marki (część Strategii Komunikacji), a do wdrożenia nazwy powołano Zespół wdrożeniowy; rebranding objął spółki zależne (Port Polska.OZE, Port Polska.Lotnisko, Port Polska.Paliwa, Port Polska.KDP i Port Polska.Logispark). Zmiana marki spotkała się z szeroką krytyką, którą można sprowadzić do trzech zarzutów: politycznego charakteru decyzji, braku rzetelnych podstaw analitycznych oraz niekonsekwencji i chaosu we wdrażaniu.

Zmiana nazwy ma charakter przede wszystkim polityczny, a nie zarządczy czy inwestycyjny. Ogłosił ją osobiście premier, a nie zarząd Spółki odpowiedzialnej za projekt i wprost sformułował ją jako symboliczne „odcięcie się” od poprzedniej ekipy rządzącej. Samo uzasadnienie (że dawna marka została „zhańbiona” przez poprzedników) jest argumentem z porządku sporu politycznego, nie zaś z analizy potrzeb przedsięwzięcia. Uzależnianie tożsamości strategicznej infrastruktury od bieżącej polityki podważa ciągłość i wiarygodność wieloletniego programu, który jako inwestycja ponadkadencyjna powinien być wyłączony z logiki cyklu wyborczego.

Choć Spółka uzasadnia zmianę „badaniami postrzegania marki” w ramach Strategii Komunikacji, ani metodologii, ani wyników tych badań nie upubliczniono, decyzji nie sposób więc zweryfikować jako opartej na dowodach. Nie przedstawiono żadnej publicznej analizy kosztów i korzyści, która wykazywałaby, że nowa nazwa poprawia rozpoznawalność, zaufanie czy postrzeganie przez inwestorów; brak też badań porównawczych obu nazw. Tymczasem marka „CPK” funkcjonowała od 2018 r., weszła do powszechnego użycia, a także do dokumentów Unii Europejskiej (korytarze sieci TEN-T) i międzynarodowych postępowań przetargowych (ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym UE / TED). Zastępowanie utrwalonego, rozpoznawalnego także za granicą identyfikatora bez przejrzystej analizy ryzyka i korzyści trudno uznać za działanie uzasadnione merytorycznie; wygląda to raczej na decyzję wizerunkowo-polityczną ubieraną *ex post* w język badań marketingowych.

Wprowadzanie nowej marki cechują wewnętrzna sprzeczność i brak koordynacji. Po pierwsze, fundament prawny pozostał nietknięty: ustawa o CPK oraz firma Spółki (Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.) są niezmienione, a bez nowelizacji ustawy formalna zmiana nazwy jest w praktyce niemożliwa. W efekcie program funkcjonuje równolegle pod dwiema nazwami, co utrwała rozjazd między tożsamością prawną a marketingową i rodzi wątpliwości interpretacyjne w umowach, ogłoszeniach i dokumentacji unijnej. Po drugie, przemianowanie spółek grupy przeprowadzono etapami rozłożonymi na miesiące (Port Polska.Lotnisko – grudzień 2025 r.; Port Polska.Paliwa i Port Polska.OZE – luty 2026 r.; Port Polska.KDP i Port Polska.Logispark – marzec 2026 r.), a nie w jednym, skoordynowanym kroku. Po trzecie, samo wdrożenie nie zostało przygotowane: domenę portpolska.pl zarejestrowano 5 grudnia 2025 r., lecz nie skonfigurowano serwera, a nazw kont w mediach społecznościowych nie zabezpieczono w porę. Pozwoliło to na powstanie kont satyrycznych i podszywających się pod markę. Całość złożyła się na dwutorowe, niespójne oznaczanie programu i zupełny chaos komunikacyjny.

Zestawienie tych elementów uzasadnia jednoznacznie krytyczną ocenę rebrandingu. Jest to zabieg wizerunkowo-polityczny, który nie dotyczy istoty programu i nie przyspiesza ani jednej inwestycji, a jego koszty pośrednie (czas pracowników, ujednolicanie oznaczeń, aktualizacja dokumentacji i systemów IT) obciążają Spółkę. Deklaracja „braku dodatkowych kosztów” dotyczy wyłącznie prac nad identyfikacją wizualną i pomija te obciążenia, a wyodrębniona kampania w mediach społecznościowych (50 tys. zł) jest

tylko częścią rzeczywistych nakładów uwagi i pracy. Zmiana rozpoznawalnej marki w trakcie realizacji, bez przejrzystych badań i bez umocowania prawnego, grozi rozmyciem tożsamości największego programu infrastrukturalnego w kraju, podczas gdy realne wyzwania (opóźnienia przetargowe, nierozwiązane finansowanie) pozostają nietknięte.

6.3. Wydatki reprezentacyjne i marketingowe

W 2025 r. Spółka odnotowała istotny wzrost wydatków reprezentacyjnych, marketingowych oraz na usługi prawne, PR i doradztwo związane z zarządzaniem – łącznie z 7,57 mln zł do 13,94 mln zł. Wydatki reprezentacyjne wzrosły z 92 tys. zł do 736 tys. zł, marketingowe z 216 tys. zł do 1 047 tys. zł, a wydatki na PR i komunikację społeczną z 98 tys. zł do 2 432 tys. zł. Największą pozycję stanowiło doradztwo związane z zarządzaniem (7,29 mln zł), obejmujące m.in. operaty szacunkowe na potrzeby PDN.

