

Projekt dnia 06 marca 2026 r.

UCHWAŁA NR ...

RADY MINISTRÓW

z dnia 2026 r.

**w sprawie ustanowienia programu pod nazwą „Program budowy drogowego dostępu do
Portu w Gdyni”**

Na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198 i 1846) uchwała się, co następuje:

§ 1. 1. Ustanawia się program pod nazwą „Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni”, zwany dalej „Programem”, który jest określony w załączniku do uchwały.

2. Program będzie realizowany do dnia 31 grudnia 2035 r.

§ 2 1. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

2. Wykonawcą Programu jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

UZASADNIENIE

Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu pod nazwą „Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni” zwanego dalej „Programem” został przygotowany w celu zapewnienia finansowania realizacji odcinka drogi krajowej klasy GP od ul. Morskiej w Gdyni do Terminala Promowego w Porcie Gdynia o długości ok. 8,8 km.

Planowana inwestycja została podzielona na trzy odcinki realizacyjne:

- odcinek 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego o długości ok. 5,3 km,
- odcinek 2: Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km,
- odcinek 3: Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km.

Koszt przygotowania i budowy ww. inwestycji został oszacowany na ok. 4,6 mld zł. Środki te pochodzą przede wszystkim z Krajowego Funduszu Drogowego. Prace przygotowawcze związane z opracowaniem dokumentacji finansowane są również z Programu Społeczno-Gospodarczego Centralnego Portu Komunikacyjnego, na mocy zawartego w dniu 11 kwietnia 2022 r. Porozumienia pomiędzy Pełnomocnikiem Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, spółką Centralny Port Komunikacyjny i Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

Potrzeba przyjęcia przedmiotowego Programu wynika z konieczności budowy nowego, wysokoprzepustowego, drogowego połączenia Portu Gdynia z krajową i europejską siecią transportową, odpowiadającego na zmieniającą się rolę Portu Gdynia w polityce gospodarczej kraju oraz rolę w nowym modelu bezpieczeństwa Polski.

Port Gdynia jest jednym z czterech, obok Gdańska, Szczecina i Świnoujścia portem morskim o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Jest główną bazą Marynarki Wojennej oraz NATO w regionie. W związku z tym w porcie Gdynia obsługiwane są ładunki wojskowe. Wybudowanie przedmiotowej drogi usprawni ich dalszy transport. Port Gdynia jest portem uniwersalnym, specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro. Port Gdynia stanowi węzeł sieci bazowej TEN-T i poprzez rozbudowaną sieć regularnych połączeń łączy szlaki morskie z krajową i europejską siecią kolejową i drogową.

Według danych GUS¹, obrót ładunków w Porcie Gdynia w roku 2024 wynosił 23 256,1 tys. ton, co stanowi 18,7% obrotu ładunków w polskich portach morskich. W 2024 r. w Porcie Gdynia przeładowano ponad 760 tys. TEU (tj. wzrost na poziomie ponad 11% r/r).

Na terenie Portu Gdynia zlokalizowane są różne jednostki infrastruktury, obiekty przemysłowe, usługowe i turystyczne, do których należą m.in. terminale kontenerowe, terminal promowy, terminal intermodalny, place składowe, publiczne Nabrzeże Pomorskie, Dworzec Morski i Muzeum Emigracji. Znajduje się tam również Port Wojenny Gdynia, który stanowi bazę logistyczną Marynarki Wojennej.

W ramach *Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.* w Porcie Gdynia planowana jest budowa Portu Zewnętrznego, w ramach którego powstanie nowy pirs Portu Gdynia o docelowej powierzchni ok. 150 ha. Na Porcie Zewnętrznym zostanie zlokalizowany uniwersalny terminal głębokowodny, którego główną funkcjonalnością będzie przeładunek kontenerów. Możliwy będzie także przeładunek innych grup ładunkowych, tj.: pojazdy, project cargo, ładunki ponadgabarytowe, sprzęt wojskowy, drobnica konwencjonalna. Pirs Portu Zewnętrznego z uwagi na swoją lokalizację tuż przy wyjściu z Portu Gdynia oraz parametry

¹ Transport - wyniki działalności w 2024 r.

techniczne będzie stanowił korzystną lokalizację dla przeładunków komponentów farm wiatrowych oraz innych projektów związanych z transformacją energetyczną Polski.

Zgodnie z art. 19 ust. 7 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198 i 1846) właściwy minister opracowujący program rozwoju ogłosi w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" komunikat o terminie, od którego opracowany program rozwoju będzie stosowany.

Uchwała nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania uchwały właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r., poz. 806 z późn. zm.).

Uchwała nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.