Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.054.1.2026
Warszawa, 29 stycznia 2026

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na oświadczenie senatorskie złożone przez Pana Senatora Marka Komorowskiego znak: BPS/043-49-1285-MI/26 oraz BPS/043-49-1285-PRM/26, w sprawie przebiegu projektowanej linii kolejowej Rail Baltica na odcinku Suwałki – Trakiszki, przedstawiam poniżej stanowisko Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach przygotowania inwestycji analizowano różne warianty przebiegu linii kolejowej E 75 na odcinku Ełk – Trakiszki (Rail Baltica). Każdy z zaproponowanych wariantów (w tym wariant nr VIII przechodzący przez tereny leśne) został przeanalizowany pod wieloma kryteriami, w tym m.in. wpływu na okolicznych mieszkańców oraz ich nieruchomości, środowisko, możliwości realizacyjne oraz eksploatacyjne, opłacalność ekonomiczną.

Pierwotnie wskazany do realizacji wariant nr VIII zakładał prowadzenie linii przez teren leśny z dala od zabudowy mieszkaniowej, natomiast okazał się niemożliwy do realizacji zarówno z uwagi na względy techniczne jak i finansowe. Przeprowadzone w ramach kontraktu badania geologiczne wykazały grunty nienośne o miąższości przekraczającej miejscami 20 m. Tereny te wskazane zostały przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Białymstoku jako torfy cenne środowiskowo. W takich warunkach gruntowo – wodnych nie ma możliwości zaprojektowania racjonalnego posadowienia podpór estakad, które uzyskałyby wymaganą nośność oraz spełniły rygorystyczne wymogi dotyczące ograniczeń w zakresie dopuszczalnych przemieszczeń poziomych, pionowych i skrętnych dla obiektów przeznaczonych dla Kolei Dużych Prędkości.

Mając na uwadze powyższe konieczne stało się przetrasowanie projektowanej linii kolejowej. Priorytetem dla Zamawiającego i Wykonawcy było to, aby zmiana trasowania odbyła się jak najmniejszym kosztem społecznym, a co za tym idzie z jak najmniejszym wpływem na okoliczne nieruchomości. Stąd podjęto decyzję o poprowadzeniu nowej linii w jak największym zbliżeniu do linii istniejącej.

Odnosząc się do zastrzeżeń mieszkańców, należy zauważyć, że aktualne możliwości projektowania i budowy toru w technologii bezstykowej w znacznym stopniu ogranicza problem oddziaływania drgań i hałasu w porównaniu z torem istniejącym, nawet przy większym niż dotychczas ruchu pociągów. W ramach inwestycji przeprowadzona zostanie też pełna elektryfikacja linii kolejowej, eliminując hałaśliwe składy spalinowe. Dokumentacja projektowa linii kolejowej będzie poddana analizie akustycznej, która będzie zweryfikowana przez RDOŚ Białystok – wymagania dot. hałasu będą ujęte

w zapisach decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia (zostaną wskazane miejsca zastosowania ekranów akustycznych).

Ponadto nieruchomości, które będą podlegać podziałowi i procedurze wykupu zostaną, na etapie pozyskiwania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wycenione na podstawie operatu szacunkowego – zgodnie z procedurą administracyjną. Urząd Wojewódzki poinformuje o prowadzonym procesie odszkodowawczym w trakcie procedury wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Zdecydowanie podkreślić należy również, że realizacja inwestycji Rail Baltica niesie za sobą szereg czynników zwiększających bezpieczeństwo eksploatacji linii kolejowej. Likwidowane będą kolizyjne przejazdy kolejowo-drogowe zastępując je bezkolizyjnymi wiaduktami, a realizacja inwestycji uwzględnia zapewnienie dojazdów do posesji właścicieli. Obecny ruch pociągów stanowi potencjalnie większe zagrożenie niż w docelowym stanie, który zakłada szereg zabezpieczeń, których nie ma zapewnionych w chwili obecnej. Inwestycja przewiduje zmianę obecnie użytkowanej linii 1-torowej na linię 2-torową z projektowanym układem drogowym.

W ramach projektu przewiduje się elektryfikację linii kolejowej, w konsekwencji brak pociągów spalinowych ograniczy potencjalnie negatywny wpływ linii kolejowej na środowisko. Projekt przewiduje również ogrodzenie linii kolejowej, co w znacznym stopniu zapobiega ewentualnej kolizji pociągu ze zwierzętami, a także przedostania się osób postronnych do obszaru kolejowego – tego typu zabezpieczenie jest czynnikiem zwiększającym bezpieczeństwo.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Departamentu Spraw Parlamentarnych, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów