



Znak sprawy: DTK-5.054.102.2019

Pan Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie senator Małgorzaty Kopiczko, złożone na 79. posiedzeniu senatu RP w dniu 28 maja 2019 roku (BPS/043-79-2262/19), w sprawie uwzględnienia potrzeb północno-wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego w programie rozwoju transportu kolejowego oraz drogowego tego obszaru, przedstawiam poniższe informacje.

Odnosząc się do opisanych problemów dotyczących inwestycji drogowych i kolejowych, proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień, które również przekazane zostały Burmistrzowi Olecka.

- **Skrzyżowanie DK65 z drogą wojewódzką nr 655 zrealizowane w ramach budowy obwodnicy Olecka**

Po oddaniu do użytkowania obwodnicy Olecka na ww. skrzyżowaniu stwierdzono występowanie dużej liczby wypadków i kolizji, których przyczyną było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, głównie na podporządkowanych wlotach drogi wojewódzkiej nr 655. W celu wyeliminowania wypadków i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniu zastosowane zostało dodatkowe oznakowanie poziome na wlotach drogi wojewódzkiej (poprzeczne linie w kolorze czerwonym), podkreślające ich podporządkowanie. Na wlotach podporządkowanych zastosowano również znaki aktywne B-20 (STOP).

Ponieważ zastosowane środki nie rozwiązały do końca problemu, podjęto decyzję o wybudowaniu na skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej. Przetarg na roboty budowlane ogłaszany był czterokrotnie. Trzy pierwsze postępowania o udzielenie zamówienia zostały unieważnione, ponieważ nie złożono żadnej oferty, natomiast czwarte postępowanie unieważniono, ponieważ cena najniższej oferty przewyższała kwotę, którą zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia (cena najniższej oferty wyniosła 2 702 763,21 zł brutto, natomiast na sfinansowanie zamówienia Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w Olsztynie miał zabezpieczone środki w kwocie 1 431 362,14 zł brutto).

Z uwagi na wysoki koszt rynkowy budowy sygnalizacji świetlnej, Ministerstwo Infrastruktury wyraziło zgodę na przebudowę skrzyżowania skanalizowanego DK65 z drogą wojewódzką nr 655 na rondo. Korzyści wynikające z budowy ronda (niskie koszty utrzymania, wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w stosunku do sygnalizacji) zrekompensują zwiększony koszt realizacji. Obecnie Oddział GDDKiA w Olsztynie przygotowuje materiały do przetargu na budowę ronda. Po zabezpieczeniu środków na realizację będzie możliwe przeprowadzenie postępowania w celu wyłonienia wykonawcy koncepcji ronda, a następnie ogłoszenie przetargu na realizację inwestycji w systemie „projektuj i buduj”.

- **Uwzględnienie w projekcie budowy ścieżki pieszo-rowerowej na całej długości DK65**

Oddział GDDKiA w Olsztynie przeanalizował wszystkie potrzeby w zakresie budowy ciągów pieszo-rowerowych, jak również wnioski lokalnych władz w sprawie ich budowy. W uzasadnionych lokalizacjach zaprojektowano ciągi piesze i rowerowe o łącznej długości ok. 33 km (przy czym łączna długość projektowanych do przebudowy odcinków DK65 wynosi ok. 54 km). Na pozostałych odcinkach niewielki ruch pieszych i rowerzystów nie uzasadnia budowy ścieżek pieszo-rowerowych.

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Wszystkie uzasadnione potrzebami użytkowników wnioski władz samorządowych w sprawie budowy ciągów pieszych czy rowerowych zostały uwzględnione. Chodniki zaprojektowane zostały we wszystkich miejscowościach, w ciągu DK65. Niektóre, znajdujące się blisko siebie miejscowości, zostały również - na wniosek władz samorządowych - skomunikowane ciągami pieszymi lub pieszo-rowerowymi, np. Kowale Oleckie – Daniele, Stożne – Golubki, Przytuły – Straduny – Ełk, Bobry – Niedźwieckie.

Należy zaznaczyć, że resort dostrzega potrzeby w zakresie rozbudowy turystycznej infrastruktury rowerowej, jednak prowadzenie ścieżki turystycznej w pasie drogi krajowej na całej długości DK65, w tym skomunikowanie tego ciągu ze szlakiem Green Velo, nie jest bezpieczne zarówno dla rowerzystów, jak i kierowców.

- **Wykonanie kanalizacji deszczowej w miejscowości Gąski**

DK 65 w miejscowości Gąski posiada właściwe odwodnienie. Problemem jest spływ wody na drogę z terenów przyległych do pasa drogowego. Oddział GDDKiA w Olsztynie kilkakrotnie podkreślał w pismach kierowanych do władz samorządowych, że w Gąskach niezbędna jest budowa kanalizacji deszczowej odwadniającej teren przyległy do drogi krajowej, co jest zadaniem gminy. Obecnie woda opadowa spływa na drogę krajową z terenu wsi, przyczyniając się do niszczenia nawierzchni jezdni. Do chwili obecnej Gmina Olecko nie zareagowała na wnioski Oddziału GDDKiA w Olsztynie w sprawie budowy kanalizacji odwadniającej teren przylegający do drogi krajowej.

Obecnie opracowywana jest dokumentacja techniczna budowy obwodnicy miejscowości Gąski. Celem jej budowy jest wyprowadzenie uciążliwego i niebezpiecznego dla mieszkańców Gąsek ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy mieszkaniowej. Z chwilą oddania do użytkowania obwodnicy w Gąskach będzie odbywał się jedynie ruch lokalny. W związku z tym w miejscowości Gąski przewiduje się wyłącznie remont istniejącej DK65 na odcinku, który zostanie zastąpiony nowym przebiegiem. W zakresie remontu DK65 w Gąskach przewiduje się remont nawierzchni na całym odcinku oraz zjazdów występujących na odcinku o przekroju drogowym (zjazdy zostaną wykonane z nawierzchni bitumicznej). Na odcinku o przekroju ulicznym zjazdy i chodniki są w dobrym stanie technicznym, zatem nie planuje się ich remontu.

Należy dodać, że GDDKiA od wielu lat podejmuje współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie partycypacji w kosztach planowanych do realizacji inwestycji drogowych, mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu, w tym odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego.

- **Inwestycje w infrastrukturę kolejową pomiędzy Oleckiem, Ełkiem, Suwałkami i Gołdapią**

Odnosząc się do inwestycji kolejowych w północno-wschodniej Polsce, należy podkreślić, że linia kolejowa E-75 jest częścią korytarza transportowego Morze Północne – Morze Bałtyckie stanowiącego część sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Jest elementem ciągu komunikacyjnego Rail Baltica i stanowi priorytetowy projekt dla Unii Europejskiej, który zakłada modernizację korytarza kolejowego łączącego Warszawę przez Kowno i Rygę z Tallinem.

Obecnie opracowywana jest dokumentacja przedprojektowa dla projektu pn. „Prace na linii E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap II, odcinek Ełk – Trakiszki (granica państwa)”. W ramach prac nad studium wykonalności linii Rail Baltica na odcinku Ełk – Trakiszki (granica państwa) analizowane są zdefiniowane warianty inwestycyjne. W związku z powyższym, w Warszawie oraz w Ełku odbyły się spotkania konsultacyjne z udziałem samorządowców (w tym z miast Ełk, Olecko i Suwałki), przewoźników oraz lokalnych przedsiębiorców, na których przedstawiono warianty inwestycyjne.

Wszystkie warianty modernizacji linii Rail Baltica zakładają remont/modernizację na uzupełniającym odcinku linii kolejowej 41 Ełk – Olecko wraz ze stacją Olecko, umożliwiając ruch w kierunku Ełku i Suwałk, pomimo że odcinek ten nie jest planowany obecnie w głównym ciągu linii kolejowej E-75. Powyższe umożliwić będzie w przyszłości wykonanie remontu/modernizacji linii kolejowej nr 41 na odcinku Olecko – Gołdap oraz ewentualne odtworzenie połączenia kolejowego na tym odcinku. Wybór ostatecznego wariantu do realizacji planuje się w III kwartale 2019 roku.

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury informuje, że w ramach prac studialnych są rozpatrywane opcje remontu/modernizacji linii kolejowych nr 39 (na odcinku Olecko – Suwałki) i nr 41 (na odcinku Olecko – Ełk) wraz z układem torowym na stacji Olecko. Prace studialne rozważały również warianty zakładające poprowadzenie linii kolejowej E-75 przez miejscowość Olecko, jednak w wyniku uzyskanej niskiej punktacji na podstawie wielokryterialnej analizy nie zostały skierowane do dalszych analiz.

Modernizacja odcinka Elk – Trakiszki w ramach projektu pn. „Prace na linii E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap II odcinek Elk – Trakiszki (granica państwa)” planowana jest do sfinansowania z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), który umożliwia finansowanie projektów inwestycyjnych na liniach kolejowych wchodzących w skład TEN-T. Linia kolejowa nr 41 na odcinku Olecko – Gołdap nie jest ujęta w sieci TEN-T, co nie pozwala na finansowanie z tego źródła.

Uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie wyklucza możliwości modernizacji linii kolejowej nr 41 na odcinku Olecko – Gołdap w ramach programu Kolej+. Celem programu Kolej+ jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe (w tym przygotowanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej) miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób bez dostępu do kolei pasażerskiej z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej ww. regionów. Realizatorem Programu będzie PKP PLK SA we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Jednostki samorządu terytorialnego będą poinformowane o możliwości i zasadach realizacji inwestycji. Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są prace związane z przygotowaniem i wdrożeniem Programu. Obecnie zidentyfikowanych jest 21 inwestycji w 20 lokalizacjach. Zestawienie to nie stanowi katalogu zamkniętego zadań możliwych do wsparcia. Zakłada się, że w przypadku wystąpienia wolnych środków w danym roku realizacji Programu, możliwe będzie wnioskowanie przez jednostki samorządu terytorialnego do PKP PLK SA o możliwość wspólnej realizacji innych zadań inwestycyjnych na terenie kraju niż obecnie zidentyfikowane pod warunkiem zachowania celów Programu.

- **Przywrócenie kolejowej komunikacji pasażerskiej pomiędzy Oleckiem, Elkiem, Suwałkami i Gołdapią**

W odniesieniu do przywrócenia połączenia kolejowego w relacji Olecko – Gołdap informuję, że zasady organizowania pasażerskich przewozów kolejowych określają przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016). Zgodnie z przepisami ww. ustawy organizowanie przewozów pasażerskich transportem kolejowym na obszarze województwa lub dwóch sąsiadujących ze sobą województw należy wyłącznie do właściwych miejscowo samorządów województw (organizator publicznego transportu zbiorowego). Organizator transportu publicznego posiada niezbędne kompetencje do optymalnego organizowania usług przewozowych w tym też ustalania wielkości oferty przewozowej, która powinna wynikać zarówno z zapotrzebowania na usługi przewozowe jak i możliwości finansowych organizatora. Zatem zgodnie z obowiązującymi przepisami ww. ustawy, organizatorem przewozów o charakterze lokalnym jest samorząd województwa właściwego ze względu na zasięg terytorialny prowadzonych przewozów kolejowych (w tej sytuacji województwa warmińsko-mazurskiego), a obsługa tych połączeń leży w gestii przewoźnika kolejowego, który realizuje takie połączenia otrzymując na powyższy cel środki z budżetu województwa. Ww. ustawa nie zawiera przepisów, które mogłyby stanowić dla ministra właściwego do spraw transportu podstawę do ingerencji lub dokonywania zmian decyzji regionalnego organizatora kolejowego transportu publicznego – samorządu województwa warmińsko-mazurskiego, dotyczących organizacji rynku przewozów jak i oferty przewozowej określonej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

- **Budynek dworca w Olecku**

Odnosnie budynku dworca kolejowego w Olecku informuję, że dworzec ten jest obecnie nieczynny z uwagi na m.in. brak ruchu pociągów pasażerskich przez Olecko. Dlatego też dla niniejszego obiektu nie zostały zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne. Z otrzymanych od PKP SA informacji wynika, że lokalny samorząd otrzymał od PKP SA propozycję przejęcia obiektu. Jednakże strony nie doszły w tej sprawie do porozumienia.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu