

Janusz DYDUCH¹

UWARUNKOWANIA WYBORU TRAS KOLEJOWYCH

Problem wyboru tras kolejowych jest zagadnieniem bardziej złożonym niż wybór trasy drogowej. Należy uwzględnić uwarunkowania: środowiskowe, społeczne i gospodarcze, należy analizę poszerzyć o techniczną złożoność systemów kolejowych (droga kolejowa, trakcja, automatyka, telekomunikacja). Dobrą ilustracją omawianego zagadnienia jest przeprowadzenie analizy na podstawie wyboru wariantu trasy linii kolejowej „Rail Baltica” w województwie podlaskim.

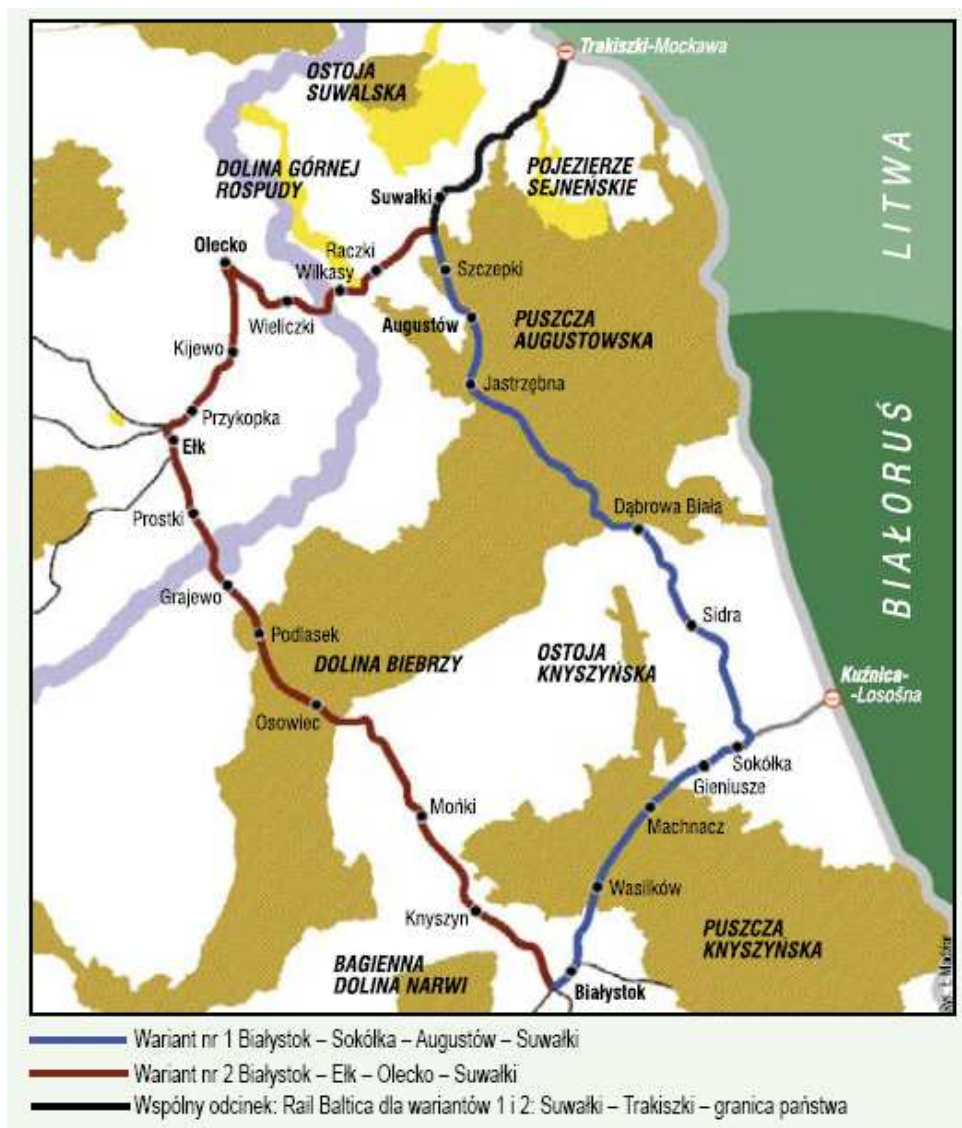
CONDITIONS OF RAILWAY ROUTE SELECTION

Problem of choosing rail routes is more complex than the choice of a road. Should take into account considerations: environmental, social and economic analysis should be extended to the technical complexity of railway systems (railway, traction, automation, telecommunications). A good illustration of this problem is to analyze the choice of rail route option "Rail Baltica" in the Podlaskie

1.WSTĘP

Przedstawiona analiza przeprowadzona zostanie na przykładzie linii Rail Baltica (E 75), jest to jedyna trasa kolejowa, która połączy Polskę z Litwą, Łotwą i Estonią. Pierwotnie miała mieć na całej swej długości europejski (1435 mm) rozstaw toru. Zdecydowały jednak koszty i jedynie do litewskiego Mariampola będzie linią normalnotorową. W Polsce Rail Baltica będzie biegła od Warszawy przez Białystok, Suwałki, Trakiszki do granicy państwa. – Połączenie to ma priorytetowe znaczenie dla transportu kolejowego Unii Europejskiej.

¹ Politechnika Radomska Wydział Transportu i Elektrotechniki, Przew. Komitetu Transportu PAN



Rys. 1. Warianty tras Rail Baltica na terenie województwa podlaskiego

2. ZAGADNIENIA TECHNICZNE, WARIANTY TRASY, ZALETY, WADY ORAZ OPCJE MODERNIZACYJNE

W "Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r." założono przebieg linii kolejowej Rail Baltica przez Grajewo, Elk i Olecko. Wariantu tego nie należy jednak traktować jako ostatecznego. Szczególnie problematyczny pozostaje odcinek Elk - Suwałki, z uwagi na konieczność zmiany czoła pociągu w Olecku i niekorzystną geometrię

istniejącego odcinka Olecko - Suwałki. Dlatego też, w przypadku przyjęcia przebiegu linii przez Grajewo, Ełk i Olecko, prawdopodobnie zajdzie potrzeba budowy linii kolejowej na odcinku Ełk -Suwałki po nowym śladzie, co będzie skutkowało koniecznością pozyskiwania gruntów, podjęciem stosownych decyzji administracyjnych, a także kosztowną budową nowych wiaduktów.

Trasa z Białegostoku przez Sokółkę i dalej do Augustowa oraz Suwałk jest krótsza o 34 km, jednakże na odcinku od Sokółki jest niezelektryfikowana. Podobnie jak trasa przez Ełk i Olecko jest linią jednotorową. Największe problemy techniczne z wariantem przez Sokółkę i Augustów wiążą się z okolicami jeziora Sajno i jeziora Sajenek, gdzie szlak poprowadzony został w bardzo bliskim sąsiedztwie linii brzegowej. W takiej sytuacji podniesienie dopuszczalnej prędkości dla pociągów wiąże się z łagodzeniem łuków linii kolejowej w bezpośrednim otoczeniu jezior, a tym samym rzutuje na podwyższone koszty działań modernizacyjnych. Podobna sytuacja ewentualnej korekty geometrii toru występuje w okolicach Jeziora Białego w Augustowie.

Szczególną rolę w korytarzu paneuropejskim może odegrać transport kolejowy, który mógłby przejąć większość potoków towarowych z dróg, co przyczyniłoby się do skuteczniejszej ochrony cennego środowiska naturalnego. Skierowanie tranzytowego ruchu kolejowego szlakiem "Rail Baltica" przez Ełk jest bardzo poważnie brane pod uwagę, zwłaszcza że pozwoliłoby na ominięcie niektórych szczególnie wrażliwych ekologicznie obszarów woj. podlaskiego. Obecnie jest opracowywana analiza wpływu na środowisko dwóch wariantów przebiegu "Rail Baltica":

- **wariant 1:** Warszawa - Białystok - Sokółka - Augustów - Suwałki - Trakiszki,
- **wariant 2:** Warszawa - Białystok - Ełk - Olecko - Suwałki - Trakiszki.

Rezultat ww. analizy posłuży jako rekomendacja dla ministra infrastruktury do podjęcia ostatecznej decyzji. Wobec powyższego należy stwierdzić, że obecne warianty przebiegów "Rail Baltica" nie mają charakteru obowiązującego.

Niedogodności wynikające z różnicy szerokości torów (1435 mm i 1520 mm) pomiędzy odcinkiem polskim a odcinkiem litewskim mogą być niwelowane poprzez automatyczne stanowisko przestawcze SUW 2000. Jednocześnie strona litewska projektuje przedłużenie w głąb swojego terytorium linii o prześwicie torów 1435 mm na odcinku Mockava-Mariampol-Kowno, gdzie zlokalizowane byłoby centrum logistyczne i nowe stanowisko przestawcze.

Plany PKP PLK związane z Rail Baltica:

- Przetarg na nadzór w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą. Etap I – odcinek: Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)”;
- Przetarg na działania promocyjne w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą. Etap I – odcinek: Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)”;

Przetarg typu „projektuj i buduj” w ramach projektu Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą. Etap I – odcinek: Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)”.

Zgodnie z przyjętym harmonogramem czasowym realizacji tej inwestycji będzie ona realizowana etapami na poszczególnych odcinkach w latach 2010-2020. W dniu 26 listopada 2009 r. PKP Polskie Linie Kolejowe podpisały umowy z wykonawcą studium

wykonalności dla odcinka "Rail Baltica" od Białegostoku do granicy z Litwą. Długość polskiego odcinka linii wynosi, w zależności od wariantu przebiegu trasy: 341 km przez Sokółkę i 374 km przez Ełk. Wykonawca studium ma na wykonanie tego zadania 2 lata i rozważy oba warianty przebiegu korytarza. Docelowa prędkość pociągów wyniesie 160-200 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych.

W pierwszej kolejności, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko (POIiŚ) na lata 2007-2013, realizowany będzie ok. 66-kilometrowy odcinek trasy "Rail Baltica" Warszawa Rembertów - Zielonka - Tuszcz (Sadowne). Orientacyjny koszt całkowity tego zadania wyniesie 485,12 mln PLN, w tym szacunkowa kwota dofinansowania z Funduszu Spójności wyniesie 310,48 mln PLN. Czas przejazdu na tym odcinku skróci się o ok. 30 min.

W latach 20011-2014 w ramach POIiŚ realizowany będzie ok. 29-kilometrowy odcinek Suwałki - Trakiszki - granica z Litwą. Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia to 539,03 mln PLN, a przewidywana szacunkowa kwota dofinansowania to 344,98 mln PLN. Czas przejazdu na tym odcinku skróci się o ok. 15 min.

Modernizacja linii Rail Baltica (E 75) zakłada:

- 2 warianty lokalizacyjne:
 - Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki – Trakiszki – granica państwa; długość: 204 km
 - Białystok – Sokółka – Augustów – Suwałki – Trakiszki – granica państwa; długość: 170 km
- opcje modernizacyjne:
 - opcja „0” – zaniechanie modernizacji
 - opcja „1” – prędkość 120 km/h dla pociągów pasażerskich i towarowych
 - opcja „2a” – prędkość 120 km/h dla pociągów towarowych i prędkość 160 km/h dla pasażerskich
 - opcja „2b” – prędkość 120 km/h dla pociągów towarowych i prędkość 200 km/h dla pociągów z wychylnym pudłem
 - opcja „3” – prędkość 120 km/h dla pociągów towarowych i prędkość 200 km/h dla pociągów pasażerskich z taborem klasycznym

Linia kolejowa E 75 Warszawa - Białystok – Sokółka - Suwałki - Trakiszki - granica państwa, stanowi część korytarza I zdefiniowanego jako Kolej Bałtycka (Rail Baltica), łączącego Helsinki przez Tallin, Rygę i Kowno z Warszawą. Jest to jedyne połączenie kolejowe pomiędzy krajami bałtyckimi i Polską, z możliwością połączeń z innymi stolicami jak Praga, Berlin i Wiedeń, jako że korytarz I łączy się w Warszawie z korytarzami II (linia E 20) i VI (linia E 65).

Linia E 75 objęta jest Umową Europejską o głównych liniach kolejowych (AGC) ale w chwili obecnej nie spełnia parametrów technicznych tej umowy tzn. dzisiejszy stan techniczny oraz geometria linii nie pozwalają na eksploatację pociągów w ruchu pasażerskim z prędkością 160 km/h i w ruchu towarowym 120 km/h, z naciskiem na oś 225 kN. Linia jest zelektryfikowana od Warszawy do Sokółki, a od Sokółki do Trakiszek wykorzystywana jest trakcja spalinowa.

Mając na uwadze potrzebę ochrony środowiska, zwłaszcza w rejonie Augustowa, od dłuższego już czasu zastanawiano się w PKP PLK S.A. nad celowością zmiany przebiegu korytarza Rail Baltica na odcinku Białystok – Suwałki tj. poprowadzenie go alternatywnym połączeniem kolejowym przez Ełk – Olecko zamiast jak dotychczas przez Sokółkę – Augustów.

Bazując na rekomendacjach przedstawionych we wstępnym studium wykonalności dla całego korytarza Rail Baltica, opracowanym na zlecenie Komisji Europejskiej przez firmę COWI, stanowisku PKP PLK S.A. oraz kierując się przede wszystkim potrzebą ochrony środowiska naturalnego, Minister Transportu Rzeczypospolitej Polskiej 30 marca 2007 r. podjął decyzję o przyjęciu przez Polskę nowego przebiegu korytarza Rail Baltica na odcinku Białystok – granica państwa przez Ełk – Olecko – Suwałki – Trakiszki. Długość całego polskiego odcinka korytarza Rail Baltica w nowym wariantcie przebiegu wynosi 374 km.

Komisja Europejska w Decyzji z 21 grudnia 2007 r. dotyczącej przyznania pomocy dla projektu Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica)” domaga się jednak, aby konsultanci opracowujący studium wykonalności oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla odcinka z Białegostoku do granicy polsko-litewskiej poddali analizie oba rozważane dotychczas warianty przebiegu korytarza Rail Baltica. Oznacza to, że ostateczna decyzja w sprawie przebiegu korytarza na odcinku Białystok – Suwałki zostanie podjęta dopiero po opracowaniu powyższych studiów.

Jak już wcześniej wspomniano zgodnie z Programem Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” do 2014 r. zostaną zmodernizowane dwa odcinki linii E75: odcinek Warszawa Rembertów-Zielonka-Tłuszcz (Sadowne) o długości 66 km oraz odcinek Suwałki-Trakiszki-granica państwa o długości 29 km.

Obecnie natężenie ruchu pociągów na polskim odcinku korytarza Rail Baltica jest zdecydowanie mniejsze od oczekiwań strony polskiej, a także istnieją znaczne rezerwy w wykorzystaniu przepustowości linii wchodzących w skład korytarza. Stan techniczny tych linii jest różny i pociągi poruszają się z niewielkimi, jak na obowiązujące standardy, prędkościami, które tylko dla ruchu towarowego nie mają decydującego znaczenia. Świadczą o tym poniższe dane:

Linia nr 6 Zielonka-Kuźnica Białostocka (w ramach korytarza Rail Baltica odcinek do Sokółki):

- prędkość: 100-120 km/h (od Białegostoku do Sokółki - 80 km/h),
- stan techniczny linii: od Zielonki do Tłuszcza - dostateczny, od Tłuszcza do Łap - dobry, od Łap do Białegostoku - dostateczny, od Białegostoku do Sokółki - dostateczny).

Natężenie ruchu:

- odcinek Zielonka-Tłuszcz: pociągi pasażerskie - 130/dobę, pociągi towarowe - 10/dobę,
- odcinek Tłuszcz-Małkinia: pociągi pasażerskie - 56/dobę, pociągi towarowe - 26/dobę,
- odcinek Małkinia-Czyżew: pociągi pasażerskie - 31/dobę, pociągi towarowe - 23/dobę,
- Czyżew-Białystok: pociągi pasażerskie - 42/dobę, pociągi towarowe - 22/dobę,
- Białystok-Sokółka: pociągi pasażerskie - 26/dobę, pociągi towarowe - 22/dobę.

Stopień wykorzystania przepustowości linii - ok. 50%.

Linia nr 40 Sokółka - Suwałki:

- prędkość: 80-90 km/h,
- stan techniczny linii - dobry.

Natężenie ruchu: pociągi pasażerskie - 14/dobę, pociągi towarowe - 16/dobę.

Stopień wykorzystania przepustowości linii - ok. 55%.

Linia 51 Suwałki-granica państwa:

- prędkość: 60 km/h,

- stan techniczny linii - dostateczny.

Natężenie ruchu: pociągi pasażerskie - 2/dobę, pociągi towarowe - 2/dobę.

Stopień wykorzystania przepustowości linii - ok 24%.

Linia 57 - Kuźnica Białostocka-Sokółka (szeroki tor nie wchodzi w skład korytarza Rail Baltica):

- prędkość: 50 km/h,

- stan techniczny linii - dobry.

Natężenie ruchu: pociągi towarowe - 16/dobę.

Stopień wykorzystania przepustowości linii - ok. 40%.

Na odcinku Białystok-Suwałki istnieje alternatywne połączenie dla korytarza Rail Baltica: przez Ełk i Olecko, które można wykorzystać do przewozu ładunków z krajów bałtyckich. Stan techniczny i wykorzystanie linii kolejowych w omawianym połączeniu przedstawia się następująco:

Linia 38 Białystok-Ełk:

- prędkość: 80 km/h,

- stan techniczny linii - dobry.

Stopień wykorzystania przepustowości linii - ok.50%.

Linia nr 41 Ełk-Olecko:

- prędkość: 80 km/h,

- stan techniczny linii - dobry.

Stopień wykorzystania przepustowości linii - ok. 30%.

Linia nr 39 Olecko-Suwałki:

- prędkość: 30 km/h,

- stan techniczny linii - dostateczny.

Stopień wykorzystania przepustowości linii - ok. 36%

Mimo aktualnego stanu infrastruktury kolejowej linii kolejowej E75, można nią przewieźć dwa razy więcej pasażerów i ładunków, niż przewozi się obecnie. Jeśli krajom bałtyckim udałoby się przygotować atrakcyjną ofertę przewozową, która pozwoliłaby przejąć przez transport kolejowy znaczącą liczbę pasażerów, a przede wszystkim ładunków do tranzytu przez Polskę, to zarządca publicznej infrastruktury kolejowej, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA, może podjąć starania, aby udrożnić istniejące "wąskie gardła", jak chociażby odcinek Olecko-Suwałki, który znajduje się dziś w stosunkowo najgorszym stanie technicznym.

Zakres modernizacji linii

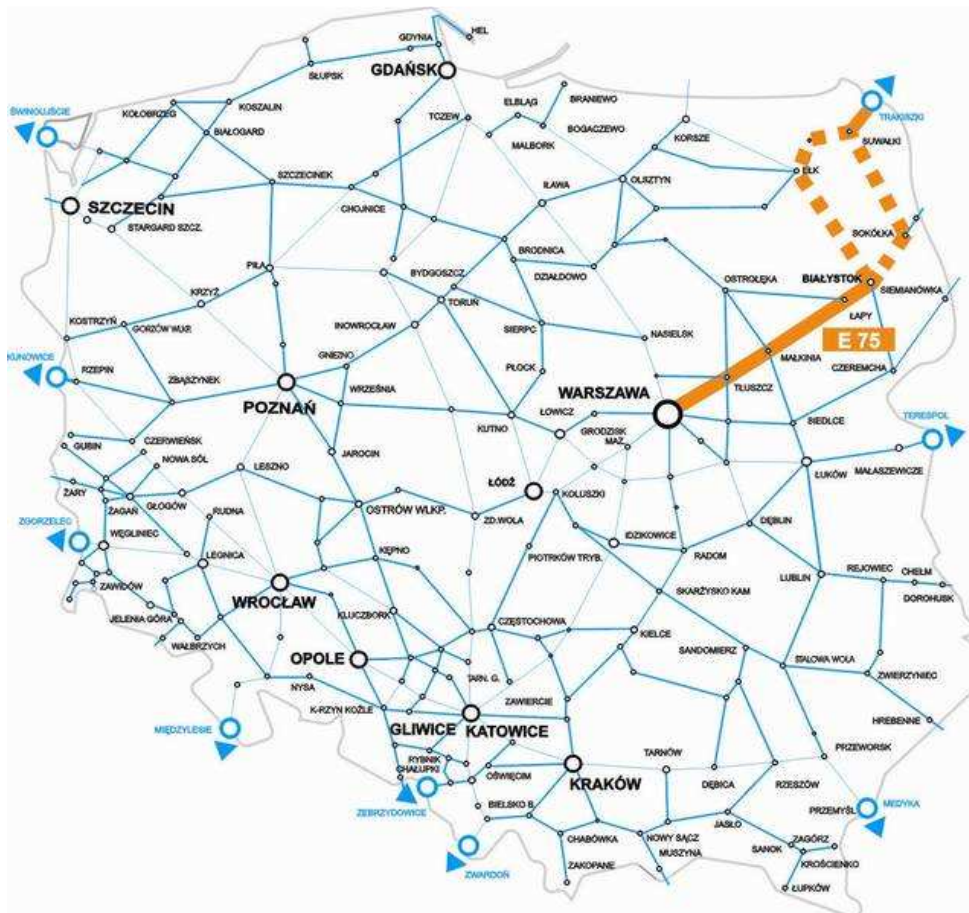
Przygotowywana modernizacja zmierza do osiągnięcia ww. standardów europejskich. Zgodnie z wybraną przez Zarząd PKP PLK S.A. opcją modernizacyjną linia E 75 na odcinku Warszawa – Białystok zostanie w pierwszym etapie modernizacji dostosowana do prędkości 160 km/h dla klasycznego taboru pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego, przy czym niektóre elementy infrastruktury zostaną od razu dostosowane do prędkości 200 km/h (układ geometryczny torów, perony z uwzględnieniem budowy przejść podziemnych dla podróżnych, obiekty inżynieryjne, urządzenia sieci trakcyjnej i układy zasilania, a także zabezpieczenia związane z ochroną środowiska).

Dostosowanie pozostałych, bardzo kosztownych, elementów infrastruktury do prędkości 200 km/h (likwidacja przejazdów w poziomie szyn i zastąpienie ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi, wdrożenie nowoczesnego systemu sterowania ruchem kolejowym ETCS) będzie możliwe dopiero w przyszłości, kiedy postęp prac przy

modernizacji korytarza Rail Baltica zarówno w Polsce jak i krajach bałtyckich doprowadzi do znaczącego wzrostu przewozów.

Źródła finansowania:

- Fundusz spójności
- Budżet państwa



Rys. 2. Przebieg trasy Rail Baltica Warszawa-Trakiszki z uwzględnieniem wariantów

Korzyści dla społeczeństwa i środowiska wynikające z modernizacji linii E 75:

- **skrócenie czasu jazdy** – dostosowanie co najmniej do standardów umowy AGC tj. do kursowania pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h, pociągów towarowych z prędkością 120 km/h oraz naciskiem na oś 225 kN,
- **poprawa warunków podróżowania pasażerów,**
- **udostępnienie polskiego odcinka korytarza Rail Baltica operatorom zagranicznym,** co doprowadzi do zwiększenia konkurencyjności

w transporcie kolejowym, a tym samym do podniesienia jakości świadczonych usług przewozowych, dzięki zastosowaniu rozwiązań technicznych zgodnych z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI),

- **rozwój wymiany towarowej oraz wzmocnienie spójności gospodarczej i społecznej** w regionie, a co za tym idzie rozwój obszarów miejskich i wiejskich położonych wzdłuż linii,
- **poprawa bezpieczeństwa i zmniejszenie ryzyka wypadków** poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (m.in. urządzeń sterowania ruchem kolejowym),
- **poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych** poprzez zmniejszenie liczby przejazdów w poziomie oraz nowoczesne urządzenia automatyki kolejowej,
- **ograniczenie hałasu i drgań** poprzez: zastosowanie szlifowanych szyn bezstykowych, mat antydrganiowych, budowę ekranów akustycznych, wymianę okien,
- **zmniejszenie zużycia energii i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń** do powietrza poprzez elektryfikację odcinka Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa,
- **zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia wód i gruntów** poprzez zastosowanie systemu drenażu, rowów odprowadzających i osadników,
- **zmniejszenie śmiertelności zwierząt oraz zachowanie integralności siedlisk zwierzęcych** poprzez przystosowanie obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt i instalację urządzeń odstraszających,
- **dostosowanie obiektów dla osób niepełnosprawnych** poprzez budowę pochylni i instalacji wind.

Cel konsultacji społecznych odnośnie Rail Baltica na tle korzyści transportowych i na tle obszarów natury 2000:

- Dostarczenie społeczeństwu rzetelnej informacji o planowanej inwestycji
- Zidentyfikowanie na odpowiednio wczesnym etapie oczekiwań społecznych i środowiskowych względem inwestycji, co przyniesie następujące korzyści:
 - Dla społeczeństwa – pełniejsze uwzględnienie oczekiwań społeczności lokalnych już na etapie założeń projektowych (np. identyfikacja konfliktów akustycznych) oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez przejście ruchu towarowego przez kolej.
 - Dla środowiska – lepsze zabezpieczenie wartości przyrodniczych.
 - Dla inwestora – usprawnienie procedury oceny oddziaływania na środowisko prowadzonej na dalszym etapie, uniknięcia konfliktów społecznych związanych z realizacją inwestycji.

3. UWARUNKOWANIA EKOLOGICZNE

Podjęcie ostatecznej decyzji w sprawie przebiegu przez terytorium Polski ww. międzynarodowego szlaku transportowego wpisanego w Paneuropejski Korytarz Transportowy nr 1 wpłynie na wiele dziesięcioleci na rozkład potoków ruchu tranzytowego na obszarze pomiędzy Warszawą a Litwą. Trudności natury ekologicznej i społecznej związane z tranzytem pojazdów ciężkich tym korytarzem przez ten obszar są powszechnie

znane nie tylko w skali kraju, ale też Unii Europejskiej. Przy zdefiniowaniu szczegółowego przebiegu ww. szlaków pod uwagę należy wziąć wszystkie argumenty i czynniki, które, w przypadku regionów północno-wschodnich, wykluczają się wzajemnie z punktu widzenia poszczególnych miast, gmin i powiatów.

W kontekście przebiegu linii przez Sokółkę i Augustów trzeba mieć na uwadze możliwość wystąpienia potencjalnych konfliktów z unikatowymi przyrodniczo obszarami: Parkiem Krajobrazowym Puszczy Knyszyńskiej, Biebrzańskim Parkiem Narodowym, Puszcza Augustowską oraz Wigierskim Parkiem Narodowym. Analogicznie wygląda sytuacja w przypadku przebiegu linii kolejowej Rail Baltica przez Grajewo i Ełk (Biebrzański Park Narodowy).

Niestety, część trasy przecina tereny „wrażliwe ekologicznie” północno-wschodniej Polski. Dlatego do wyboru są dwa warianty przebiegu linii od Białegostoku oraz 3 opcje prędkości: 120 km/h, 160 km/h i 200 km/h. W pierwszej wersji Rail Baltica pobełgłaby przez Sokółkę i Augustów. W drugiej – przez Ełk i Olecko. Oba warianty trasy zahaczają lub przecinają obszary Natury 2000 oraz parki narodowe i krajobrazowe. Na tym tle powstają więc spory – którą poprowadzić linię E 75, aby jak najmniej ingerować w środowisko przyrodnicze? Kolejarze – obserwując spór o obwodnicę drogową Augustowa, która zagrażała istnieniu wielu gatunków roślin i zwierząt w Dolinie Rospudy, dmuchają na zimne. Zgodnie z zaleceniami unijnymi, oddzielnie opracowywana jest dokumentacja przedprojektowa modernizacji E 75 i oddzielnie raport oddziaływania linii na środowisko. Wykonawcy obu dokumentów muszą przeanalizować oba warianty.

– Wstępne analizy wykazują, że korzystniejsze środowiskowo będzie poprowadzenie linii przez Ełk i Olecko, ale tak naprawdę nic nie jest jeszcze przesądzone – przyznają przedstawiciele firmy Eko-Log z Poznania, wykonującej raport o oddziaływaniu na środowisko.

– Zbierane są opinie i sugestie organizacji ekologicznych, mieszkańców, władz samorządowych. Konsultacje społeczne na temat przebiegu trasy będą ważnym argumentem przy ostatecznym wyborze wariantu trasy.

W rozpatrywanych wariantach linia kolejowa E 75 przecina następujące obszary Natura 2000

Tabela 1. Warianty trasy z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych

WARIANT przez Sokółkę i Augustów	1	WARIANT przez Ełk i Olecko	2
Obszar ptasi – Dolina Liwca			
Obszar siedliskowy – Ostoja Nadbużańska			
Obszar ptasi – Dolina Dolnego Bugu			
Obszar siedliskowy – Narwiańskie Bagna			
Obszar ptasi – Bagienna Dolina Narwi			
Obszar ptasi – Puszcza Knyszyńska	Obszar siedliskowy – Dolina Biebrzy		
Obszar siedliskowy – Ostoja Knyszyńska			
Obszar siedliskowy – Dolina Biebrzy			
Obszar ptasi – Ostoja Biebrzańska	Obszar ptasi – Ostoja Biebrzańska		
Obszar siedliskowy – Puszcza Augustowska			
Obszar ptasi – Puszcza Augustowska			

WARIANT-1 Białystok – **Elk** – **Olecko** – Suwałki – Trakiszki – granica państwa

państwa

- ✓ Obszar siedliskowy – Dolina Biebrzy
- ✓ Obszar ptasi – Ostoja Biebrzańska
- ✓ Obszar siedliskowy – Dolina Górnej Rospudy
- ✓ Obszar siedliskowy – Pojezierze Sejneńskie

WARIANT-2 Białystok – **Sokoła** – **Augustów** – Suwałki – Trakiszki – granica państwa

państwa

- ✓ Obszar ptasi – Puszcza Knyszyńska
- ✓ Obszar siedliskowy – Ostoja Knyszyńska
- ✓ Obszar siedliskowy – Dolina Biebrzy
- ✓ Obszar ptasi – Ostoja Biebrzańska
- ✓ Obszar siedliskowy – Puszcza Augustowska
- ✓ Obszar ptasi – Puszcza Augustowska
- ✓ Obszar siedliskowy – Pojezierze Sejneńskie



