

## **Oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę na 6. posiedzeniu Senatu w dniu 6 marca 2020 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Do 10 marca trwają konsultacje w sprawie strategicznego studium lokalizacyjnego inwestycji Centralny Port Komunikacyjny. Mój niepokój budzi pominięcie w programie kolejowym miasta Elbląga oraz pozostawienie największej w Polsce białej plamy – obszaru wyłączanego z zasięgu szybkich połączeń kolejowych – obejmującej północną część województwa warmińsko-mazurskiego, tj. powiaty: braniewski, bartoszycki, lidzbarski i elbląski. W rezultacie ze strefy oddziaływania sieci szybkich połączeń kolejowych wyłączonych zostanie ok. 300 tysięcy mieszkańców naszego regionu.

Miasto Elbląg jest jedynym ponadstutysięcznym miastem pozostającym poza siecią Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jest ono jednocześnie miejscem realizacji priorytetowej inwestycji o wartości 2 miliardów zł – tj. kanału przez mierzę – mającej uczynić z miasta czwarty port Rzeczypospolitej. Inwestowanie tak wielkich kwot w rozwój Elbląga i jednoczesne wykluczanie go z krajowej sieci komunikacyjnej jest alogiczne.

Dodatkowo w odległości zaledwie 100 km od Elbląga znajduje się liczące ok. 400 tysięcy mieszkańców miasto Kaliningrad – centralny ośrodek obwodu kaliningradzkiego, zamieszkanego przez blisko 1 milion mieszkańców. A wśród założeń dotyczących CPK było wymieniane przyciąganie pasażerów właśnie z miast i regionów graniczących z Polską.

Z wymienionych powodów przedstawiam następujące wnioski.

1. Wnoszę o zmianę trasy „szprychy” nr 1 – „szprychami” są nazywane główne ciągi komunikacyjne, łączące z Centralnym Portem Komunikacyjnym i Warszawą – tj. tej z Gdańska: z planowanej przez Włocławek i Grudziądz na trasę wiodącą przez Elbląg, Malbork, Iławę, Działdowo do Warszawy. W wersji pierwotnej tej trasy, przez Grudziądz, wymagane byłoby wybudowanie ok. 300 km nowej sieci kolejowej, podczas gdy w przypadku trasy proponowanej przeze mnie wymagane byłoby wybudowanie zaledwie 70 km. Duża część tej trasy jest już zmodernizowana. Dodatkowo włączy ona do sieci 2 duże miasta kolejowe, tj. Malbork i Iławę. Ponadto, co już sygnalizowałem, stwarza ona dobre warunki do korzystania z CPK mieszkańcom obwodu kaliningradzkiego.

2. Odciążenie kierunku przez Grudziądz i Włocławek od potoku pasażerów z Trójmiasta pozwoli mniejszym kosztem połączyć te ośrodki z Bydgoszczą i Toruniem, a przez nie – z bydgoskim odcinkiem sieci CPK, co jest bliższe powiązaniom regionalnym tych miast. Wszystkie one znajdują się w regionie kujawsko-pomorskim.

3. Przedłużenie „szprychy” nr 2 o odcinek Olsztyn – Lidzbark Warmiński, tj. o ok. 40 km, miałyby duże znaczenie dla aktywizacji i wzmocnienia walorów turystycznych obszaru przygranicznego. Dodam, że w województwie warmińsko-mazurskim, należącym do najsłabiej rozwiniętych w Polsce, odcinki nowych linii kolejowych i tych modernizowanych są najkrótsze.

Uwzględnienie tych uwag przyczyni się m.in. do: rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego – regionu, który jako należący do najsłabiej rozwiniętych w Unii Europejskiej zasługuje na wsparcie rozwojowe, a nie na wykluczanie go z projektów centralnych; lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej i spowodowania, że blisko czterokrotnie krótsze będą odcinki nowej sieci kolejowej konieczne do wybudowania, co zaskutkuje obniżeniem kosztów inwestycyjnych; włączenia dużych i średnich ośrodków oraz regionów północnej Warmii i Żuław Wiślanych w zasięg oddziaływania Centralnego Portu Komunikacyjnego; połączenia szybką koleją Gdańska i Elbląga, ośrodków ciężących ku sobie ze względu na uzupełniający się charakter rozwoju przemysłowego. Proszę o uwzględnienie tych ważnych dla spójnego rozwoju wszystkich regionów Polski wniosków.

Dodam, że konstrukcja zgłaszania wniosków i uwag w ramach konsultacji z wykorzystaniem strony internetowej w zasadzie uniemożliwia składanie wniosków dotyczących połączenia, na które, tak jak w tym przypadku, składa się kilka tzw. szprych, a składając wniosek, nie otrzymuje się zwrotnej informacji, że został on przyjęty.

Do wniosku załączam mapę sieci kolejowych uwzględniającą niniejsze propozycje.

Jerzy Wcisła