



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.26.2026

Warszawa, 02 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15196 Posła na Sejm RP Jarosława Zielińskiego, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że wybór wariantów przebiegu planowanej linii kolejowej Rail Baltica na odcinku Ełk – Suwałki – Trakiszki odbywał się na etapie dokumentacji przedprojektowej, tj. opracowania studium wykonalności, podczas którego analizowane były możliwe warianty planowanej trasy.

W początkowym etapie analizowano 10 wariantów, spośród których wybrano 3 warianty inwestycyjne. Analizowane warianty były w poszczególnych etapach studium prezentowane w ramach prowadzonych konsultacji z gminami i interesariuszami.

Po przeprowadzeniu analizy i konsultacjach wybrano wariant do dalszej realizacji. Na podstawie tego wariantu rozpoczął się proces opracowania dokumentacji projektowej – została sporządzona Koncepcja Programowo - Przestrzenna, która została poddana dyskusji w konsultacjach społecznych przeprowadzonych w 2022 roku.

Na dalszym etapie, w trakcie opracowywania projektu budowlanego okazało się, że z uwagi na występowanie na projektowanej trasie przebiegu linii kolejowej gruntów uniemożliwiających techniczną i środowiskową realizację przyjętego wariantu trasowania (grunty nienośne o znacznej miąższości oraz wskazane przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Białymstoku jako torfy cenne środowiskowo), nastąpiła konieczność zmiany trasowania na odcinku Suwałki – Polule.

W związku z powyższym, została opracowana koncepcja zmiany dla newralgicznego odcinka. Koncepcję opracowano z uwzględnieniem optymalizacji ewentualnych kolizji inwestycji z zabudową mieszkalną oraz możliwie najkorzystniejszą pod kątem środowiskowym.

Pierwotnie zakładana trasa na przedmiotowym odcinku przebiegająca przez las w okolicy wskazanych w interpelacji miejscowości była wysoce obciążona potencjalnym ryzykiem protestów organizacji ekologicznych i nie była rekomendowanym przez RDOŚ w Białymstoku wariantem do realizacji.

Aktualną koncepcję przedstawiono na konsultacjach społecznych w dniu 18 listopada 2025 r. Zgodnie z przedstawioną koncepcją, projektowana linia kolejowa w znacznym stopniu pokrywa się ze śladem istniejącej linii kolejowej, co ma na celu minimalizację kolizji oraz poszanowanie występującego w otoczeniu inwestycji ład przestrzennego.

Należy również zaznaczyć, że w trakcie realizacji dokumentacji projektowej zostaną wykonane analizy akustyczne, które zostaną zweryfikowane przez RDOŚ w Białymstoku. Wymagania dotyczące hałasu będą ujęte w zapisach decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia (zostaną wskazane miejsca zastosowania ekranów akustycznych).

Obecnie ruch pociągów prowadzony jest po zdegradowanej infrastrukturze. Projekt modernizacji linii Rail Baltica na omawianym odcinku zakłada powstanie szeregu rozwiązań, których realizacja zwiększy bezpieczeństwo eksploatacji linii kolejowej:

- Zlikwidowane zostaną kolizyjne przejazdy kolejowo-drogowe. Zastąpią je bezkolizyjne skrzyżowania z wiaduktami. Realizacja inwestycji uwzględni zapewnienie dojazdów do posesji i działek.
- Inwestycja przewiduje zmianę obecnie użytkowanej linii jednotorowej na linię dwutorową. W przypadku wystąpienia zdarzeń niepożądanych na dwutorowej linii kolejowej, dojazd do miejsca awarii jest łatwiejszy, a usuwanie jej skutków następuje szybciej. Zapewniony zostanie również dojazd serwisowy do linii kolejowej.
- Przewiduje się elektryfikację linii kolejowej – brak pociągów spalinowych polepszy wpływ linii kolejowej na środowisko.
- Projekt przewiduje wygrodzenie 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.

PKP PLK S.A. podejmuje szereg działań w zakresie technicznym i środowiskowym minimalizujących oddziaływanie linii na otoczenie i wynikające z tego utrudnienia dla strony społecznej. Inwestycja zwiększy również bezpieczeństwo zarówno ruchu kolejowego jak i mieszkańców. Zrozumiałym jest, że zmiana trasowania na tym etapie może budzić emocje społeczne, jednakże korekta wynika z czynników obiektywnych, niemożliwych do przewidzenia na etapie dokumentacji przedprojektowej.

Projektowana obecnie linia kolejowa przebiega zgodnie z rekomendacją RDOŚ w Białymstoku, tj. w śladzie zbliżonym do istniejącej linii kolejowej zamiast pierwotnego przebiegu przez las, co powoduje, że ingerencja w krajobraz inwestycji jest zminimalizowana.

Wobec powyższego w opinii Spółki nie zachodzi potrzeba powrotu do etapu przedprojektowego i opracowania dodatkowego wariantu przebiegu trasy w stosunku do tego, który został przedstawiony na spotkaniu informacyjno-konsultacyjnym w dniu 18 listopada 2025 r.

Odnosząc się do harmonogramu budowy linii kolejowej Rail Baltica informuję, że zrealizowane zostały już prace na odcinkach Warszawa Rembertów – Sadowne, Sadowne – Czyżew, Czyżew – Białystok, a także prace na stacji w Ełku, przystanku Ełk Szyba Wschód i stacji technicznej Ełk Towarowy. Do realizacji pozostały odcinki Białystok – Ełk (zapewnione finansowanie prac ze środków Instrumentu CEF 2) i Ełk – granica państwa (planowane do finansowania w ramach środków dostępnych w perspektywie finansowej UE 2028-2034).

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu