



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.27.2026

Warszawa, 06 sierpnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18370 z 15 lipca br., Pośła na Sejm RP Pana Jarosława Rzępy, przedstawiam poniższe informacje.

Linia kolejowa nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg obejmuje odcinek od km - 0,288 do km 99,515. Jest to linia jednotorowa, zelektryfikowana na całej długości w 1988 r.

Ocena stanu technicznego urządzeń sieci trakcyjnej prowadzona jest corocznie na podstawie obowiązujących w Spółce „Wytocznych diagnozowania urządzeń elektroenergetyki kolejowej let-9”. W ramach oceny wykonywane są czynności inspekcyjno-kontrolne obejmujące specjalistyczną ocenę stanu technicznego urządzeń oraz obiektów budowlanych, a także identyfikację i analizę występujących zjawisk eksploatacyjnych.

W ujęciu ogólnym stan techniczny urządzeń sieci trakcyjnej na linii kolejowej nr 404 został oceniony jako dostateczny, tj. 3 w pięciostopniowej skali ocen. Taka ocena umożliwia dalszą bezpieczną eksploatację urządzeń. Stwierdzone podczas kontroli usterki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i są usuwane w ramach planowych, cyklicznych prac utrzymaniowych. Jednocześnie należy wskazać, że blisko 38-letni okres eksploatacji urządzeń sieci trakcyjnej uzasadnia potrzebę realizacji prac o charakterze odtworzeniowym, w szczególności w odniesieniu do konstrukcji wsporczych przenoszących największe obciążenia mechaniczne.

Sieć trakcyjna linii kolejowej nr 404 zasilana jest z podstacji trakcyjnych: PT Szczecinek, PT Grzmiąca, PT Tychowo, PT Białogard, PT Jazy oraz PT Kołobrzeg, będących własnością PGE Energetyka Kolejowa Operator sp. z o.o. Lokalizacje podstacji zostały dobrane z uwzględnieniem możliwości ich przyłączenia do sieci dystrybucyjnej. Należy przy tym zauważyć, że obszar, przez który przebiega linia kolejowa nr 404, charakteryzuje się relatywnie ograniczoną dostępnością stacji elektroenergetycznych dysponujących odpowiednio wysokimi mocami zwarciovymi.

Nie możliwa jest jednoznaczna odpowiedź na pytanie, czy parametry zasilania oraz stan techniczny sieci trakcyjnej mogą stanowić wąskie gardło ograniczające maksymalną masę pociągów towarowych lub częstotliwość ich kursowania. Ocena taka wymaga uwzględnienia założeń ruchowych i trakcyjnych, w tym planowanej liczby pociągów, ich parametrów eksploatacyjnych, mas przewozowych oraz sposobu prowadzenia ruchu, a następnie skonfrontowania tych danych z możliwościami układu zasilania trakcyjnego. Tym samym przeprowadzenie ww. oceny wymaga pogłębionych analiz technicznych i eksploatacyjnych.

Spółka PKP PLK oraz Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg nie prowadzą obecnie sformalizowanej współpracy z w zakresie koordynacji planów rozwoju infrastruktury. Jednocześnie Spółka PKP PLK pozostaje w kontakcie z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego w ramach analiz dotyczących rozwoju infrastruktury kolejowej na Pomorzu Zachodnim, w tym prac przygotowawczych związanych z linią kolejową nr 402.

W kontekście planowanej modernizacji linii kolejowej nr 404 należy wskazać, że obecnie na ww. linii kolejowej zabudowana jest sieć trakcyjna następujących typów:

- odcinek Szczecinek – Grzmiąca (km -0,288 – km 27,460) – sieć trakcyjna typu 2C120-2C-1, o maksymalnej prędkości technologicznej 140 km/h, przekroju 440 mm² oraz dopuszczalnym prądzie ciągłym 1558 A;
- odcinek Grzmiąca – Białogard (km 27,460 – km 64,083) – sieć trakcyjna typu YC120-2C, o maksymalnej prędkości technologicznej 120 km/h, przekroju 320 mm² oraz dopuszczalnym prądzie ciągłym 1071 A;
- odcinek Białogard – Kołobrzeg (km 64,083 – km 99,515) – sieć trakcyjna typu C120-2C, o maksymalnej prędkości technologicznej 110 km/h, przekroju 320 mm² oraz dopuszczalnym prądzie ciągłym 1071 A.

W ramach bieżącego utrzymania infrastruktury sieci trakcyjnej realizowane są przede wszystkim prace naprawcze i remontowe o charakterze odtworzeniowym. Obecnie na odcinku Białogard – Kołobrzeg prowadzone są roboty obejmujące m.in. uelastycznienie sieci trakcyjnej oraz wymianę wybranych konstrukcji wsporczych. Efektem tych prac będzie poprawa niezawodności i bezpieczeństwa eksploatacji oraz zwiększenie maksymalnej prędkości technologicznej ze 110 km/h do 120 km/h. Planowany termin zakończenia robót przypada w IV kw. 2026 r. Zakres obecnie realizowanych prac nie obejmuje jednak działań ukierunkowanych na zwiększenie zdolności układu zasilania 3 kV DC. Osiągnięcie takiego efektu wymagałoby przebudowy sieci trakcyjnej na odcinkach o ograniczonych parametrach prądowych oraz kompleksowej modernizacji całego układu zasilania trakcyjnego, w tym podstacji trakcyjnych i powiązanej infrastruktury elektroenergetycznej.

Aktualnie w planach inwestycyjnych PKP PLK nie ma sprecyzowanego projektu modernizacji linii kolejowej nr 404 na przedmiotowym odcinku. Na omawianej linii

kolejowej prowadzone są i będą działania utrzymaniowe oraz inwestycyjne o charakterze doraźnym, wynikające z bieżących potrzeb eksploatacyjnych i stanu infrastruktury.

Informuję również, że Spółka planuje realizację projektu obejmującego modernizację linii kolejowej nr 402 oraz jej elektryfikację od Kołobrzegu w kierunku Szczecina. Inwestycja ta przyczyni się do istotnego zwiększenia dostępności transportowej Kołobrzegu, w tym poprawy warunków obsługi przewozów związanych z funkcjonowaniem portu. Okres realizacji projektu będzie uzależniony od możliwości zapewnienia źródła finansowania.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu