



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DTK-III-0701-91-1-KD/14

MK: 546824/14

Szanowny Panie Marszałku,

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 24.12.14

nr. 5569 podpis. *[Signature]*

Warszawa, 23 grudnia 2014 r.

SECRETARIA
Biura Prace Senat
Wpłynęło do 29.12.14
nr. 8158 podpis. *[Signature]*

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

odpowiadając na oświadczenie senator Marii Koc złożone na 65. posiedzeniu Senatu RP w dniu 20 listopada 2014 r. w sprawie modernizacji linii kolejowej E 75 na trasie Warszawa - Białystok, przekazane pismem z dnia 25 listopada 2014 roku (znak: BPS/043-65-2804/14), przedstawiam poniższe informacje.

1. Obecnie realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 projekt pn. „Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne)” pierwotnie zaplanowany został na lata 2012-2015. Jednakże po przeprowadzonej szczegółowej analizie harmonogramu realizacji projektu, podpisany został aneks z wykonawcą przedłużający termin zakończenia realizacji projektu do 30 listopada 2016 roku. Koszt inwestycji wynosi 1 540 mln zł.

Decyzja o wprowadzeniu dwutorowego zamknięcia na odcinku Tłuszcz - Łochów (Sadowne) ma na celu przyspieszenie prac inwestycyjnych na linii E75 (Rail Baltica) na terenie województwa mazowieckiego. Należy mieć na uwadze, że wykonywanie robót przy całkowitym zamknięciu przedmiotowego odcinka skróci o 10 miesięcy czas realizacji kontraktu, co pozwoli ponieść znaczną część nakładów w obecnym okresie kwalifikowalności wydatków w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

2. W dniu 2 września 2014 r. w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju odbyło się spotkanie w sprawie opracowania modelu funkcjonowania komunikacji zastępczej za połączenia kolejowe na trasie Warszawa - Białystok - Warszawa. W spotkaniu zorganizowanym z inicjatywy MliR uczestniczyli przedstawiciele spółek: PKP Intercity S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. oraz PKP PLK S.A.

Przedstawiciele PKP Intercity S.A. przedstawili 4 warianty dotyczące wykonywania przewozów na trasie Warszawa - Białystok, mające na celu zapewnienie przejazdu na ww. trasie. Po analizie, przyjęto do realizacji wariant, zgodnie z którym przewozy będą wykonywane 8 pociągami w skróconej relacji Białystok - Małkinia - Białystok. Zastępcza Komunikacja Autobusowa obowiązywać będzie na odcinku Warszawa - Małkinia - Warszawa. Utrzymana zostanie także zastępcza Komunikacja Autobusowa w relacji Białystok - Warszawa - Białystok (bez przystanków) funkcjonująca od czerwca br.

Przewozy Regionalne poinformowały o możliwości uruchomienia pociągów na odcinku Białystok - Małkinia oraz Zastępczej Komunikacji Autobusowej na odcinku Małkinia - Warszawa.

Koleje Mazowieckie przedstawiły ofertę przewozową na trasie Warszawa - Białystok, zgodnie z którą zapewniona będzie wahadłowo komunikacja pociągami na odcinku Warszawa - Tłuszcz i Łochów (od stycznia 2015 r. Sadowne) - Małkinia oraz Zastępcza Komunikacja Autobusowa na odcinku Tłuszcz - Łochów - (od stycznia 2015 r. Sadowne).

Z informacji przekazywanych przez Kolejowe Forum Konsultacyjne (grupa konsultacyjna ds. połączeń kolejowych w województwie podlaskim, której cykliczne spotkania mają na celu współpracę podmiotów związanych z koleją dla ułatwienia podróżnym dostępu do komunikacji kolejowej oraz zminimalizowania utrudnień wynikających z prowadzonych aktualnie prac modernizacyjnych) wynika, że podróżni oceniają pozytywnie informację pasażerską oraz materiały informacyjne dla podróżnych. Ponadto, w opinii

pasażerów korzystających z komunikacji zastępczej na wyłączonym z ruchu odcinku, czasy przesiadki są wystarczające.

3. Opóźnienia w realizacji przedmiotowej inwestycji związane są głównie z przedłużającymi się procedurami administracyjnymi. Problemy z pozyskiwaniem dokumentacji projektowej oraz wszystkich niezbędnych do realizacji projektu decyzji administracyjnych w dużej mierze wynikają z protestów mieszkańców lokalnych społeczności bezpośrednio zainteresowanych przebiegiem inwestycji oraz brak uzgodnień projektów budowlanych przez zarządcę dróg. Dotyczy to przede wszystkim poniższych obiektów inżynierskich:

- wiaduktu drogowego w km 17,242 Kobyłce-Ossów;
- tunelu drogowo-pieszego w km 19,158 w Kobyłce;
- wiaduktu drogowego w km 60,332 w Łochowie;
- wiaduktu kolejowego w km 62,765 Łojewie;
- wiaduktu drogowego w km 68,719 Toporze.

W związku z powyższymi komplikacjami znacznie wydłużającymi i utrudniającymi realizację projektu, na terenie powiatu węgrowskiego PKP PLK S.A. zrezygnowała z budowy obiektów inżynierskich, a w ramach zastąpienia przewidziano modernizację przejazdów kolejowych kat. B w następujących lokalizacjach:

- w km 60,332 w miejscowości Jasiarówka (przejazd kolejowy kategorii D leżący w ciągu drogi powiatowej nr 4202W). W miejsce przejazdu planowana była budowa wiaduktu drogowego biegnącego przez tory linii kolejowej E 75 oraz przez drogę krajową nr 50 (równoległa do układu torowego). Z uwagi na skomplikowany charakter docelowego układu drogowego uzgodnienie projektu trwało dłużej niż zakładano. W związku z powyższym, podjęto decyzje o wyłączeniu obiektu z obecnego projektu i przystąpieniu do modernizacji przejazdu kolejowego do kategorii B.

- w km 62,765 wiadukt kolejowy w Łojewie. Szczegółowe badania geologiczne wykazały, że niemożliwe jest posadowienie tego wiaduktu na warunkach określonych w Programie Funkcjonalno-Użytkowym, ponieważ zamiast wykopu otwartego należałoby wykonać dojazdy w „wannach szczelnych”. Koniecznym było również zwiększenie wysokości konstrukcji ze względu na brak możliwości zagłębienia odwodnienia drogi oraz zrównoważenia wyporu wody. Wykonanie tych robót zwiększyłoby ich koszt o ok. 10 mln zł. Na przejeździe kolejowym odbywa się znikomy ruch lokalny, co w połączeniu z bardzo wysokimi kosztami wykonania spowodowało odstąpienie od budowy wiaduktu kolejowego. Należy zaznaczyć, że lokalny samorząd wyraził zgodę na rezygnację z budowy wiaduktu i zastąpienie go przejazdem kolejowym kat. B.

- w km 68,719 w miejscowości Topór. W ciągu drogi wojewódzkiej nr 50, zlokalizowany jest przejazd kat. B, w miejsce którego planowana była budowa wiaduktu drogowego. Jednakże, podobnie jak w przypadku planowanego wiaduktu drogowego w km 60,332 z uwagi na przedłużające się uzgodnienia Zamawiający w porozumieniu z Wykonawcą zdecydował się wyłączyć z kontraktu budowę wiaduktu drogowego, a w zamian zmodernizować istniejący przejazd kolejowy.

Wyłączone z kontraktu obiekty inżynierskie (w tym również budowa przejścia dla pieszych w ciągu ul. Żeromskiego w Łochowie), PKP PLK S.A. planuje wykonać w kolejnej perspektywie finansowej 2014-2020. Mimo wyłączenia z zakresu prac budowy pięciu obiektów inżynierskich, linia po modernizacji spełni warunki pozwalające na prowadzenia ruchu kolejowego pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h, co jest jednym z głównych celów prowadzonej inwestycji.

4. Odnośnie drogi serwisowej Topór – Ogrodniki informuję, że zgodnie z Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach nr RDOŚ-14-WOOS-II-66/3-008/08 z dnia 6 października 2009 r. nie jest możliwa budowa drogi serwisowej Topór - Ogrodniki po wcześniej zaplanowanym śladzie w pełnym zakresie tzn. od mostu kolejowego w km 67,556 do peronów w miejscowości Topór, ze względu na zapisy dotyczące występowania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych. W związku powyższym, droga serwisowa na w/w km toru linii będzie skierowana na istniejącą drogę nadleśnictwa (rozwiązanie zostało uzgodnione z Nadleśnictwem Łochów i Wójtem gminy Stoczek).
5. Odnośnie budowy bezkolizyjnego skrzyżowania drogi DK 62 z drogą DK 52 i linią kolejową E 75 w Łochowie informuję, że zadanie to podobnie jak ww. wyłączone obiekty wprowadzone zostało do projektu pn.: „Modernizacja linii kolejowej E75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami

pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne". Wniosek dotyczący tego zadania jest obecnie na etapie konsultacji w Centrum Unijnych Projektów Transportowych, a następnie projekt zostanie zgłoszony do konkursu na dofinansowanie projektów transportowych ze środków CEF.

6. Zakres prac modernizacyjnych w powiecie węgrowskim obejmuje:

- modernizację torów szlakowych oraz stacyjnych;
- budowę obiektów inżynierskich, w tym 4 mosty kolejowe, 2 wiadukty kolejowe, 2 przejścia pod torami;
- budowę ekranów akustycznych na długości ok. 11 km po obu stronach torów;
- budowę nowych peronów na stacjach i przystankach osobowych w Barchowie, Łochowie, Ostrówku Węgrowskim i Toporze wraz z zabudową systemu informacji pasażerskiej;
- modernizację 6 przejazdów kolejowych wraz z podwyższeniem kategorii do B;
- zabudowę urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym, Samoczynnej Blokady Liniowej oraz urządzeń teletechnicznych;
- demontaż i montaż sieci trakcyjnej wraz z konstrukcjami wsporczymi;
- budowę Linii Potrzeb Nietrakcyjnych wraz z zabudową oświetlenia peronowego.

Zwracam się z prośbą o przyjęcie ww. informacji.

2 powieleniu


MINISTER
Andrzej Cichociński
Zastępca Komisarza
Sekretarz Skarbu