



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.25.2024

Warszawa, 26 sierpnia 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 3996 Posła na Sejm RP Pana Kazimierza Gwiazdowskiego w sprawie rządowych planów odejścia od realizacji połączenia kolejowego Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Giżycko w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego, przedstawiam następujące informacje.

**Ad 1. Czy rząd rzeczywiście rozważa rezygnację z realizacji połączenia kolejowego Warszawa - Ostrołęka - Łomża - Giżycko w ramach CPK? Jeśli tak, to jakie są główne przyczyny tej decyzji?**

**oraz**

**Ad 3. Jakie działania zamierza podjąć rząd, aby zminimalizować negatywne skutki społeczne i gospodarcze wynikające z ewentualnej rezygnacji z realizacji tego połączenia?**

Uprzejmie informuję, że dla odcinka linii kolejowej Ostrołęka – Łomża - Pisz – Giżycko prowadzone jest Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe. Jednym z rezultatów Studium będzie wybór wariantu inwestorskiego.

Należy zaznaczyć, że projekt budowy przedmiotowego odcinka linii kolejowej nie został wykluczony z przygotowań. Nie można również obecnie potwierdzić, że będzie realizowany w przebiegu i w zakresie, w jakim był pierwotnie zakładany. Podstawą podejmowania decyzji dotyczących kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej oraz kolejnych priorytetów inwestycyjnych, będą bowiem aktualnie rozpoczynane kompleksowe analizy całej sieci. Obejmą one zarówno dotychczas planowane odcinki, jak i nowo proponowane korytarze linii kolejowych.

Analizy będą dotyczyć całego kraju, a zatem także północno-wschodniej części województwa mazowieckiego oraz województwa podlaskiego. Ewaluacja obejmie m.in.: spodziewaną liczbę pasażerów i pociągów na poszczególnych odcinkach, ich położenie na ciągach europejskich, adekwatność parametrów technicznych, stopień zaawansowania projektów, dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań oraz

efektywne wykorzystanie wcześniejszych inwestycji. Brane będą pod uwagę priorytety rozwoju całej polskiej sieci kolejowej, takie jak zakładane czasy przejazdu pomiędzy największymi ośrodkami i obsługa ośrodków regionalnych w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy. Prace prowadzone będą we współpracy z PKP PLK S.A., przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a uzyskanie wyników planowane jest w IV kwartale 2025 r. Celem jest opracowanie stabilnego, długoterminowego planu rozwoju sieci kolejowej, na który złożą się inwestycje o racjonalnej skali.

**Ad. 2 Jakie kroki podejmie rząd w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju komunikacyjnego północno-wschodniej Polski, jeśli połączenie to nie zostanie zrealizowane?**

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi działania inwestycyjne w ramach programów wieloletnich, umożliwiające rozwój infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju. Działania te ukierunkowane są również na regiony, które utraciły dostęp do transportu kolejowego. Inwestycje w tym zakresie prowadzone były i są w ramach następujących programów rządowych:

- Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);
- Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku;
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

Zarządca infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będzie nadal konsekwentnie modernizować, rewitalizować oraz podnosić parametry obecnej sieci kolejowej. Modernizacja i rewitalizacja istniejących linii, w tym wymiana lub naprawa nawierzchni kolejowej, unowocześnienie urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych są kluczowymi elementami strategii mającej na celu podniesienie standardów komunikacyjnych w całym kraju. Działania te pozwolą na zwiększenie przepustowości oraz skrócenie czasu przejazdu, co pozytywnie wpłynie na dostępność i jakość transportu kolejowego w mniejszych miastach i miejscowościach.

Inwestycje i prace utrzymaniowe na sieci kolejowej przyczynią się do poprawy parametrów technicznych linii kolejowych, dzięki czemu organizatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnicy będą mogli zapewnić lepszą ofertę przewozową.

W rezultacie oferta ta stanie się bardziej konkurencyjna i atrakcyjna dla mieszkańców. Lepsza oferta przewozowa oraz poprawa komfortu podróży mogą przyczynić się

do większego wykorzystania transportu kolejowego przez mieszkańców, co z kolei może wpłynąć na rozwój gospodarczy i społeczny regionu.