Rys. 3. Obszary ekologiczne w województwie podlaskim

Problemy techniczne wariantu 1

Pierwotnie zakładana trasa – z Białegostoku przez Sokółkę (linia nr 6) i dalej do Augustowa i Suwałk (linia nr 40) jest krótsza o 34 km. Ale na odcinku od Sokółki jest niezelektryfikowana. Podobnie jak trasa przez Ełk i Olecko jest linią jednotorową. – Największe problemy techniczne z wariantem 1 wiążą się z trasą koło jezior Sajno i Sajenek. Szlak poprowadzony jest w bliskim sąsiedztwie linii brzegowej. Oczywiście, wszystko jest technicznie wykonalne, ale koszty z tym związane będą z pewnością dużo wyższe niż w przypadku wariantu przez Ełk i Olecko. Poprowadzenie tędy Rail Baltica wymagać będzie poszerzenia nasypu kolejowego na obszarze chronionym Natura 2000. Dodatkowo, drobnej korekcie powinien ulec łuk pomiędzy jeziorami (w przypadku modernizacji linii na 200 km/h). Dużym problemem jest też korekta geometrii toru przy Jeziorze Białym w Augustowie.

– Aby zmodernizować linię do prędkości wymaganych unijną umową AGC 160-200 km/h, trzeba by istotnie ingerować w linię brzegową jeziora – podkreśla przedstawiciel z firmy Pöyry, która opracowuje dokumentację przedprojektową modernizacji Rail Baltica na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa.

– Więcej problemów natury czysto technicznej, tak zdaje się przynajmniej wynikać z wstępnych analiz, wiąże się z poprowadzeniem trasy przez Ełk. Najważniejszą kwestią jest obejście Olecka. Teraz linia biegnie tak, że na tej stacji trzeba zmieniać czoło lokomotywy. Aby tego uniknąć i skrócić czas przejazdu, konieczne będzie zbudowanie łącznicy od przystanku Kijewo do Wieliczek. Wiąże się to z wykupywaniem gruntów, pozyskiwaniem decyzji lokalizacyjnych, budową nowych wiaduktów kolejowych, itp. Na odcinku Cimochy – Raczki linia nr 39 posiada dużo łuków o bardzo małym promieniu. Linia nie nadaje się więc do modernizacji. Trzeba by wytyczyć nowy odcinek linii pomiędzy tymi dwiema miejscowościami.

– Jeżeli modernizujemy do 160 km/h, to niewielkie korekty potrzebne będą też pomiędzy Grajewem i Prostkami. Natomiast opcja 200 km/h wymaga już tutaj budowy nowej trasy na odcinku ok. 4 km – dodaje. Przy modernizacji do 160 km/h prostowania wymagają też łuki na odcinku linii nr 38 – koło miejscowości Fasty. Tutaj szczególną ostrożność trzeba zachować ze względu na bliskie sąsiedztwo zabytkowego cmentarza i cerkwi. Konieczne będzie też „wyprostowanie” linii na wspólnym już odcinku dla obu wariantów – od Suwałk do Trakiszek.

Problemy techniczne to jednak nie wszystko. Liczą się też, a może przede wszystkim, względy ekologiczne. Wybierając wariant przez Ełk, Polskie Linie Kolejowe narażają się z pewnością na mniejsze protesty społeczne. Jest tutaj mniej obszarów objętych ochroną Natura 2000. Linia nr 38 do Ełku przecina Dolinę Biebrzy i zahacza o obszar ptasi – Ostoję Biebrzańską, a na odcinku od Olecka do Suwałk o Dolinę Górnej Rospudy. Budzi to jednak mniejsze sprzeciwy ekologów niż poprowadzenie trasy przez obszar ptasi i siedliskowy Puszczy Knyszyńskiej (na linii nr 6 od Białegostoku do Sokółki), a dalej przez Puszcze Augustowską i Ostoję Wigierską. Wariant 2 przecina też obszar ptasi Ostoję Biebrzańską.

– Trasa przez Ełk przebiega w znacznie mniejszym stopniu przez obszary „wrażliwe ekologicznie” niż linia do Augustowa.

Mieszkańcy Augustowa i Dąbrowy Białostockiej podnoszą jednak głos, że nie wzięto pod uwagę tego, iż linia do Augustowa jest poprowadzona trakcją spalinową, a do Ełku – bardziej „ekologiczną” – elektryczną.

– Nie powinniśmy rozważać modernizacji Rail Baltica, jakby nie istniały żadne linie. Modernizacja trasy przez Augustów z pewnością przyczyni się bardziej do polepszenia ochrony środowiska, a nie zaszkodzenia mu. W końcu elektryfikacja oznacza mniej spalin przedostających do atmosfery. Szybsze połączenie kolejowe do Augustowa to również mniej samochodów na drogach zmierzających latem do tego kurortu.

Zastępca dyrektora Biebrzańskiego Parku Narodowego zauważył, że nie powinno się wskazywać jedynie na ilość obszarów chronionych, które przetnie Rail Baltica, ale też na ich jakość. W pobliżu Osowca linia do Ełku przecina miejsce częstego przechodzenia łośi przez tory. Grodzenie ich miejsc siedliskowych, co byłoby konieczne przy opcji 200 km/h, niekorzystnie odbije się na populacji. Najlepszym rozwiązaniem byłoby ograniczenie prędkości pociągów. To jednak jest raczej niemożliwe do zrealizowania na trasie międzynarodowej, jaką będzie Rail Baltica.

4.UWARUNKOWANIA GOSPODARCZE

Poprowadzenie Rail Baltica przez Sokółkę ma jeszcze jedną korzyść. To bliskie sąsiedztwo Białorusi, która nie będzie przecież bez końca izolowana. Do Sokółki, a nawet dalej – do Gienuszy dochodzi szeroki tor. Gdy kiedyś stosunki polityczno-gospodarcze z tym sąsiadem ulegną poprawie, można by łatwo transportować towary szerokim torem do Polski, także bezpośrednio z Rosji. W Sokółce planowano już wcześniej utworzenie dużego terminala przeładunkowego, który by integrował transport drogowy i kolejowy, zarówno szerokotorowy, jak i normalny. Jednak podobny argument mogą podać zwolennicy trasy przez Ełk. Linia ta biegnie dalej do Korszy, gdzie jest duży węzeł kolejowy i gdzie można by w przyszłości też zlokalizować terminal. – Gdyby zaszła potrzeba, towary mogłyby trasą przez Iławę, Toruń ominąć zupełnie Warszawę i pojechać dalej na zachód i południe Europy. Z Korszy biegnie też prosta droga kolejowa do Obwodu Kaliningradzkiego i rosyjskich portów. Do Korszy jednak nie dochodzi szeroki tor. Jednak jeśli Litwini zbudują ogromny railport (terminal przeładunkowy) w Mariampolu, nie będzie to miało większego znaczenia. Towary z szerokiego toru na normalny będą i tak przeładowywane na Litwie.

5.UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE

Rail Baltica, jak każda szybka kolej, ma też za zadanie zintensyfikowanie rozwoju obszaru, przez który będzie przebiegać. To jeden z celów, jaki Unia Europejska stawia przy okazji tego typu inwestycji. Modernizacja E 75 ma nie tylko ułatwić komunikację miejscowej ludności. Jej efektem będzie też przyciągnięcie inwestycji, a przez to zwiększenie liczby miejsc pracy na danym terenie. Priorytetem Unii jest niwelowanie różnic pomiędzy bardziej i mniej rozwiniętymi regionami. Im bliżej szybkiej linii kolejowej, tym lepiej może być wypełniona ta funkcja społeczna kolei. W okolicy Ełku i Grajewa są duże zakłady produkcyjne, zapewniające miejsca pracy dla lokalnej społeczności. Takich szans nie ma ludność zamieszkująca tereny położone bliżej granicy wschodniej – Sokółkę, Dąbrowę Białostocką czy Augustów. Stąd też społecznie korzystniejsze zdaje się być poprowadzenie linii przez Augustów i Sokółkę.

Linia Rail Baltica ma mieć też cel gospodarczo-turystyczny. Zamierzaliśmy w naszym regionie wypromować turystykę kolejowo-rowerową. Turyści docieraliby do Augustowa koleją, a dalej mogli zwiedzać Puszcze Augustowską rowerami. Bez kolei ten cel nie zostanie zrealizowany – zapewnia zastępca burmistrza Augustowa Tomasz Śpiczko. Każdy z wariantów przebiegu Rail Baltica ma swoich zagorzałych zwolenników i

przeciwników. Nie tylko wśród mieszkańców tych terenów. Głosy są podzielone także wśród ekologów, pracowników Polskich Linii Kolejowych czy ekspertów zajmujących się koleją. O wszystkim jednak i tak zadecyduje studium , gdzie będzie udokumentowane uzasadnienie, który wariant jest korzystniejszy ze względów społecznych, ekologicznych, technicznych i finansowych, a ostatecznie uzgodnienia z Unią Europejską, która współfinansuje analizowany projekt budowy linii Rail Baltica .

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Odpowiedź podsekretarza stanu w MI w sprawie budowy korytarza transportowego Rail Baltica, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/13E2BA1D>
- [2] Odpowiedź podsekretarza stanu w MI w sprawie zmiany przebiegu trasy linii kolejowej Rail Baltica, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/7610E75D>
- [3] Odpowiedź podsekretarza stanu MI w sprawie modernizacji linii kolejowej E75 w woj. Podlaskim, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/534747FA>
- [4] Modernizacja linii kolejowej E 75 – Rail Baltica, <http://www.plk-inwestycje.pl/prowadzone-modernizacje/modernizacja-linii-e-75/>
- [5] Artykuł Kurier PKP nr 21/2009, „Jaka Rail Baltica?” <http://www.pkp.pl/node/3112>
- [6] Konsultacje społeczne 11.05.2009, http://www.plk-inwestycje.pl/fileadmin/Prezentacje/E75_Konsultacje_spoleczne_11.05.2009.pdf