

Warszawa, 19 czerwca 2026 r.

KOMUNIKAT PRASOWY

Transport jako element bezpieczeństwa państwa. CUPT wskazuje priorytety dla infrastruktury dual-use w nowej perspektywie UE

Infrastruktura transportowa przestaje być postrzegana wyłącznie jako narzędzie mobilności i rozwoju gospodarczego. – Infrastruktura kolejowa, drogowa czy intermodalna nie jest **dziś tylko elementem transportu.** Jest także elementem bezpieczeństwa państwa. Dlatego przyszłe inwestycje muszą łączyć rozwój infrastruktury z odpornością, mobilnością wojskową i gotowością na kryzysy – mówi Sylwia Cieślak-Wilk, zastępczyni dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT).

W obliczu nowych uwarunkowań geopolitycznych, rosnących zagrożeń hybrydowych i potrzeby zwiększania odporności państwa inwestycje transportowe coraz częściej muszą jednocześnie odpowiadać na cele cywilne i bezpieczeństwa – w tym mobilności wojskowej. Taki kierunek wzmacniają zarówno nowe priorytety Unii Europejskiej, jak i doświadczenia ostatnich lat związane z wojną w Ukrainie, ochroną infrastruktury krytycznej i bezpieczeństwem łańcuchów dostaw.

– *Po latach dynamicznej rozbudowy sieci transportowej wchodzimy w nowy etap: mniej pytamy, ile jeszcze zbudować, a bardziej – jak budować mądrze, odpornie i z myślą o bezpieczeństwie kraju oraz Europy* – uważa **zastępczyni dyrektora CUPT.**

Sylwia Cieślak-Wilk była gościem specjalnym warsztatów eksperckich pt. „Projekty dual-use i budowanie odporności systemu kolejowego przy współudziale środków europejskich”, które odbyły się 19 czerwca 2026 r. w Warszawie. Wydarzenie zostało zorganizowane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Fundację ProKolej.

Raport CUPT: transport trzeba traktować jako zasób strategiczny

Z analiz Transportowego Obserwatorium Badawczego CUPT, przedstawionych w raporcie „Odporność w ruchu – infrastruktura podwójnego zastosowania”, wynika, że Polska dysponuje jedną z najszybciej rozwijających się sieci transportowych w Europie, ale jednocześnie odporność tego systemu wciąż nie jest wystarczająco rozpoznana i włączona do praktyki planistycznej. Raport

podkreśla, że infrastruktura transportowa powinna być traktowana nie tylko jako usługa, ale jako zasób strategiczny, a dual-use nie oznacza militaryzacji infrastruktury cywilnej, lecz racjonalne projektowanie z uwzględnieniem marginesów operacyjnych na sytuacje kryzysowe.

Nowa perspektywa UE: mniej „czy budować”, bardziej „jak budować”

Nowa perspektywa finansowa UE będzie premiować właśnie takie podejście. W projekcie rozporządzenia ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2028–2034 Komisja Europejska podkreśla, że inwestycje w sieci transportowe i energetyczne mają być odporne, interoperacyjne, świadome ryzyka i wspierające gotowość militarną UE. CEF ma nadal wspierać rozwój transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych, ale znacznie większy nacisk zostanie położony na odporność, bezpieczeństwo i zdolność do działania w warunkach zakłóceń.

Ekspertka CUPT wskazuje także, że zgodnie z założeniami Komisji Europejskiej wydatki z instrumentu „Łącząc Europę” na mobilność wojskową mają wzrosnąć dziesięciokrotnie. Oznacza to wyraźne przesunięcie polityki unijnej w stronę projektów, które łączą funkcje cywilne i wojskowe, eliminują wąskie gardła oraz zwiększają zdolność szybkiego przemieszczenia ludzi, towarów i sprzętu w sytuacjach kryzysowych.

– Przyszłość funduszy europejskich w transporcie to nie tylko rozwój, ale także odporność. Priorytetem powinny być inwestycje, które wzmacniają spójność, bezpieczeństwo i zdolność państwa do działania w warunkach kryzysu – dodaje

Sylwia Cieślak-Wilk.

Jak zaznacza CUPT, przy ograniczonych środkach nie będzie możliwe finansowanie wszystkich potrzeb inwestycyjnych równolegle. Dlatego w kolejnej perspektywie powinny być wspierane przede wszystkim te przedsięwzięcia, które jednocześnie wzmacniają odporność systemową, umożliwiają mobilność wojskową, zwiększają elastyczność i multimodalność sieci oraz spełniają wysokie standardy bezpieczeństwa. W praktyce oznacza to priorytet dla korytarzy i węzłów dual-use, połączeń port–zaplecze, infrastruktury kolejowej o znaczeniu strategicznym, wąskich gardeł na sieci TEN-T oraz projektów zwiększających możliwość przekierowania ruchu i ładunków w sytuacjach kryzysowych.

Mamy już mocny fundament

CUPT zwraca uwagę, że wiele inwestycji realizowanych dziś w Polsce spełnia już parametry techniczne wymagane dla infrastruktury dual-use, nawet jeśli formalnie nie są one oznaczone jako projekty podwójnego przeznaczenia. W prezentacji CUPT wskazano, że wszystkie projekty kolejowe, drogowe i intermodalne dofinansowane z programów POIiŚ i FEnIKS spełniają wymagania techniczne właściwe dla infrastruktury dual-use, mimo że nie zawsze są tak opisane.

