



Warszawa, dnia 20 kwietnia 2012 r.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

TK10az-0701-22/12 Doc.: 1197285
BPS/043-07-212/12

SEKRETARIA
Szefa Kancelarii Senatu
Wpłynęło dn. 25.04 zal.
nr. Sej 528 podpis. *Miejusko*

KANCELARIA SENATU Kancelaria Ogólna 25. 04. 2012 Wpł. Nr dz. <i>SW 528</i>

BPS
SS
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 25.04.12 zal.
nr. 3503 podpis. *Kwieciak*

~~Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej~~

Szczerze Pani Marszałek,

W odpowiedzi do przesłane oświadczenie senatora Pana Tadeusza Arłukowicza skierowanego do Pana Sławomira Nowaka, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przy piśmie BPS/043-07-212/12 z dnia 19 marca 2012 roku w sprawie odcinka linii kolejowej E 75 Suwałki – Augustów – Białystok przedstawiam poniższe stanowisko:

Na podstawie analiz technicznych i środowiskowych, oraz rekomendacji wykonawców studium wykonalności dla modernizacji ww. linii kolejowej oraz opracowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko została podjęta decyzja o wyborze trasy przebiegu modernizowanej linii kolejowej E75 przez Ełk i Olecko. Istotnym elementem wyboru wariantu przebiegu linii E75 na odcinku Białystok – Suwałki jest decyzja środowiskowa.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozpatrywano dwa warianty lokalizacyjne:

- wariant I Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki – Trakiszki – granica państwa;
- wariant II Białystok – Augustów – Suwałki – Trakiszki – granica państwa.

W celu wyboru najbardziej korzystnego dla środowiska wariantu zastosowano analizę wielokryterialną z wykorzystaniem metody hierarchicznej AHP.

W ramach wariantu I i II rozpatrywano następujące opcje prędkościowe:

- Opcja „0” - nie podejmowanie przedsięwzięcia;
- Opcja „1” - Modernizacja i dostosowanie infrastruktury do Dyrektywy 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 roku zmieniającej Dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu dużych prędkości oraz Dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz do standardów umowy AGTC

dla korytarzy międzynarodowych w zakresie $V = 120$ km/h dla pociągów pasażerskich i towarowych;

- Opcja „2a” - Modernizacja i dostosowanie infrastruktury do Dyrektywy 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 roku zmieniającej Dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu dużych prędkości oraz Dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz do standardów umowy AGC dla korytarzy międzynarodowych w zakresie umożliwiającym prowadzenie pociągów pasażerskich z prędkością $V=160$ [km/h] oraz jazdę z prędkością V max do 120 km/h dla taboru towarowego;
- Opcja 2b - Modernizacja i dostosowanie infrastruktury do Dyrektywy 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 roku zmieniającej Dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu dużych prędkości oraz Dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz do standardów umowy AGC dla korytarzy międzynarodowych w zakresie umożliwiającym prowadzenie pociągów pasażerskich z prędkością $V=200$ [km/h] oraz jazdę z prędkością $V=120$ [km/h] dla pociągów towarowych.

Największą wagę przypisano kwestiom przyrodniczym, a co za tym idzie miały one istotne znaczenie przy wyborze wariantu. W wyniku analizy wariantów lokalizacyjnych stwierdzono, że korzystniejszym pod względem środowiskowym jest wariant I Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki – Trakiszki – granica państwa. Linie kolejowe ujęte w wariancie I modernizacji Rail Baltica przecinają obszary Natura 2000, parki narodowe i krajobrazowe oraz korytarze ekologiczne na znacznie krótszym odcinku niż w przypadku wariantu II. W pobliżu wariantu I brak jest rezerwatów przyrody, natomiast w odległości do 1 km od wariantu II zlokalizowane są aż trzy takie siedliska. Ponadto planowany przebieg wybranego wariantu I zlokalizowany jest w pobliżu dużych aglomeracji miejskich, co w większym stopniu pozwoli na zaspokojenie potrzeb podróżnych, usprawniając nie tylko komunikację w ruchu pasażerskim, ale także w ruchu towarowym, a w rezultacie przyczyni się znacznie do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza.