Wydatki (w tys. zł)	2025	2024
Reprezentacyjne	736	92
Usługi prawne	2 434	1 060
Usługi marketingowe	1 047	216
PR i komunikacja społeczna	2 432	98
Doradztwo związane z zarządzaniem	7 291	6 108
Razem	13 940	7 574

Tabela 12. Wydatki reprezentacyjne, marketingowe i doradcze (Sprawozdanie Zarządu za 2025 r.). Źródło: Sprawozdanie Zarządu za 2025 r., zestawienie wydatków reprezentacyjnych i doradczych.

Opisane powyżej wzrosty wydatków marketingowych, PR i komunikacji społecznej a zwłaszcza wydatków reprezentacyjnych (ponad 7-krotny!) budzą zaniepokojenie co do ich rzeczywistej zasadności, ponoszenia ich z poszanowaniem zasad gospodarności i powinny być przedmiotem dalszych wyjaśnień ze strony organów nadzorujących i kontrolujących działalność Spółki.

6.4. Zmiany personalne w kadrze zarządzającej

W samym analizowanym okresie Zarząd Spółki tworzyły cztery osoby: Filip Czernicki – Prezes Zarządu oraz Członkowie Zarządu Dariusz Kuś, Marcin Michalski oraz Piotr Rachwalski - wszyscy zostali powołani jeszcze w 2024 r, a następnie na ponownie na kolejną kadencję w 2026 r.. 25 czerwca 2026 r. do Zarządu powołano dodatkowo Adama Ferensa, któremu powierzono koordynację prac budowlanych i nadzór nad procesem inwestycyjnym;

Zaledwie kilka tygodni po powołaniu członków zarządu na nową kadencję, już po upływie analizowanego okresu, doszło do gwałtownej rekonstrukcji. 30 lipca 2026 r. Rada Nadzorcza odwołała Prezesa Zarządu Filipa Czernickiego oraz członka Zarządu Dariusza Kusia. Obowiązki prezesa powierzono Marcinowi Michalskiemu (p.o. prezesa); w Zarządzie pozostali ponadto Piotr Rachwalski i Adam Ferens. Nie podano przy tym

żadnego oficjalnego uzasadnienia odwołania, pozostawiając wyjaśnienie przyczyn medialnym spekulacjom.

Na potrzeby niniejszego raportu należy w tym kontekście jedynie wyrazić głębokie zaniepokojenie sposobem dokonania tych zmian i ich konsekwencjami dla realizacji Programu CPK przez Spółkę. Obawy budzi ich wpływ na dalsze pogłębienie negatywnych konsekwencji w zakresie jakości zarządzania i decyzyjności w prowadzeniu niezwykle złożonych zadań inwestycyjnych wymagających profesjonalnej i zaangażowanej kadry menadżerskiej.

6.5. Ocena stanu realizacji planu postępowań

Spółka w kwietniu 2025 r. opublikowała plan postępowań przetargowych na II-IV kwartał 2025 r., a we wrześniu 2025 r. opublikowała plan postępowań na lata 2026 – 2028. Pełna lista postępowań planowanych przez Spółkę w analizowanym okresie znajduje się w Załączniku nr 1 do niniejszego Raportu.

Spółka nie opublikowała informacji o realizacji wskazanych planów postępowań. Rezultaty takiej analizy przedstawia poniższa tabela.

	Plan na II-IV kwartał 2025	Plan na I i II kwartał 2026
Ilość planowanych postępowań	53	30
Ilość ogłoszonych postępowań	25	4
Stopień realizacji	46%	13%
Ilość postępowań ogłoszonych po terminie	3	b.d.
Ilość ogłoszonych, ale nie ujętych w planie postępowań	16	6
Deklarowana wartość planu	30 mld	40 mld
Rzeczywista wartość planu	b.d.	b.d.
Wartość realizacji planu	b.d.	b.d.
Ilość zawartych umów	22	1

Tabela 13. Realizacja planu postępowań przetargowych na analizowany okres (opracowanie własne).

W okresie od 1 stycznia 2025 r. do 30 czerwca 2026 r. Spółka zawarła 44 umowy o zamówienie publiczne, w tym 10 umów w wyniku postępowań wszczętych przed 2025 r., 11 umów z wolnej ręki tj. bez procedury konkurencyjnej oraz 23 umowy w wyniku postępowań wszczętych od 2025 r.

W analizowanym okresie, Spółka planowała uruchomić 14 postępowań o wartości powyżej 1 mld. zł. Uruchomiono 4 z 14 planowanych postępowań, w żadnym z nich nie podpisano umowy.

W ciągu 18 miesięcy Spółka uruchomiła 8 postępowań w trybie dialogu konkurencyjnego. Ten tryb wyboru wykonawcy wybrano m.in. do najdroższych i najbardziej skomplikowanych postępowań wskazanych poniżej.

