



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.38.2026
Warszawa, 08 maja 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15824 Postów na Sejm RP Kacpra Płażyńskiego oraz Andrzeja Adamczyka, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Głębokowodny Terminal Kontenerowy (GTK) w Świnoujściu, będący częścią inwestycji Przylądek Pomerania, zostanie wybudowany poprzez załadowanie morskich wód wewnętrznych. Zakres inwestycji obejmuje:

- wykonanie blisko 3 km nowego nabrzeża z falochronem osłonowym,
- budowę nowego toru podejściowego o długości ok. 70 km i szerokości 500 m,
- budowę basenu portowego o głębokości 17 m,
- uzyskanie parametrów umożliwiających obsługę największych kontenerowców
- światła.

Terminal będzie dysponował nabrzeżem o długości 1,3 km, co pozwoli na jednoczesną obsługę trzech statków – dwóch o długości 400 m i jednego o długości 250 m. Docelowa zdolność przeładunkowa GTK wyniesie 2 mln TEU rocznie.

W budżecie państwa zabezpieczono ponad 10 mld zł na realizację nowego toru podejściowego, budowę falochronu osłonowego oraz zakup pogłębiarki przeznaczonej do jego utrzymania.

Aktualnie prowadzone są intensywne prace przygotowawcze – wykonano badania ferromagnetyczne, uzyskano decyzję środowiskową i lokalizacyjną, a w grudniu 2025 r. wydano pozwolenie na budowę drogi technicznej warunkującej rozpoczęcie budowy terminala. Planowany termin zakończenia inwestycji to 2029 rok.

Jednocześnie informuję, że realizowane obecnie przez PKP PLK S.A. prace w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w zakresie projektu pn. „Prace na wybranych odcinkach ciągu linii kolejowej C-E 59” (od Wrocławia Praczy do Szczecina Podjuch, wraz z odcinkiem Szczecin Dąbie – Lubiewo na linii kolejowej nr 401), mają charakter odtworzeniowy, a nie modernizacyjny.

Z uwagi na rewitalizacyjny charakter prac poprawa przepustowości i wzrost prędkości będzie wynikać wyłącznie z eliminacji ograniczeń prędkości związanych ze złym stanem infrastruktury. W ramach robót nie prowadzono kompleksowej przebudowy poszczególnych stacji, która zakładałaby wydłużenie torów stacyjnych do długości 750 m.

Mając na uwadze powyższe informuję, że zauważalna dla przewoźników poprawa parametrów eksploatacyjnych (w szczególności w zakresie jakości nawierzchni, prędkości i niezawodności przejazdu) będzie następowała stopniowo, natomiast pełne efekty ww. prac realizowanych z KPO będą widoczne po zakończeniu całego procesu odbiorowego, tj. w drugiej połowie 2026 roku.

Dalsza poprawa warunków prowadzenia ruchu, w tym oczekiwane przez przewoźników umożliwienie obsługi pociągów towarowych o długości 750 m, nastąpi w wyniku realizacji planowanych prac w zakresie odrębnego projektu pn. „Wybrane prace na linii kolejowej nr 273 w zakresie stacji kolejowych – dostosowanie parametrów technicznych do długości 750 m odc. Wrocław – Szczecin”.

Realizacja dokumentacji projektowej dla ww. inwestycji przewidziana jest w latach 2026 - 2028 i obejmuje plany kompleksowej przebudowy wybranych stacji, układów torowych, sieci trakcyjnej, odwodnienia, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz infrastruktury peronowej i drogowej.

Jednocześnie informuję, że prace inwestycyjne na odcinku Szczecin Zdroje – Szczecin Podjuchy ujęte są w planach inwestycyjnych Spółki, jednak obecnie znajdują się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), z powodu braku zapewnionego finansowania, co uniemożliwia wskazanie szczegółowego harmonogramu ich realizacji.

Natomiast projekt pn. „Modernizacja linii kolejowych nr 274, 279, 282, 290, 324, 344, 348, 370, 779, 780, 786 na odcinkach Zielona Góra – Żary – Węglińiec – Zgorzelec/Lubań – Mikułowa – Zawidów – gr. państwa/Krzewina Zgorzelecka – Turoszów (Bogatynia)” znajduje się obecnie na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego do 2030 (z perspektywą do roku 2032) i nie posiada zabezpieczonego finansowania. W związku z powyższym na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie harmonogramu jego realizacji.

Ponadto informuję, że na bieżąco prowadzona jest współpraca ze stroną czeską w zakresie rozwoju połączeń kolejowych, w tym również do portu w Świnoujściu. Współpraca ta ma szczególne znaczenie, ponieważ Czechy postrzegają dostęp do polskich portów jako kluczowy element swojej polityki transportowej, wynikający z braku dostępu do morza oraz rosnącego zapotrzebowania na sprawne połączenia tranzytowe na osi północ – południe.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu