Przegląd ostatnich wydarzeń w projekcie CPK od Stowarzyszenia Tak dla CPK
17.11.2026

1. Prezydent podpisał nowelizację ustawy o CPK

Nowela przewiduje wprowadzenie regulacji wydłużających terminy obowiązywania szczególnych zasad gospodarowania nieruchomościami, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz realizacji inwestycji z 4 do 8 lat. Prezydent Karol Nawrocki podpisał ustawę z 22 października 2026 r. w piątek 13 listopada. Nie dajmy się jednak zwieść: wydłużenie „parasola ochronnego" nad terenami inwestycji to w praktyce przyznanie się rządu, że dotychczasowy, czteroletni horyzont nie zostanie dotrzymany. Sam rząd uzasadniał nowelę ryzykiem, że w części lokalizacji szczególne zasady wygasną, zanim inwestycje w ogóle się rozpoczną. Prezydent, podpisując ustawę, słusznie zauważył, że doraźne przedłużanie przepisów nie zastąpi całościowej, stabilnej strategii realizacji CPK – pod tym w pełni się podpisujemy.

2. Czy tunel pod lotniskiem CPK zostanie przeprojektowany?

Pełnomocnik Rządu ds. CPK Piotr Malepszak w udzielonym ostatnio wywiadzie dla Rzeczpospolitej poinformował o nowym pomyśle audytu, tym razem chodzi o projekt tunelu i dworca kolejowego pod lotniskiem CPK. Nowy prezes spółki, Piotr Borys, powołany 30 października po przedłużającym się wakacie na tym stanowisku, otrzymał czas do końca roku na weryfikację aktualnego stanu dokumentacji projektowej i podjęcie decyzji na temat jej przyszłości. Pretekstem ma być rzekoma negatywna opinia o projekcie podległego ministrowi Instytutu Kolejnictwa. Deklarację „musimy działać wolniej", która padła z ust pełnomocnika, trudno uznać za uspokajającą w inwestycji, w której każdy miesiąc zwłoki oznacza realne koszty.

Zmiana projektu tunelu i dworca pod terminalem CPK na tym etapie może sporo namieszać: dodatkowe koszty, konieczność ponownego uzgadniania dokumentacji i opóźnienia w harmonogramie. Największe ryzyko to efekt domina, tj. korekty w konstrukcji tunelu i dworca mogą wymusić zmiany w fundamentach i samej konstrukcji terminala, a to z kolei łatwo zaburzy synchronizację prac. Skala problemów będzie zależeć od tego, jak głębokie będą zmiany, zagrozi to terminowemu uruchomieniu

całego lotniska, planowanego na 2032, a według ekspertów jak i osób zarządzających projektem jest to na tę chwilę termin coraz mniej prawdopodobny.

3. BGK rozważa kredyt dla CPK do 20 mld zł – łatanie dziury zamiast planu

Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) prowadzi wstępne rozmowy o kredycie dla spółki CPK w wysokości do 20 mld zł – po maksymalnie 10 mld zł na część lotniskową i kolejową. Wiceprezes BGK Maciej Kliś doprecyzował jednak, że 20 mld zł to górny limit wynikający z regulacji bankowych, a nie przyznany kredyt. Spółka intensywnie poszukuje źródeł finansowania. Przypomnijmy, że w 2024 porzucono wsparcie od prywatnego inwestora na poziomie 8 mld zł dla części budowy lotniska.

4. Czy zakup pociągów >320 km/h przez PKP Intercity wciąż ma sens?

Spółka Centralny Port Komunikacyjny na swojej stronie opublikowała artykuł wychwalający wprowadzenie do eksploatacji we Francji najnowszej generacji pociągów dużych prędkości TGV M. Na końcu tego artykułu poinformowano o planowanym zakupie podobnej klasy pociągów (w zakresie maksymalnej prędkości, minimum 320 km/h) przez PKP Intercity. Od początku sprzeciwiamy się decyzji o podniesieniu prędkości eksploatacyjnej na nowobudowanych liniach Kolei Dużych Prędkości w Polsce do 350 km/h z planowanej wcześniej 250 km/h. Uważamy tę prędkość za wystarczającą dla naszego kraju ze względu na uwarunkowania przestrzenne i ekonomiczne.