1. Budowa Terminala Lotniska;
2. Zaprojektowanie, dostawa, montaż oraz uruchomienie i serwis Urządzeń Transportu Bliskiego (UTB) dla Lotniska CPK;
3. Zaprojektowanie, dostawa, montaż oraz uruchomienie i serwis rękawów dla Terminala Pasażerskiego Lotniska CPK;
4. Zaprojektowanie, dostawa, montaż oraz uruchomienie i serwis urządzeń kontroli bezpieczeństwa dla Lotniska realizowanego w ramach programu inwestycyjnego Port Polska;
5. Budowa tunelu kolejowego oraz dworca kolejowego wraz z wykonaniem niezbędnych prac projektowych;
6. Kolejowe roboty budowlane zasadnicze - odcinek realizacyjny 1 (Projekt linia kolejowa LK85 Warszawa - Łódź);
7. Wybór Wykonawcy robót budowlanych zasadniczych (WRB) bez dialogu technicznego, dla Pakietu 1 (Faza 1 i 2) w projekcie "Y - Węzeł Kolejowy CPK";
8. Zaprojektowanie i wybudowanie podstacji trakcyjnych WN/2x25 kV CPK i Dmosin zasilających odc. LK85 Warszawa — Łódź.

Zgodnie ze sprawozdaniem Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych za 2024 r., tryb dialogu uruchamiany jest zaledwie w 0,23% postępowań odpowiadających 0,19% ich wartości. W okresie styczeń 2025 – czerwiec 2026 Spółka ogłosiła 54 postępowania, z tego aż 8 w trybie dialogu konkurencyjnego, co stanowi 14,81% i znacznie (64 razy) odstaje od średniej rynkowej w Polsce. Uruchamiając postępowania w tym trybie Spółka nie dysponuje szczegółami dotyczącymi tych postępowań tj. nie dysponuje ani opisem przedmiotu zamówienia, ani Specyfikacją Warunków Zamówienia, ani umową. Spółka, uruchamiając te postępowania Spółka publikuje jedynie ogólny opis potrzeb i wymagań

Niezależnie od powyższych konkluzji poniżej przedstawiamy listę zawartych umów podpisanych w analizowanym okresie w wyniku prowadzonych postępowań przetargowych. Wartość tych umów (około 1,5 mld zł) pokazuje wyraźnie z jakimi opóźnieniami mamy obecnie do czynienia – warto tylko wspomnieć, że na podstawie nowego PW 2024, Spółka powinna wydawać w latach 2025 i 2026 średnio ok. 10,5 mld zł rocznie a więc kwotę 7 razy wyższą niż zakontraktowana w rocznym analizowanym okresie.

Lp.	Nazwa umowy	Wykonawca	Data	Wartość netto (zł)
1	Przyłączenie podstacji trakcyjnych Pabianice, Kuźnica-Czajków i Dziadowa Kłoda zasilających odcinek LK85/LK86 Łódź — Wrocław do sieci przesyłowej	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	27.05.2026	74 696 000
2	Umowa ramowa na wykonanie Obsługi Geodezyjnej Inwestycji dla części lotniskowej CPK	POLSERVICE GEO I in. (konsorcjum)	29.04.2026	11 500 000
3	Dokumentacja projektowa tunelu dalekobieżnego KDP w Łodzi (linia nr 85 z włączeniem w linię nr 14) – odcinek Łódź Retkinia	Multiconsult Polska	30.01.2026	47 716 802
4	Inżynier Kontraktu dla „Budowy korytarzy transportowych dojazdowych przy budowie CPK”	BBF	31.12.2025	11 416 309
5	Koncepcja projektowo-kosztorysowa farmy fotowoltaicznej 20 MWp i magazynu energii 50 MW / 100 MWh na terenie CPK	ELEKTROTIM	30.12.2025	3 361 590
6	Przyłączenie podstacji trakcyjnych CPK i Dmosin (odcinek LK85 Warszawa — CPK — Łódź) do sieci przesyłowej	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	23.12.2025	46 062 000
7	Budowa korytarzy transportowych dojazdowych przy budowie CPK – ETAP 3	Trakcja S.A.	16.12.2025	110 451 587
8	Budowa korytarzy transportowych dojazdowych przy budowie CPK – ETAP 1	Duna Polska S.A.	03.12.2025	93 012 923
9	Zaprojektowanie i budowa bocznicy kolejowej (linia nr 3 – CPK) wraz z robotami towarzyszącymi	Track Tec Construction / UNIBEP	16.12.2025	143 209 908
10	Zaprojektowanie, dostawa, montaż i uruchomienie Systemu Obsługi Bagażu (BHS) dla Lotniska CPK	Vanderlande Logistics	30.10.2025	725 317 948
11	Doradztwo i obsługa procesu certyfikacji zrównoważonego budownictwa obiektów i infrastruktury lotniska CPK	Sweco Polska	15.09.2025	26 970 077
12	Dokumentacja projektowa centrum przetwarzania danych (Umowa Ramowa 1 – Obiekty Wspierające Lotnisko)	AKE Studio / APA Czech i in.	10.09.2025	5 152 347
13	Przyłączenie CPK do sieci przesyłowej 400 kV	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	31.07.2025	20 112 960
14	Inżynier Kontraktu dla „Usunięcia kolizji linii wysokiego napięcia 110 i 220 kV przy budowie CPK”	B-ACT / Transprojekt Gdański i in.	23.07.2025	3 121 674

Lp.	Nazwa umowy	Wykonawca	Data	Wartość netto (zł)
15	Przeprowadzenie badań archeologicznych (zamówienie z wolnej ręki – zamówienie podobne)	ASINUS Igor Maciszewski	16.07.2025	1 541 775
16	Zamówienie specjalne – doradztwo techniczne dotyczące aspektów operacyjnych (DRF)	Hill International N.V.	08.07.2025	1 682 100
17	Archeologiczne badania wykopaliskowe w związku z budową Układu Drogowego łączącego teren Lotniska CPK z siecią dróg publicznych	Archeoplan (P. Wierzbicki) i in.	30.06.2026	3 409 560
18	Umowa ramowa – usługi badań laboratoryjnych dla robót zasadniczych związanych z budową CPK (przetarg nieograniczony)	Instytut Badawczy Dróg i Mostów i in.	23.06.2026	30 810 667
19	Catering Lotniczy (Umowa Ramowa 1)	Projmors Ase Group	31.10.2025	3 000 000
20	Baza Utrzymania Landside (Umowa Ramowa 2)	Piotr Płaskowicki Architekt	06.11.2025	4 600 000
21	Obiekty Cargo 1 (Umowa Ramowa 2)	Cundall	18.03.2026	15 400 000
22	Obiekty Cargo 2 – obiekty integratorów i ogrodzenie strefy airside (Umowa Ramowa 2)	Przeds. Spółdzielcze „Budoprojekt”	28.04.2026	8 900 000
23	Głębokie fundamentowanie / palowanie pod Terminal Pasażerski	Budimex S.A.	22.06.2026	146 000 000
RAZEM (23 umowy)				1 537 446 227

Tabela 14. Umowy zawarte w analizowanym okresie (opracowanie własne).

7. Podsumowanie raportu wraz z rekomendacjami

Okres od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r. był dla programu CPK czasem, w którym pod płaszczykiem „urealniania założeń” pogłębiły się kluczowe ryzyka, a dystans między oficjalną narracją a rzeczywistością wyraźnie się powiększył. W podprogramie lotniskowym realnemu postępowi administracyjnemu i kontraktowemu towarzyszyły dotkliwe opóźnienia harmonogramowe oraz przerzucenie ryzyka finansowego na państwo. W podprogramie kolejowym utrwalił się dualizm: wąsko zakrojone i zagrożone brakiem finansowania kontraktowanie linii Y przy jednoczesnym zawieszeniu pozostałych linii i zastąpieniu ich dopiero co ogłoszoną, nieopartą na analizach koncepcją Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Całości dopełnił chaos wizerunkowy (rebranding) i personalny (odwołania w zarządzie).

7.1. Podprogram lotniskowy

Do najważniejszych ustaleń w podprogramie lotniskowym należą po stronie realnych postępów: nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji lokalizacyjnej (grudzień 2025 r.) i zamknięcie PDN (styczeń 2026 r.); a po stronie porażek: odbiór projektu budowlanego Terminala z 7-miesięcznym opóźnieniem i przesunięcie palowania o ok. 21 miesięcy, opóźnione projektowanie tunelu i strefy Airside, unieważnienie pierwszego rozstrzygnięcia postępowania na Generalnego Inżyniera Kontraktu oraz odejście od rynkowego inwestora strategicznego na rzecz kapitałowego włączenia PPL i finansowania dłużnego obciążającego budżet państwa.

Stowarzyszenie formułuje wobec podprogramu lotniskowego następujące rekomendacje:

- jeżeli formuła finansowania udziałowego w 100% po stronie podmiotów państwowych ma zostać utrzymana, bezwzględne wprowadzenie mechanizmów, które zmitygują ryzyka płynące z tej decyzji (trudności z pozyskaniem finansowania, przeniesienie niskiej kultury organizacyjnej z Lotniska Chopina na CPK)
- ochrona multimodalnego charakteru CPK oraz mitygację ryzyka opóźnienia jego otwarcia przez opóźnienia i zmiany projektowe wygenerowane przez komponent kolejowy w związku z planami podnoszenia prędkości pociągów pod Lotniskiem CPK;
- przywrócenie pełnej jawności harmonogramów i budżetów, warunkującej rzetelną społeczną kontrolę największej inwestycji infrastrukturalnej w kraju;
- proaktywne, równoległe zarządzanie postępowaniami administracyjnymi, w szczególności przyspieszenie uzyskania ostateczności decyzji lokalizacyjnej oraz pozwoleń na budowę, w celu ograniczenia dalszej kaskady opóźnień;

- niezwłoczne odblokowanie Pakietów 2 i 3 Węzła Kolejowego CPK (łącznie do Centralnej Magistrali Kolejowej), bez których lotnisko utraci bezpośrednie połączenie kolejowe z Polską południową;
- utrzymanie realnego, rynkowego charakteru finansowania oraz minimalizowanie ryzyka przeniesienia całości kosztów na budżet państwa, m.in. poprzez rygorystyczne monitorowanie prognoz popytu przy zwiększonej do 44 mln pasażerów skali otwarcia;
- racjonalną, ograniczoną i zsynchronizowaną z harmonogramem CPK modernizację Lotniska Chopina oraz pełne wykorzystanie lotniska w Radomiu poprzez Administracyjny Podział Ruchu.

