



MINISTER INFRASTRUKTURY

MP1mk-073-<sup>103</sup>710  
Docman: 103 1114

Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Wojciecha Skurkiewicza podczas 56 posiedzenia Senatu w dniu 28 maja 2010 roku, w sprawie realizacji inwestycji kolejowej „Rail Baltica” na terenie Polski, uprzejmie przekazuję poniższe informacje.

**1. Wytyczenie przebiegu linii kolejowej Rail Baltica przez terytorium RP**

Linia E75, według pierwotnego przebiegu na odcinku od Białegostoku do Suwałk, tj. przez Sokółkę – Augustów, przecina wyjątkowo wrażliwe ekologicznie tereny *Puszczy Knyszyńskiej, Doliny Biebrzy i Puszczy Augustowskiej*. W wielu miejscach linia brzegowa jezior, zwłaszcza w rejonie Augustowa, dochodzi do samej linii kolejowej. Położenie to stwarza problemy natury technicznej podczas koniecznej budowy drugiego toru i zmiany geometrii linii ze względu na wzrost prędkości pociągów, które zwiększają istotnie koszty modernizacji. Ponadto ww. przebieg linii E75 stwarza też możliwość wystąpienia protestów organizacji pozarządowych ze względu przecinanie licznych obszarów Natura 2000, konieczność dokonania znacznego wyrębu lasów oraz trudne warunki gruntowe, podobnie jak miało to miejsce w przypadku pierwotnie planowanej budowy obwodnicy drogowej Augustowa.

W 2007 roku firma COWI na zlecenie Komisji Europejskiej wykonała studium, które zawiera informacje na temat bieżącego stanu infrastruktury korytarza Rail Baltica w Polsce i krajach bałtyckich. Wynika z niego jednoznacznie, że korytarz ten będzie przede wszystkim dedykowany dla transportu towarowego. Autorzy studium COWI zdecydowanie optują za wyborem przebiegu polskiego odcinka korytarza przez Ełk – Olecko, gdyż jest to wariant znacznie mniej uciążliwy dla środowiska w porównaniu z wariantem przez Sokółkę i Augustów.

W chwili obecnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przygotowują dokumentację przedprojektową dla projektu modernizacji linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa. Opracowywane jest aktualnie Studium Wykonalności, które podda analizie dwa warianty (Białystok – Elk – Olecko – Suwałki – Trakiszki – granica państwa lub Białystok – Sokółka – Augustów – Suwałki – Trakiszki – granica państwa) przebiegu Rail Baltica w zakresie analiz techniczno – ekonomiczno – finansowych. Posiadanie powyższej dokumentacji warunkuje przygotowanie przez PKP PLK S.A. kolejnych etapów modernizacji korytarza Rail Baltica, tj. opracowanie projektu i wykonanie robót budowlanych.

Przygotowany został raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Wykonano również analizę środowiskową mającą na celu wybór wariantu przebiegu i opcji modernizacyjnej (prędkości) dla linii E 75. W styczniu br. złożony został wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

## **2. Realizacja inwestycji Rail Baltica**

W dniu 24 czerwca 2010 roku, w Luksemburgu Ministerstwo Infrastruktury podpisało „Memorandum of Understanding ws. Projektu Priorytetowego Sieci TEN-T nr 27 Rail Baltica”, w której resort infrastruktury zobowiązał się do modernizacji linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) w perspektywie finansowej 2007 – 2013. Dokument ten podpisany również przez Ministrów Transportu Finlandii, Estonii, Łotwy i Litwy stanowi deklarację przyspieszenia inwestycji linii kolejowej Rail Baltica i ukończenie jej całkowitej realizacji do roku 2020.

Jednocześnie pragnę poinformować, że na odcinku linii kolejowej E 75 Suwałki – Trakiszki trwają prace dotyczące wybudowania pilotażowego odcinka sieci trakcyjnej zasilanego w systemie 2x25 kV prądu przemiennego. Przewidywane koszty wynoszą około 50 mln PLN.

## **3. Zagrożenie wycofania się przez Komisję Europejską z finansowania inwestycji Rail Baltica**

Ograniczenie liczby inwestycji w stosunku do obecnie obowiązującej listy POIiŚ jest wynikiem niewystarczających środków finansowych, które stanowią wkład krajowy dla funduszy UE, jak również ograniczonych możliwości finansowania projektów kolejowych ze źródeł europejskich (limit dla wszystkich projektów kolejowych ze strony UE to 4 863 mln €,

co stanowi 25% dostępnych nakładów dla sektora transportu). Jednocześnie nie występuje ryzyko utraty funduszy unijnych przewidzianych dla sektora kolejowego, gdyż PKP PLK S.A. realizując pozostałe inwestycje priorytetowe wykorzysta całą dostępną alokację dla Działanie 7.1 *Rozwój transportu kolejowego*.

Biorąc pod uwagę fakt, iż Komisja Europejska wyznaczyła państwom członkowskim termin realizacji Projektów Priorytetowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T na 2020 rok, oraz plany strony polskiej przystąpienia do kontynuacji projektu w ciągu kolejnej perspektywy finansowej UE, chwili obecnej nie istnieje zagrożenie wycofania się Komisji Europejskiej z finansowania inwestycji Rail Baltica.

#### 4. Całkowity koszt budowy linii kolejowej Rail Baltica

Aktualnie ostateczne koszty całego projektu Rail Baltica są trudne do oszacowania z uwagi na brak ostatecznej decyzji dotyczącej szczegółowego przebiegu tej linii na odcinku Białystok – Suwałki oraz konkretnego terminu realizacji związanej z brakiem wiedzy na temat wielkości środków finansowych przeznaczonych dla Polski na okres kolejnej perspektywy finansowej UE na lata 2014 – 2020.

Z poważaniem,

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
  
Maciej Janowski  
Podsekretarz Stanu