



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.1.2025  
Warszawa, 05 lutego 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 7234 z dnia 8 stycznia br., Posła na Sejm RP Pana Krzysztofa Szymańskiego w sprawie modernizacji linii kolejowych nr 273 i 401, przedstawiam poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury poniżej przedstawia tabelę otrzymaną od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK”) zawierającą dane dotyczące zdolności przepustowej linii kolejowej nr 401 na poszczególnych odcinkach, na podstawie rozkładu jazdy z dnia 15 marca 2024 roku.

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	Zdolność całkowita [liczba tras w dobie]	
		N	P
401	Szczecin Dąbie - Szcz. Dąbie SDC	204	155
401	Szcz. Dąbie SDC - Szczecin Załom	153	157
401	Szczecin Załom - Kliniska	153	157
401	Kliniska - Rurka	187	140
401	Rurka - Goleniów	85	98
401	Goleniów - Białuń	168	133
401	Białuń - Łoźnica	119	96
401	Łoźnica - Rokita	105	109
401	Rokita - Wysoka Kamieńska	139	141
401	Wysoka Kamieńska - Parłówko	166	131
401	Parłówko - Reclaw	133	107
401	Reclaw - Mokrzyca Wielka	117	119
401	Mokrzyca Wielka - Warnowo	110	105
401	Warnowo - Lubiewo	84	72
401	Lubiewo - Świnoujście	68	90

*Obliczenia przeprowadzono metodą kompresji tras, zgodną z kartą UIC406.*

Linia kolejowa nr 401 na odcinku od km 79,610 do km 83,074 przecina obszar otuliny Wolińskiego Parku Narodowego, a na odcinku od km 83,074 do km 85,000 przecina obszar Wolińskiego Parku Narodowego. Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nie obowiązują specjalne normy środowiskowe mogące ograniczać ruch kolejowy.

Zgodnie z zapisem art. 15 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* na terenie parków narodowych zabrania się „budowy lub przebudowy obiektów budowlanych i urządzeń technicznych, z wyjątkiem obiektów i urządzeń służących celom parku narodowego albo rezerwatu przyrody”. Niemniej zgodnie z zapisem art. 15 ust. 3 pkt 2a) wspomnianej ustawy minister właściwy do spraw środowiska, po zasięgnięciu opinii dyrektora parku narodowego, może zezwolić na obszarze parku narodowego na odstępstwa od zakazów, jeżeli jest to uzasadnione potrzebą realizacji inwestycji liniowych celu publicznego, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i po zagwarantowaniu kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*.

Jednocześnie PKP PLK poinformowała, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* dla linii kolejowej obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku w stosunku do terenów faktycznie zagospodarowanych, tj. przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, pod szpitale i domy pomocy społecznej, pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, na cele uzdrowiskowe, na cele rekreacyjno-wypoczynkowe oraz pod zabudowę mieszkaniowo-usługową. Wzdłuż przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 401 nie występują wspomniane tereny.

Dopuszczalna maksymalna długość pociągów na linii kolejowej nr 401 na zdecydowanej długości linii, tj. na odcinku Szczecin Dąbie – Świnoujście wynosi 630 metrów. Maksymalny ciężar pociągów zależy od zastosowanego pojazdu trakcyjnego (lokomotywy) oraz innych parametrów taboru i infrastruktury. W obowiązującym od dnia 15 grudnia 2024 roku nowym rozkładzie jazdy najcięższym pociągiem, jaki przejechał na przedmiotowym odcinku (do chwili obecnej), był pociąg towarowy o masie 4100 ton. Dopuszczalny nacisk osi na tor na przedmiotowej linii kolejowej wynosi 221 kN.

Odnosząc się do kwestii ciężaru, PKP PLK nie podaje dopuszczalnego ciężaru pociągu na liniach, gdyż parametry infrastruktury, takie jak prędkości i ograniczenia mogą ulegać zmianie (np. z uwagi na prowadzone prace modernizacyjne) nawet kilka razy w trakcie obowiązującego rozkładu jazdy. Ponadto maksymalny ciężar pociągów zależy od dodatkowych czynników (np. dodanie postoju na konkretnej stacji lub zmiana trasowania pociągu torem szlakowym przeciwnym do zasadniczego) i obliczany jest w sposób dynamiczny w zależności od wspomnianych wyżej parametrów i zmiennych, jakie w danej chwili obowiązują dla wnioskowanego terminu kursowania.

Dla linii kolejowej nr 401, w ramach prowadzonych prac przygotowawczych (studium wykonalności), w grudniu 2024 roku został wybrany wariant rekomendowany, którego zakres obejmuje między innymi:

- zapewnienie możliwości jazdy pociągów o długości 750 metrów (poprzez wydłużenie 19 torów dodatkowych na stacjach);
- dostosowanie do kursowania pociągów towarowych z prędkością 120 km/h na większości trasy;

- wybudowanie bezkolizyjnego połączenia linii kolejowej nr 401 z linią kolejową nr 351 w stacji Szczecin Dąbie;
- zwiększenie przepustowości na kluczowym odcinku Regalica – Szczecin Dąbie (poprzez dobudowę dodatkowej pary torów);
- zwiększenie przepustowości linii poprzez zabudowę samoczynnej blokady liniowej;
- likwidację punktowych ograniczeń prędkości;
- budowę bezkolizyjnego połączenia torów linii kolejowej nr 273 z linią kolejową nr 351 od stacji Szczecin Podjuchy do posterunku odgałęźnego Dziewoklicz;
- umożliwienie bezkolizyjnego zjazdu pociągów towarowych jadących z kierunku Goleniowa i Stargardu do stacji Szczecin Port nową łącznicą;
- budowę nowej stacji do obsługi ruchu towarowego.

Kontynuacja procesu inwestycyjnego, w tym opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy”, aktualnie ujęta jest na liście rezerwowej obowiązującego Krajowego Programu Kolejowego. Dalsze prace możliwe będą w przypadku pozyskania niezbędnych środków finansowych na to zadanie.

Natomiast dla linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny trwają obecnie prace przygotowawcze do kompleksowej modernizacji, której celem byłoby dostosowanie infrastruktury do prędkości maksymalnej 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych, a także zapewnienie pozostałych parametrów sieci TEN-T dla ruchu towarowego, tj. nacisków osi 221 kN/oś oraz długości pociągów 750 metrów.

Efektom planowanych prac byłoby również zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 273 między innymi dzięki przebudowie układów funkcjonalnych posterunków ruchu w istniejących lokalizacjach do układu co najmniej 2 + 2 (dwa tory główne zasadnicze + dwa tory główne dodatkowe). Niemniej inwestycja pn. „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinkach: Grabiszyn – Głogów, Głogów – Rzepin, Rzepin – Szczecin Podjuchy” aktualnie nie ma zapewnionego finansowania (ujęta jest na liście rezerwowej obowiązującego Krajowego Programu Kolejowego), zaś wszystkie środki przeznaczone na modernizację infrastruktury kolejowej w obecnej perspektywie finansowej 2021 – 2027 zostały rozdysponowane. W związku z tym pełna modernizacja linii kolejowej nr 273 będzie możliwa najwcześniej w przyszłej perspektywie finansowej (lub w przypadku otrzymania przez PKP PLK dodatkowych środków inwestycyjnych przeznaczonych na ten cel).

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.