7.2. Podprogram kolejowy

Zmiany w podprogramie kolejowym Stowarzyszenie ocenia zdecydowanie krytycznie i to mimo pewnego postępu na linii Y, który w minionym roku sam został podważony brakiem finansowania. Ujawniona korespondencja Spółki z resortem pokazała, że nieuruchomienie przewidzianej w PW 2024 transzy obligacji (9,5 mld zł na 2026 r.) oraz zablokowany dostęp do programu FEnKS bezpośrednio wstrzymały ogłaszanie kolejnych przetargów na odcinek Warszawa — Łódź (ogłoszono jedynie 2 z 6), realnie zagrażając terminowi 2032 r. Jednocześnie utrzymanie w zawieszeniu wszystkich linii poza „Ygrekiem”, podniesienie prędkości eksploatacyjnej do 350 km/h oraz brak analiz uzasadniających nowe koncepcje prowadzą do skutków wykluczających (ograniczenie dostępności transportowej), antyprzemysłowych (marginalizacja krajowego przemysłu taborowego), nieefektywnych (obniżenie przepustowości i współużytkowania linii), demilitaryzujących (zaniechanie linii o znaczeniu obronnym) oraz sprzecznych z polityką UE i siecią TEN-T.

W związku z powyższym Stowarzyszenie ponawia i aktualizuje następujące rekomendacje:

- niezwłoczne ogłoszenie pozostałych postępowań na odcinki KDP Warszawa – Łódź (obecnie 2 z 6), przy zachowaniu ciągłości i przewidywalności planu przetargowego dla wykonawców;
- niezwłoczne wznowienie przygotowywania dokumentacji projektowej dla nowych linii kolejowych CPK, co najmniej w zakresie linii o znaczeniu obronnym i pozostałych linii wpisanych do sieci TEN-T, tak aby umożliwić rozpoczęcie budowy ponad 780 km nowych linii do 2030 roku (poza „Ygrekiem”);
- przywrócenie prędkości eksploatacyjnej 250 km/h jako podstawowego parametru KDP w Polsce, zapewniającej współużytkowanie infrastruktury przez pociągi regionalne (REx) i szybkie pociągi intermodalne oraz optymalizację kosztów budowy i eksploatacji;

- przywrócenie pierwotnej funkcji poolu taborowego jako narzędzia rozwoju krajowej, modularnej platformy pojazdów (składy KDP 250 km/h oraz REx 200–230 km/h);
- przeprojektowanie suboptymalnych przebiegów tras i wjazdów do miast, w szczególności Kalisza, Płocka, Włocławka oraz odcinka LK29 Ostrołęka – Łomża;
- pilne zabezpieczenie finansowania komponentu kolejowego – uruchomienie zapisanej w PW 2024 transzy obligacji oraz odblokowanie dostępu do programu FENIKS poprzez zmianę kryterium wpisu do Krajowego Programu Kolejowego, bez czego budowa priorytetowej linii Warszawa – Łódź nie ruszy;
- przywrócenie organizacji Sieci Terminali Intermodalnych (STI) oraz skorelowanie jej z Horyzontalnym Rozkładem Jazdy;
- w odniesieniu do Zintegrowanej Sieci Kolejowej – opublikowanie analiz ruchowych i dokumentów wykonawczych uzasadniających kształt sieci, prowadzenie prac w oparciu o rzeczywiste konsultacje społeczne oraz zagwarantowanie, że ZSK nie stanie się pretekstem do dalszego opóźniania lub rozmywania inwestycji już przygotowanych w ramach programu CPK – w szczególności linii wpisanych do sieci TEN-T oraz o znaczeniu obronnym;
- przywrócenie pełnej przejrzystości finansowania i harmonogramów, warunkującej rzetelną społeczną kontrolę największego programu infrastrukturalnego w kraju.

7.3. Zakończenie

Stowarzyszenie wyraża nadzieję, że ustalenia i rekomendacje zawarte w niniejszym raporcie posłużą rzeczywistej, merytorycznej debacie o CPK opartej na faktach, a nie na komunikatach wizerunkowych oraz przełożą się na realną korektę sposobu prowadzenia programu, od której zależy dotrzymanie terminów i racjonalne wydatkowanie środków publicznych. Stowarzyszenie dziękuje wszystkim, którzy poświęcili swój czas, doświadczenie i wiedzę ekspercką na przygotowanie niniejszego Raportu.

Warszawa, 3 sierpnia 2026 r.

