

**Oświadczenie złożone
przez senatora Jerzego Wcisłę
na 66. posiedzeniu Senatu
w dniu 30 sierpnia 2023 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Połączenia transportowe Gdańska z Elblągiem ciągle odzwierciedlają bardziej realia epoki rozbiorów niż potrzeby Polski XXI wieku. Tymczasem finalizacja budowy drogi wodnej łączącej port w Elblągu z morzem niewątpliwie spowoduje intensyfikację powiązań transportowych i komunikacyjnych Gdańska z Elblągiem. Powstanie pierwszy w Polsce klasyczny układ połączenia portowego spotykanego na całym świecie: feeder Elbląg – hub morski Gdańsk.

Dla intensyfikacji tego typu połączeń ważna jest także możliwość realizowania przeładunków intermodalnych, a co za tym idzie, uzupełnienie połączenia drogowego i wodnego połączeniem kolejowym. Dlatego wnoszę o przygotowanie studium wykonalności dla projektu budowy połączenia kolejowego na linii Gdańsk – Nowy Dwór Gdański – Elbląg. Takie studium powinno ujmować także fakt, że jest to element najkrótszego, najłatwiejszego w realizacji i najefektywniejszego połączenia aglomeracji trójmiejskiej ze stolicą Polski, a także z planowanym Centralnym Portem Komunikacyjnym. Jednocześnie zostanie usunięty niewątpliwie błąd w strategii budowy kolei dużych prędkości, polegający na tym, że Elbląg, jako jedyne miasto stutysięczne, nie został tą strategią objęty.

Przypomnę, że potrzebę budowy połączenia kolejowego Gdańsk – Nowy Dwór Gdański – Elbląg sygnalizowano i analizowano już w 1948 r., a w latach sześćdziesiątych zmodyfikowano tę strategię. Niestety, nigdy nie przystąpiono do jej realizacji. Dzisiaj w związku z koniecznością równoważenia form transportowych, ale także zapewnienia bezpieczeństwa narodowego, należy do tej idei powrócić.

Wojna w Ukrainie pokazuje, że tak strategiczne miejsca jak porty morskie w Gdańsku i w Elblągu muszą mieć połączenia transportowe nie pojedyncze, ale powtarzalne. Poza tym, jak dziś widać, połączenia komunikacyjne między Gdańskiem a Elblągiem są tak intensywne, że np. w godzinach porannych połączeń autobusowych jest 5–6 w ciągu godziny. Taka inwestycja bez wątpienia będzie też zgodna z polityką transportową Unii Europejskiej, co otworzy możliwość finansowania tej inwestycji ze środków unijnych. Wbrew pozorom jest to też połączenie, które nie generuje dużych konfliktów z istniejącą infrastrukturą mieszkalną. Bez wątpienia budowa takiego połączenia zaktywizuje regiony wzdłuż całej magistrali, a szczególnie w Elblągu.

Poza już wyartykułowanym wnioskiem o przygotowanie studium wykonalności dla projektu budowy połączenia kolejowego na tej linii, stanowiącej część sieci szybkich kolei, przedstawiam prośbę o odpowiedź na pytanie: czy istnieją aktualne, chociażby wstępne, analizy wykonania takiego połączenia kolejowego? Jeżeli tak, to do jakich wniosków prowadzą i gdzie są dostępne?

Jerzy Wcisła