PKP Intercity prowadzi dialog konkurencyjny na 20 składów (z opcją na kolejne 35), a rozstrzygnięcie przetargu zaplanowano na sierpień 2027 r.; będzie to kontrakt na około 20 mld zł dla zagranicznej firmy z możliwą małą kooperacją po stronie polskiej. Jednakże z ostatnich wypowiedzi najważniejszych osób skupionych wokół projektu CPK wynika, że na 2032 rok planowany jest jedynie bardzo mały fragment trasy KDP, około 50% trasy między Warszawą a Łodzią. Sam resort infrastruktury, podsumowując plany w odpowiedzi na interpelację poselską, mówi już o pociągach dopiero do 2035 r. Ze względu na liczne problemy, a przede wszystkim finansowe, prawdopodobnie trasa z Łodzi do Poznania zostanie bardzo mocno odłożona w czasie, a trasa, na której realnie pociągi o takiej prędkości znajdą swoje uzasadnienie (choć

według nas wątpliwe) w działaniu będzie z Warszawy przez lotnisko CPK i Łódź do Wrocławia, planowane oddanie tej trasy w tej chwili to perspektywa co najmniej 10 lat w przód. Jako kraj, rękami tej samej osoby - prezesa PKP Intercity Janusza Malinowskiego powtarzamy manewr z zakupem pociągów Pendolino od francuskiego Alstomu, które dopiero w grudniu przyszłego roku, 13 lat od wprowadzenia do eksploatacji, rozwiną prędkość 250 km/h na Centralnej Magistrali Kolejowej.

5. Nawet prace przygotowawcze przy Terminalu Lotniska z poślizgiem

We wrześniu 2026 r. w Baranowie miały ruszyć prace przygotowawcze obejmujące palowanie pod terminal, czyli wzmocnienie gruntu pod jego konstrukcję, jest to jedynie etap poprzedzający właściwą budowę terminalu będącego głównym budynkiem lotniska. Skalę dobrze oddają liczby: umowa z Budimeksem na prace przygotowawcze obejmujące palowanie pod terminal to ok. 146 mln zł, podczas gdy szacowana wartość zamówienia na generalnego wykonawcę samego terminala pasażerskiego przekracza 11 mld zł. Mówimy więc o niespełna 1,5% wartości budowy terminala. Tymczasem nawet termin rozpoczęcia tych prac nie został dotrzymany - spółka tłumaczyła to przedłużającymi się procedurami administracyjnymi i zapewniała, że opóźnienie wyniesie „kilka tygodni". Dziś resort infrastruktury wskazuje, że pozwolenie na budowę ma zostać uzyskane dopiero w grudniu 2026 r. i to pozwolenie właśnie na prace przygotowawcze obejmujące palowanie pod terminal, o które spółka wnioskowała u wojewody już w grudniu 2025 r. Rok oczekiwania na zgodę na prace przygotowawcze dobrze pokazuje tempo całej inwestycji. Same prace przygotowawcze mają potrwać do przełomu 2027 i 2028 r., a dopiero po nich i po uzyskaniu wszystkich decyzji administracyjnych możliwe będzie rozpoczęcie zasadniczych prac budowlanych. Do tej pory zakończono jedynie ich etap próbny. Równolegle na terenie przyszłego portu prowadzone są wyłącznie prace pomocnicze: przebudowa ok. 3 km sieci telekomunikacyjnej za 4,22 mln zł czy przełożenie linii energetycznych 110 i 220 kV. To potrzebne kroki, ale komunikaty o nich nie mogą zastępować informacji o rozpoczęciu właściwej budowy. Każdy kolejny „kilkutygodniowy" poślizg, w połączeniu z zapowiadanym przeglądem projektu tunelu i terminala, czyni termin 2032 r. coraz bardziej iluzorycznym.