Przy wsparciu środków unijnych planowana jest kontynuacja modernizacji linii kolejowej *Rail Baltica* na odcinku Białystok – Ełk – granica państwa. Wśród planowanych inwestycji można również wskazać dokończenie modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze oraz rewitalizację linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Ełk. Realizacja tych inwestycji będzie skutecznie przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu, wpisując się w ww. założenia. W przypadku miejscowości nie objętych istniejącą siecią linii kolejowych istotne jest zapewnienie dobrej oferty autobusowej z wysoką częstotliwością, powiązanej w punktach przesiadkowych z ofertą kolejową na istniejących liniach kolejowych.

Natomiast w zakresie infrastruktury drogowej obecnie realizowane są dwa programy wieloletnie. Pierwszym z nich jest Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (dalej: RPBDK), który określa priorytety inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej, w szczególności w odniesieniu do sieci dróg szybkiego ruchu. Drugi z nich to Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (dalej: PBO), który dedykowany jest realizacji obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych.

W ramach realizacji RPBDK we wschodniej części Warmii i Mazur zrealizowany został ciąg drogi ekspresowej S61 Szczuczyn – Raczki o długości łącznej ponad 66 km, który został finalnie oddany do użytkowania w 2023 r. Odcinek ten stanowi element składowy całego ciągu drogi ekspresowej S61 od m. Ostrów Mazowiecka do granicy państwa w Budzisku, a szerzej międzynarodowego szlaku *Via Baltica*, który łączy też część Europy z krajami bałtyckimi.

Jednocześnie prowadzone są działania związane z realizacją najważniejszego ciągu drogowego Warmii i Mazur, czyli drogi ekspresowej S16. Jest to arteria drogowa relacji wschód – zachód, która łączy najważniejsze ośrodki regionalne: Suwałki, Augustów, Ełk, Mrągowo – Olsztyn, Iławę, Ostródę. Ma również duże znaczenie międzynarodowe, ponieważ jest najkrótszym korytarzem łączącym zachodnią granicę państwa (z kierunku Berlin) z państwami bałtyckimi. Dnia 13 sierpnia br. do ruchu oddaliśmy odcinek pomiędzy Borkami Wielkimi a Mrągowem długości prawie 13 km. W budowie jest kolejnych ponad 18 km drogi pomiędzy Barczewem a Biskupcem, a na dniach zawrzemy umowę na realizację odcinka od Olsztyna do Barczewa.

Prowadzimy również prace przygotowawcze dla odcinka Mrągowo – Orzysz – Ełk o długości prawie 80 km. Obecnie działania te skupiają się na uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, która określi przebieg drogi oraz sposób jej powiązania z terenami przyległymi. Prowadzenie inwestycji na terenie Warmii i Mazur, które są terenami bardzo cennymi pod względem

przyrodniczym, nie należy do zadań łatwych i mamy świadomość stojących wyzwań. Szanując istniejące uwarunkowania, w tym w szczególności mając dużą pokorę w stosunku do uwarunkowań środowiskowych, prowadzimy proces inwestycyjny tak, aby w efekcie powstała trasa, która z jednej strony będzie służyła ludziom, z drugiej strony nie wpłynie w sposób negatywny na środowisko naturalne.

Oprócz wskazanych powyżej inwestycji na sieci dróg szybkiego ruchu realizujemy również zadania mniejsze, co nie znaczy, że mniej ważne. Mowa o budowie obwodnic w ciągach dróg krajowych w ramach wskazanego powyżej PBO. Dzięki realizacji tego rodzaju inwestycji wyprowadzamy ruch z miejscowości, poprawiając bezpieczeństwo ich mieszkańców, komfort życia, jak również warunki ruchu na samej drodze, zwiększając przepustowość ciągów dróg.

Należy wskazać, że wszystkie wyżej wspomniane działania i inwestycje w ocenie Ministerstwa przyczynią się do poprawy sytuacji komunikacyjnej północno-wschodniej Polski, jak również podniosą atrakcyjność inwestycyjną tych terenów wpływając na ich rozwój.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Maciej Lasek  
Sekretarz Stanu  
Dokument podpisany elektronicznie.