– Już dziś wszystkie projekty transportowe o znaczeniu strategicznym, które są finansowane z Funduszy Europejskich, spełniają wymogi infrastruktury dual-use. Sprawia to, że jesteśmy bogatsi o infrastrukturę kolejową, intermodalną i drogową, która może służyć także do przemieszczania sprzętu wojskowego – podkreśla Sylwia Cieślak-Wilk.

To otwiera istotną szansę na lepsze przygotowanie portfela inwestycji do nowej logiki finansowania UE po 2027 roku, w której rola bezpieczeństwa, odporności i mobilności wojskowej będzie jeszcze większa.

Jednocześnie ma to znaczenie w kontekście finansowym. Dostosowywanie gotowej infrastruktury po zakończeniu inwestycji byłoby znacznie droższe i mniej efektywne niż uwzględnienie tych parametrów już na etapie planowania i projektowania.

Dual-use już dziś w obecnej perspektywie

W obecnej perspektywie 2021–2027 w programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) CUPT uruchomiło nowe działania dla infrastruktury kolejowej, drogowej i portowej podwójnego przeznaczenia, m.in. z budżetem: 3,47 mld zł dla działania FENX.12.01 (kolej dual-use w Funduszu Spójności), 2,22 mld zł dla FENX.13.01 (kolej dual-use z EFRR), 3,13 mld zł dla FENX.13.02 (drogi dual-use) oraz 2,67 mld zł dla FENX.13.03 (porty morskie). Projekty te muszą spełniać dodatkowe kryteria militarne i techniczne, potwierdzone przez Sztab Generalny Wojska Polskiego.

Wśród przykładowych inwestycji wskazanych przez CUPT znajdują się m.in. prace na linii średnicowej w Warszawie, modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Lębork, a także projekty drogowe takie jak S11 Bobolice – Szczecinek oraz S19 Rzeszów – Barwinek. Dodatkowo w programie FEPW przewidziano wsparcie dla działania „Odporna mobilność cywilna i wojskowa”,

obejmującego m.in. inwestycje na liniach kolejowych nr 8 i 68 w Polsce Wschodniej.

CEF Military Mobility: 14 projektów dual-use z udziałem Polski

Silnym impulsem dla rozwoju infrastruktury dual-use pozostaje także instrument CEF Military Mobility. Jak wynika z prezentacji CUPT, w ramach CEF 2021–2027 realizowanych jest 14 projektów dual-use z łącznym szacunkowym wkładem UE na poziomie niemal 991 mln zł. Najwięcej środków trafia do sektora drogowego i lotniczego, a same projekty mają eliminować wąskie gardła transportowe, zwiększać przepustowość i dostosowywać infrastrukturę do wymogów wojskowych przy jednoczesnych korzyściach dla ruchu cywilnego i pasażerskiego.

Nowa logika oceny projektów

Jednym z ważnych wątków jest również podejście do oceny projektów dual-use. CUPT wskazuje, że klasyczna analiza kosztów i korzyści ma w tym obszarze ograniczoną użyteczność, ponieważ trudno wiarygodnie wycenić prawdopodobieństwo zagrożeń, skalę unikniętych strat czy samą „wartość bezpieczeństwa”. Dlatego w ocenie takich projektów Centrum stosuje podejście inspirowane praktyką CINEA dla CEF Military Mobility: identyfikuje elementy wynikające z wymagań wojskowych, porównuje wariant cywilny i dual-use, a różnicę między nimi traktuje jako koszt ściśle militarny. Konserwatywne założenie jest proste: wartość dodatkowej funkcji bezpieczeństwa jest co najmniej równa kosztowi jej wdrożenia.

CUPT: dual-use powinien stać się standardem, a nie wyjątkiem

W ocenie CUPT dual-use nie powinien być traktowany jako wyjątek od standardowego myślenia o infrastrukturze, lecz jako nowy standard nowoczesnego, odpowiedzialnego planowania transportu. Jeśli przez ostatnie lata transport był symbolem rozwoju, to w kolejnych będzie również miernikiem odporności państwa i gotowości do reagowania w sytuacjach kryzysowych.

* * *

O Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) to instytucja, która łączy doświadczenie we wdrażaniu Funduszy Europejskich z rosnącą rolą ekspercką i systemową w kształtowaniu przyszłości polskiego transportu. Od 2007 roku wspiera realizację inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, a dziś rozwija także działania

wykraczające poza klasyczne zarządzanie środkami UE – inicjuje debaty, tworzy narzędzia wiedzy i wspiera kluczowe reformy sektora transportowego.

Jednym z nowych strategicznych zadań CUPT jest wsparcie procesu liberalizacji rynku kolejowego w Polsce. Centrum wspiera Ministerstwo Infrastruktury w przygotowaniu otwarcia międzywojewódzkich i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych, rozwija ekspercką platformę „Otwarta Kolej” i współtworzy warunki dla bardziej przejrzystego, konkurencyjnego i pasażerocentrycznego modelu świadczenia usług kolejowych.

Więcej: <https://www.cupt.gov.pl> oraz otwartakolej.cupt.gov.pl

* * *

Kontakt dla mediów:

media@cup.gov.pl