Załącznik nr 1 Postępowania planowane do wszczęcia w analizowanym okresie

Lp.	Postępowanie przetargowe	Orientacyjny przedział wartości	Planowany kwartał
A. Postępowania planowane do wszczęcia w II–IV kwartale 2025 r. (plan postępowań na 2025 r.)			
1	Umowa ramowa na wykonanie Testów Prywatnego Inwestora.	poniżej 3 mln zł	II kw. 2025
2	Umowa na wsparcie w zakresie wydawania nieruchomości na rzecz spółki Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.	10 mln zł – 50 mln zł	II kw. 2025
3	Świadczenie usługi prywatnej chmury obliczeniowej wraz z zapewnieniem usługi administrowania.	poniżej 3 mln zł	II kw. 2025
4	Dostawa oprogramowania biurowego wraz z usługami rozwoju.	10 mln zł – 50 mln zł	II kw. 2025
5	Zamówienie Wykonawcze na przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej (Projekt linia kolejowa LK86 na odc. Sieradz Północny - Kępno).	poniżej 3 mln zł	II kw. 2025
6	Zamówienie Wykonawcze na przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej (Projekt linia kolejowa LK86 na odc. Kępno - Czernica Wrocławska).	poniżej 3 mln zł	II kw. 2025
7	Zamówienie Wykonawcze na przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej (Projekt linia kolejowa LK85 na odc. Łódź - Sieradz Północny).	poniżej 3 mln zł	II kw. 2025
8	Opracowanie dokumentacji projektowej wraz ze wsparciem technicznym dla Projektu pn. „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14” – odcinek Posterunek Odgałęźny Łódź Retkinia.	10 mln zł – 50 mln zł	II kw. 2025
9	Doradca prawny i podatkowy w transakcji dotyczącej Spółki.Lotnisko.	poniżej 3 mln zł	II kw. 2025
10	Doradca prawny w transakcji pozyskania finansowania dłużnego na budowę Lotniska CPK	3 mln zł – 10 mln zł	II kw. 2025
11	Zamówienie Wykonawcze na świadczenie usług Inżyniera Kontraktu dla prac przygotowawczych w branżach sanitarnej i hydrotechnicznej.	3 mln zł – 10 mln zł	II kw. 2025
12	Budowa zasilania elektrycznego tymczasowego na etap budowy lotniska CPK oraz usunięcie kolizji sn/nn cz.1.	50 mln zł – 100 mln zł	II kw. 2025
13	Zamówienie Wykonawcze na świadczenie usług Inżyniera Kontraktu dla prac przygotowawczych w branżach energetycznej i teletechnicznej.	3 mln zł – 10 mln zł	II kw. 2025
14	Świadczenie usług Inżyniera Kontraktu dla prac przygotowawczych w branży drogowej (lotnisko).	10 mln zł – 50 mln zł	II kw. 2025
15	Ochrona docelowego zaplecza Zamawiającego w Drybusie.	poniżej 3 mln zł	II kw. 2025

Lp.	Postępowanie przetargowe	Orientacyjny przedział wartości	Planowany kwartał
16	Zasilanie docelowe lotniska - umowa przyłączeniowa z PSE.	10 mln zł – 50 mln zł	II kw. 2025
17	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla obiektów Komisariatu Policji (lotnisko).	3 mln zł – 10 mln zł	II kw. 2025
18	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla obiektów lotniskowego Centrum Przetwarzania Danych (Data Center).	3 mln zł – 10 mln zł	II kw. 2025
19	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla obiektów Centrum konsolidacyjnego Terminala (lotnisko).	3 mln zł – 10 mln zł	II kw. 2025
20	Wybór Wykonawcy na opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie Elektrowni Fotowoltaicznej (Etap I), Magazynów Energii (Etap I) i GPO/RPZ.	10 mln zł – 50 mln zł	II kw. 2025
21	Świadczenie usług notarialnych na rzecz Spółki sp. z o.o.	poniżej 3 mln zł	III kw. 2025
22	Pełnienie nadzoru nad projektowaniem i realizacją Robót oraz zarządzanie Kontraktem pn.: „Projekt i budowa układu drogowego łączącego teren lotniska CPK z siecią dróg publicznych”.	100 mln zł – 250 mln zł	III kw. 2025
23	Pełnienie obsługi laboratoryjnej na Kontrakcie pn.: „Projekt i budowa układu drogowego łączącego teren lotniska CPK z siecią dróg publicznych”.	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
24	Opracowanie strategii biznesowo-operacyjnej dostępu naziemnego dla CPK.	3 mln zł – 10 mln zł	III kw. 2025
25	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie projektu i budowę układu drogowego łączącego Teren Lotniska CPK z siecią dróg publicznych. Zamawiający przewiduje 3 Zamówienia Wykonawcze.	powyżej 1 mld zł	III kw. 2025
26	Zaprojektowanie i wykonanie budowy bocznic kolejowej i robót towarzyszących dla projektu pn. „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania - budowa bocznic kolejowej na odcinku linia kolejowa nr 3 - Centralny Port Komunikacyjny.	100 mln zł – 250 mln zł	III kw. 2025
27	Zamówienie Wykonawcze na świadczenie usług Inżyniera Kontraktu dla Projektu: "Zaprojektowanie i wykonanie budowy bocznic kolejowej i robót towarzyszących dla projektu pn. „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania - budowa bocznic kolejowej na odcinku linia kolejowa nr 3 - Centralny Port Komunikacyjny.	3 mln zł – 10 mln zł	III kw. 2025
28	Zamówienie Wykonawcze na świadczenie usług Inżyniera Kontraktu dla projektu Budowa Węzła CPK Pakiet 1.	50 mln zł – 100 mln zł	III kw. 2025

Lp.	Postępowanie przetargowe	Orientacyjny przedział wartości	Planowany kwartał
29	Wybór wykonawców due diligence w transakcji pozyskania finansowania dłużnego na budowę Lotniska CPK (Zamawiający przewiduje kilka postępowań).	poniżej 3 mln zł	III kw. 2025
30	Świadczenie usług Generalnego Inżyniera Kontraktu dla lotniska.	powyżej 1 mld zł	III kw. 2025
31	Budowa kolektora sanitarnego do oczyszczalni ścieków w Żyrardowie odprowadzającego ścieki z etapu robót budowlanych oraz etapu eksploatacji lotniska.	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
32	Projekt i wykonanie ogrodzenia terenu inwestycji wraz z bramami, systemami zabezpieczeń i kontrolą dostępu.	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
33	Przebudowa bocznicy kolejowej w Teresinie.	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
34	Przebudowa bocznicy kolejowej w Korytowie.	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
35	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla obiektów bazy utrzymania Landside.	3 mln zł – 10 mln zł	III kw. 2025
36	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla obiektów cateringu na terenie lotniska.	3 mln zł – 10 mln zł	III kw. 2025
37	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla Strefy Cargo - Obiekty Agentów Handlingowych 1 i Służb	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
38	Umowa Ramowa na usługi badań laboratoryjnych dla robót zasadniczych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego.	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
39	Umowa Ramowa na świadczenie kompleksowej obsługi geodezyjnej na cele budowy lotniska i infrastruktury z nim związanej, realizowanych w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.	10 mln zł – 50 mln zł	III kw. 2025
40	Budowa Terminala Lotniska - Dialog Konkurencyjny	powyżej 1 mld zł	III kw. 2025
41	Wybór wykonawcy Master Planu Airport City.	3 mln zł – 10 mln zł	IV kw. 2025
42	Zamówienie Wykonawcze na wykonanie archeologicznych badań wykopaliskowych (Projekt linia kolejowa LK85 Warszawa - Łódź).	10 mln zł – 50 mln zł	IV kw. 2025
43	Kolejowe roboty budowlane zasadnicze - odcinek realizacyjny 1 (Projekt linia kolejowa LK85 Warszawa - Łódź).	powyżej 1 mld zł	IV kw. 2025
44	Kolejowe roboty budowlane zasadnicze - odcinek realizacyjny 2 (Projekt linia kolejowa LK85 Warszawa - Łódź).	powyżej 1 mld zł	IV kw. 2025
45	Wsparcie eksperckie w zakresie opracowania strategii i uruchomienia procesu ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer) dla lotniska CPK.	3 mln zł – 10 mln zł	IV kw. 2025
46	Wykonanie kryjówek dla nietoperzy w Forcie V Dębina (działania kompensacyjne).	3 mln zł – 10 mln zł	IV kw. 2025

Lp.	Postępowanie przetargowe	Orientacyjny przedział wartości	Planowany kwartał
47	Przebudowa sieci wodociągowej poza obszarem CPK na terenie gmin Wiskitki i Baranów.	10 mln zł – 50 mln zł	IV kw. 2025
48	Opracowanie dokumentacji projektowej oraz wykonanie przełożenia koryta rowu Dopytyw z Nowego Oryszewa wraz z przebudową kolidujących urządzeń melioracyjnych oraz budową zbiornika retencyjnego przed ujściem do Pisi Gągoliny (Projektuj i Buduj).	50 mln zł – 100 mln zł	IV kw. 2025
49	Zamówienie Wykonawcze na budowę dróg wewnętrznych na czas budowy lotniska.	100 mln zł – 250 mln zł	IV kw. 2025
50	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla obiektów Centrum konsolidacji Airside.	3 mln zł – 10 mln zł	IV kw. 2025
51	Zamówienie Wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla obiektów Strefy Cargo - Obiekty Agentów Handlingowych 2 i 3.	10 mln zł – 50 mln zł	IV kw. 2025
52	Zamówienie Wykonawcze na zakładanie i utrzymanie geodezyjnej osnowy realizacyjnej dla lotniska.	3 mln zł – 10 mln zł	IV kw. 2025
53	Zamówienie Wykonawcze na prowadzenie mapy dyżurnej dla lotniska.	poniżej 3 mln zł	IV kw. 2025
B. Postępowania planowane do wszczęcia w I-II kwartale 2026 r. (plan postępowań 2026–2028)			
1	Wybór wykonawcy projektów zieleni przy drogach krajowych w projekcie "Realizacja działań kompensacyjnych oraz monitoringu środowiska"	1 mln zł – 3 mln zł	I kw. 2026
2	Postępowanie wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej Sortowni Terminala	3 mln zł – 10 mln zł	I kw. 2026
3	Wykonanie monitoringu przyrodniczego w zakresie rozpoznania zachowań wybranych gatunków ornitofauny w projekcie "Realizacja działań kompensacyjnych oraz monitoringu środowiska"	3 mln zł – 10 mln zł	I kw. 2026
4	Wybór wykonawcy na pozyskanie Planu transportowego na potrzeby obsługi CPK w projekcie Koncepcja Operacyjna Lotniska CPK (ConOps)	3 mln zł – 10 mln zł	I kw. 2026
5	Postępowanie wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej dla Obiektów służb	3 mln zł – 10 mln zł	I kw. 2026
6	Postępowanie wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej Centrum konsolidacji Airside	3 mln zł – 10 mln zł	I kw. 2026
7	Pozyskanie laboratorium do wykonania badań sprawdzających Y - Tunel KDP w Łodzi	3 mln zł – 10 mln zł	I kw. 2026
8	Postępowanie wykonawcze na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót rozbiórkowych oraz wycinki drzew i krzewów wraz z uporządkowaniem terenu - Pakiet 5	10 mln zł – 50 mln zł	I kw. 2026
9	Realizacja włączenia Bocznicy w LK3 przez PKP PLK - umowa trójstronna	10 mln zł – 50 mln zł	I kw. 2026
10	Budowa kolektora ściekowego na czas budowy CPK wraz z możliwością wykorzystania na etapie eksploatacji lotniska	10 mln zł – 50 mln zł	I kw. 2026

Lp.	Postępowanie przetargowe	Orientacyjny przedział wartości	Planowany kwartał
	w projekcie "Budowa kolektora ściekowego oraz wodociągu"		
11	Wybór Inżyniera Kontraktu - Umowa Wykonawcza Pakiet 1 w projekcie "Y - Węzeł Kolejowy CPK"	50 mln zł – 100 mln zł	I kw. 2026
12	Wybór wykonawcy na kolejowe roboty budowlane zasadnicze - odcinek realizacyjny 3 (w ramach budowy linii kolejowej LK85 Warszawa - Łódź)	1 mld zł – 3 mld zł	I kw. 2026
13	Wybór wykonawcy na kolejowe roboty budowlane zasadnicze - odcinek realizacyjny 4 (w ramach budowy linii kolejowej LK85 Warszawa - Łódź)	1 mld zł – 3 mld zł	I kw. 2026
14	Wybór wykonawcy na kolejowe roboty budowlane zasadnicze - odcinek realizacyjny 5 (w ramach budowy linii kolejowej LK85 Warszawa - Łódź)	1 mld zł – 3 mld zł	I kw. 2026
15	Postępowanie wykonawcze nr 1 na Geodezyjną Obsługę Inwestycji	1 mln zł – 3 mln zł	II kw. 2026
16	Wdrożenie stałej organizacji ruchu w projekcie "Zapewnienie infrastruktury transportowej na potrzeby budowy CPK"	1 mln zł – 3 mln zł	II kw. 2026
17	Wybór wykonawcy na potrzeby utworzenia obszarowej formy ochrony "Kumaki Jaktorowskie" w projekcie "Realizacja działań kompensacyjnych oraz monitoringu środowiska"	1 mln zł – 3 mln zł	II kw. 2026
18	Wybór wykonawcy monitoringu klimatu wibroakustycznego na etapie budowy w projekcie "Realizacja działań kompensacyjnych oraz monitoringu środowiska"	1 mln zł – 3 mln zł	II kw. 2026
19	Wybór wykonawcy projektów zieleni przy drogach wojewódzkich w projekcie "Realizacja działań kompensacyjnych oraz monitoringu środowiska"	1 mln zł – 3 mln zł	II kw. 2026
20	Wybór wykonawcy budynków wraz z instalacjami z zakresu bezpieczeństwa w strefie Landside	10 mln zł – 50 mln zł	II kw. 2026
21	Wybór wykonawcy Dworca autobusowego CPK oraz przystanków kolejowych CPK "wschód" i "zachód"	100 mln zł – 250 mln zł	II kw. 2026
22	Zaprojektowanie i wybudowanie podstacji trakcyjnych WN/2x25 kV CPK i Dmosin zasilających odc. LK85 Warszawa - Łódź w projekcie "Zasilanie trakcyjne 2x25 kV"	100 mln zł – 250 mln zł	II kw. 2026
23	Wybór wykonawcy na główną pętlę dojazdową wraz z budową mostów pieszych	250 mln – 500 mln zł	II kw. 2026
24	Wybór wykonawcy układu drogowego strefy Landside zachód	500 mln – 1 mld zł	II kw. 2026
25	Wybór wykonawcy układu drogowego strefy Landside wschód	1 mld zł – 3 mld zł	II kw. 2026
26	Zawarcie umowy ramowej na realizację prac budowlanych budynków Landside	1 mld zł – 3 mld zł	II kw. 2026

Lp.	Postępowanie przetargowe	Orientacyjny przedział wartości	Planowany kwartał
27	Wybór wykonawcy na kolejowe roboty budowlane zasadnicze - odcinek realizacyjny 6 (w ramach budowy linii kolejowej LK85 Warszawa - Łódź)	3 mld zł – 5 mld zł	II kw. 2026
28	Zawarcie umowy ramowej na budowę infrastruktury lotniskowej w obszarze Airside i Landside	powyżej 5 mld zł	II kw. 2026
29	Opracowanie projektu wykonawczego i budowa podsystemu "Sterowanie" na odc. LK85 Warszawa - Łódź z prawem opcji na odc. LK86 Łódź - Wrocław	1 mld zł – 3 mld zł	II kw. 2026
30	Opracowanie projektu wykonawczego i budowa podsystemu "Energia" na odc. LK85 Warszawa - Łódź z prawem opcji na odc. LK86 Łódź - Wrocław	1 mld zł – 3 mld zł	II kw. 2026

Tabela 15. Zestawienie postępowań, które według planów spółki CPK miały zostać wszczęte w okresie sprawozdawczym, z podziałem na II–IV kwartał 2025 r. oraz I–II kwartał 2026 r. Opracowanie własne na podstawie dokumentów Spółki - „Planu postępowań przetargowych na 2025 r.” oraz „Planu postępowań inwestycyjnych na lata 2026–2028”.