

Oświadczenie złożone przez senator Małgorzatę Kopiczko na 61. posiedzeniu Senatu w dniu 7 czerwca 2018 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Do mojego biura senatorskiego wpłynęła prośba od wiceprzewodniczącej Rady Miejskiej w Gołdapi w sprawie uwzględnienia gminy Gołdap w układzie komunikacji kolejowej Polski północno-wschodniej. Uchwałą w tej sprawie przedkładałam w załączeniu. W związku z tym, przychyłając się do stanowiska Rady Miejskiej w Gołdapi, proszę Pana Ministra o uwzględnienie wzmiankowanego postulatu podczas planowania układu komunikacji kolejowej Polski północno-wschodniej. Wskazać należy, iż działania związane z budową Rail Baltica są znakomitą okazją do tego, aby rozpocząć prace studialne nad przywróceniem ruchu kolejowego na odcinku Ełk – Gołdap oraz nad zlokalizowaniem w Gołdapi kolejowego przejścia granicznego z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Inwestorem i przyszłym zarządcą linii kolejowej Ełk – Olecko – Gołdap byłyby Polskie Koleje Państwowe.

Rewitalizacja linii kolejowej Ełk – Gołdap wpłynęłaby na rozwój gospodarczy i społeczny całego regionu EGO (powiaty: ełcki, olecki i gołdapski) w następujących zakresach.

1. Zwiększenie dostępności regionu, atrakcyjności zamieszkania, inwestowania i integrowania społeczności regionalnych.

Podregion ełcki (w tym Gołdap) należy do najslabiej skomunikowanych podregionów w Unii Europejskiej. Niska dostępność komunikacyjna jest jednym z poważniejszych problemów EGO, zarówno w wymiarze społecznym, jak i gospodarczym.

2. Umożliwienie rozwoju gospodarki regionalnej.

3. Rozwój turystyki (ogromne walory klimatyczne i krajobrazowe tego regionu).

4. Rozwój powiązań regionu z regionalnymi centrami administracyjnymi, kulturalnymi, społecznymi, gospodarczymi, handlowymi, zdrowotnymi itd.

5. Pozytywny wpływ na środowisko – zapobieganie dewastacji i degradacji terenu (zmniejszenie ruchu szkodliwych ekologicznie samochodów), stworzenie z przewozów kolejowych środka transportu alternatywnego wobec transportu drogowego zarówno dla stałych mieszkańców, jak i dla kuracjuszy oraz turystów i wczasowiczów.

6. Pielęgnowanie tradycji i transgranicznego wymiaru przedsięwzięcia.

Kolej w Gołdapi powstała w 1879 r. Do 1945 r. funkcjonowały linie kolejowe: Gołdap – Wystruć (obecnie Czarniachowski) – Królewiec (obecnie Kalinigrad); Gołdap – Stołupiany (obecnie Niestierow); Gołdap – Ełk; Gołdap – Węgorzewo; Gołdap – Żytkiejmy. Stacja Gołdap stała się pięciokierunkowym węzłem kolejowym, jednym z największych w Prusach Wschodnich. Po II wojnie światowej powstanie granicy między Polską a obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej przecięło szereg linii kolejowych, a tory kolejowe na 4 odcinkach zostały rozebrane. Czynna była 1 linia kolejowa w kierunku Ełku. Nieinwestowanie w ten odcinek przez kolejne dziesiątki lat spowodowało jego degradację, np. w latach 90 XX wieku pociągi poruszały się z prędkością 25–30 km/h. Doprowadziło to w konsekwencji do zawieszenia przewozów. Pod koniec maja 1993 r. dla ruchu pasażerskiego zamknięto odcinek Gołdap – Olecko, a 30 sierpnia 1999 r. odcinek Olecko – Ełk. Ruch towarowy z Gołdapi do Olecka zawieszono 30 czerwca 2002 r.

Uruchomienie przejścia kolejowego wpłynęłoby na zdecydowane odciążenie układu drogowego w północno-wschodniej Polsce, umożliwiając przewóz istotnej części ładunków koleją, bardziej przyjazną środowisku naturalnemu niż transport samochodowy. Szczególnie istotne znaczenie mogłaby mieć ta linia w przypadku tranzytu ładunków. Przewóz ich koleją pod dozorem celnym umożliwiłby znacznie dokładniejszą kontrolę i nadzór niż w przypadku transportu drogowego.

7. Zwiększenie obronności kraju.

W Gołdapi znajduje się 15. Gołdapski Pułk Przeciwlotniczy. Łączność kolejowa z innymi regionami kraju jest nieodzowna. Wyjazdy na poligony i ćwiczenia transportem szynowym byłyby zdecydowanie korzystniejsze niż w przypadku transportu kołowego.

Małgorzata Kopiczko