

Stanowisko Rady Miasta Elku  
w sprawie przebiegu linii kolejowej E75  
w trasie korytarza TEN-T „Rail Baltica”  
przyjęte na XLVI sesji Rady Miasta Elku w dniu 11 grudnia 2009 roku

Odnosząc się do propozycji dwóch wariantów przebiegu modernizacji linii kolejowej E75 w trasie korytarza TEN-T „Rail Baltica” oświadczamy, że w pełni podzielamy opinię firmy konsultingowej Pöyry wyraźnie wyróżniającej przebieg tej linii na trasie Białystok – Elk – Suwałki, jako przeważający pod wieloma względami nad trasą Białystok – Sokółka – Augustów – Suwałki. Przedstawione w rekomendacji tej firmy argumenty ekonomiczne, kosztowe, społeczne i przyrodnicze mają swoje źródło w przeprowadzonych badaniach i obliczeniach. Ponadto zwracamy uwagę na fakt, że prowadzenie tak znaczącej linii od Białegostoku do Elku jest budowaniem części krajowej sieci kolejowej o kapitalnym znaczeniu dla Polski północno-wschodniej, ze względu na możliwe uzupełnienie jej przez Olsztyn – Iławę – Bydgoszcz – Poznań w kierunku krajów Unii Europejskiej. Jest to połączenie dwóch interesów, międzynarodowego w zakresie zapewnienia szybkiego połączenia krajom bałtyckim Unii z Zachodnią Europą, jak i narodowego, przez wybudowanie przy tej okazji części niezbędnego połączenia zaniebanej transportowo Polski północno-wschodniej w kierunku szczególnie nas interesującym, zachodnim. Zwracamy uwagę, że usytuowanie korytarza TEN-T na odcinku Białystok – Elk nie wyłącza szybkości i bezpośredniości komunikacji Białegostoku i okolic na zachód, a jednocześnie włącza w to połączenie miasta Olecko i Suwałki. Dodatkowym pożytkiem z tak usytuowanej trasy „Rail Baltica” jest możliwość włączenia linii przez Gołdap do rosyjskiego Obwodu Kaliningradzkiego, co znacznie poprawi ekonomikę eksploatacji.

Istotnym dowodem, przemawiającym za przebiegiem trasy przez Elk jest ominięcie szczególnie wrażliwych ekologicznie obszarów województwa podlaskiego. Wszyscy doskonale pamiętamy jak wiele kontrowersji i problemów powstało w związku z budową obwodnicy Augustowa i ingerencji w Dolinę Rospudy i jakie opóźnienia powstały z tej przyczyny w realizacji projektu „Via Baltica”. Bezspornie należy unikać takich konfliktów już w pierwszym etapie realizacji inwestycji. Lokalizacja szlaku kolejowego na tych chronionych terenach może być już od początku skazana na niepowodzenie, ze względu na niemal pewne protesty środowisk ekologicznych. Nie możemy sobie pozwolić na blokowanie rozwoju całego naszego regionu i kolejne konflikty z Unią Europejską.

W takich przypadkach wskazana jest przezorność, dlatego przebieg szlaku "Rail Baltica" przez Elk wydaje się być tym bardziej oczywistym. Trasa przebiegająca przez nasze miasto jest trasą o około 30 km dłuższą, co zdaje się tworzyć niekorzystny argument opłacalności. Jest on jednak iluzoryczny, ponieważ nakłady na prawidłową konstrukcję nasypów i zabezpieczeń przy przejściu przez tereny zabagnione na trasie przez Sokółkę, będą znacznie większe. Koszty związane z realizacją trasy przez Elk mogą być niższe, gdyż jak wynika ze wstępnych analiz obydwie zakładane trasy pod względem technicznym mają wiele wad i tzw. miejsc problemowych, jednakże bardziej opłacalny jest „wariant elektryczny”.

Istnienie w Korszach dużego węzła kolejowego oraz połączenia kolejowego do Obwodu Kaliningradzkiego i rosyjskich portów, pozwoli na rozwój w naszym regionie handlu ze wschodem. Linia Białystok - Elk (ok. 103 km) jest już zelektryfikowana, co jest kolejnym ważnym argumentem w przedmiotowej sprawie. Ponadto, istniejące torowisko umożliwia wybudowanie drugiego toru. Grunty na trasie modernizacji prowadzącej przez Elk w większości stanowią własność Skarbu Państwa, co pozwoli uniknąć problemów z ich ewentualnym wykupem. Konsekwencją istnienia szlaku kolejowego w naszym mieście będzie bez wątpienia zwiększone zainteresowanie inwestorów terenami w bliskim sąsiedztwie trasy. Dobrze rozwinięta sieć komunikacyjna (przebieg tras Rail Baltica i Via Baltica daje taką gwarancję) jest magnesem dla inwestora i jednocześnie zapewnieniem istnienia niezawodnej spedycji, a dla lokalnej społeczności powstaniem nowych miejsc pracy. Niewątpliwym atutem jest ustalony już przebieg trasy Via Baltica przez nasz region. Nie należy dopuścić aby te dwa tak ważne dla naszego kraju i Europy szlaki komunikacyjne "rozmięły się". W celu ich optymalnego wykorzystania koniecznym, jest zapewnienie spójności wzajemnych powiązań systemu transportowego, co może zostać zrealizowane poprzez bliskie sąsiedztwo szlaków Via Baltica i Rail Baltica.

Liczmy na to, że argumentacja gospodarza, przyrodnicza i społeczna przeważy nad lokalnymi ambicjami niektórych miast podlaskich i trasa „Rail Baltica” będzie prowadziła przez Elk.



Andrzej Kozłowski