Określone koszty w studium realizacji modernizacji linii E75 na odcinku Białystok – Ełk – Suwałki – Trakiszki – granica państwa wynosi 4 758,02 mln zł, w tym koszty poszczególnych odcinków wynoszą:

- Odcinek Suwałki – Trakiszki – granica państwa (700,38 mln zł);
- Odcinek Ełk - Suwałki (1 541,70 mln zł);
- Odcinek Białystok – Ełk (2 515,94 mln zł).

Resort będzie dążył do ograniczenia tych kosztów, np. poprzez etapowanie (np. najpierw linie jednotorowe, z możliwości dobudowy drugiego toru).

Wykonanie robót budowlanych w ramach modernizacji linii E75 na odcinku Białystok – Elk – Suwałki – Trakiszki jest w kolejnej perspektywie finansowej UE, tj. w latach 2014 – 2020. Na liniach nr 6 oraz 40 na odcinku Białystok – Sokółka – Augustów – Suwałki (tj. na terenie woj. podlaskiego) na rok 2012 przewidziane do realizacji zostały następujące prace utrzymaniowo-naprawcze:

Linia nr 6, odcinek Białystok – Sokółka:

W ramach zadania finansowanego ze środków Funduszu Kolejowego przewidziana jest:

- wymiana 4000 mb szyn S49 staroużytecznych;
- wymiana 250 szt. podkładów betonowych staroużytecznych.

Ze środków własnych Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku planuje się:

- wymianę 1050 mb szyn nowych typu 49E1;
- ostateczną naprawę pękniętych szyn (zabudowa wstawek szynowych i wykonanie spoin termitowych) – planowana ilość 150 spoin.
- mechaniczne oczyszczenie tęcznia w torze – 1,3 km toru;
- regulację toru w planie i profilu – 10 km toru;
- remont mostu w km 186,298;
- poprawę bezpieczeństwa oraz zapobiegnięcie wprowadzenia ograniczeń prędkości.

Wykonanie powyższych prac w roku 2012 na linii nr 6 pozwoli na utrzymanie obecnie obowiązującej prędkości wynoszącej 80 km/h, z jednym ograniczeniem prędkości do 50 km/h na odcinku o długości 400 metrów.


Linia nr 40 Sokółka – Augustów – Suwałki:

W ramach prac utrzymaniowo-naprawczych na linii 40, w roku 2012 na odcinku Sokółka – Augustów – Suwałki przewidziana do realizacji jest:

- wymiana 150 mb szyn S49 staroużytecznych;
- ostateczna naprawa pękniętych szyn (zabudowa wstawek szynowych i wykonanie spoin termitowych) – 66 spoin;
- regulacja toru w planie i profilu – 7 km toru;
- naprawa 2 obiektów inżynierskich: w km 18,789 oraz w km 34,137;
- poprawa bezpieczeństwa na 3 przejazdach (w km 14,512; 41,314; 69,332).

Wykonanie powyższych prac w roku 2012 na linii nr 40, pozwoli na odwołanie istniejących ograniczeń prędkości na odcinku Sokółka – Augustów – Suwałki oraz przywrócenie prędkości 80/90 km/h, z wyjątkiem odcinka o długości 600 m w okolicy Suwałk, gdzie ze względu na układ geometryczny toru obowiązywać będzie prędkość 60 km/h.

Wykonywanie robót utrzymaniowo-naprawczych na ww. liniach jest utrudnione ze względu na problemy z pozyskaniem odpowiednio długich zamknięć torowych na wykonanie powyższych robót (są to linie jednotorowe o dużym natężeniu ruchu).


MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARSTWA MORSKIEJ

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu