

Elbląg, 25 lutego 2011 r.

Pani
Elżbieta Bieńkowska
Minister Rozwoju Regionalnego
Warszawa

Stanowisko Rady Miejskiej w Elblągu przyjęte w dniu 25 lutego 2011 r.

Szanowna Pani Minister,

W trosce o możliwie najpełniejsze wykorzystanie trybu konsultacji społecznych, z uwagą przeanalizowaliśmy projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Niestety, są w niej zapisy, które zaniepokoiły radnych Rady Miejskiej w Elblągu. Nie odzwierciedlają one ani rangi Miasta Elbląga w subregionie, ani powiązań komunikacyjnych i transportowych mających duże znaczenie dla naszego miasta, regionu, a także funkcjonowania całej sfery gospodarki w skali ogólnokrajowej.

Prosimy zatem o uwzględnienie naszej opinii w trakcie przygotowywania ostatecznej wersji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030).

1. W projekcie KPZK 2030 zaliczono Elbląg do grupy miast subregionalnych. Nie odpowiada to znaczeniu miasta. Wnoskujemy o **uznanie Elbląga za „miasto o znaczeniu regionalnym”** i włączenie go do formuły metropolii sieciowej.
 - Elbląg – jako jedno z nielicznych miast przekraczających 100 tys. mieszkańców – nie został zaliczony do miast o znaczeniu regionalnym.
 - Ważna jest tu nie tylko liczba mieszkańców, ale i fakt, że w województwie warmińsko-mazurskim jest to jedyne miasto z potencjałem porównywalnym ze stolicą regionu. Pozbawienie Elbląga atrybutów miasta o znaczeniu regionalnym spowoduje, że Warmia i Mazury będą największym województwem, bez ośrodków regionalnych poza stolicą regionu.
 - Na rangę Miasta wpływa też jego dobre skomunikowanie z Trójmiastem (S7) oraz z Obwodem Kaliningradzkim (drogowe, kolejowe, wodne).
 - Także specyficzne położenia miasta w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego i powiązanie Elbląga z:
 - Żuławami Wiślanymi – jednym z najważniejszych obszarów problemowych w Polsce

- Zalewem Wiślanym – akwenem szczególnym ze względu na walory przyrodnicze, styk dwóch województw (warmińsko-mazurskie) i Obwodu Kaliningradzkiego a także element międzynarodowej drogi wodnej łączącej zachodnią Europę z Rosją oraz Litwą powoduje, że nie można Elbląga traktować jako ośrodka o znaczeniu tylko lokalnym.
 - Elbląg jest ośrodkiem przemysłowym z dużymi tradycjami i zauważalnym w skali kraju ośrodkiem innowacji (park technologiczny, inkubator technologiczny, akademicki inkubator przedsiębiorczości, centrum transferu technologii)¹. Działa sieć światłowodowa PIONIER, a w przygotowaniu jest sieć szerokopasmowa w ramach PO Rozwój Polski Wschodniej. Miasto jest także prężnie działającym ośrodkiem kulturalnym (np. teatr, orkiestra kameralna), w którym organizowane są imprezy o randze krajowej i wyższej (muzyczne, poetyckie, taneczne).
 - Oczekiwalibyśmy więcej konsekwencji w podejściu do koncepcji metropolii sieciowej i jasnych i czytelnych kryteriów lub ograniczenia się na miastach pełniących funkcje stolic województw.
2. **KPZK 2030 nie potwierdza też rangi portu morskiego w Elblągu.** Port w Elblągu, jest portem średniej wielkości, dysponującym dużym potencjałem (m.in. 4 km urządzonych nabrzeży przeładunkowych), w tym nową infrastrukturą (uniwersalny terminal towarowy i terminal pasażerski oraz budynek dworca pasażerskiego z międzynarodowym przejściem granicznym spełniającym wymagania Schengen zbudowane w 2007 r.).
- Poza tym Elbląg rozbudowuje swój potencjał miasta przyjaznego turystyce wodnej, budując i modernizując przystanie jachtowe i uczestnicząc w istotnych przedsięwzięciach, w tym ponadregionalnym projekcie Pętla Żuławska czy organizacji regat z udziałem Obwodu Kaliningradzkiego FR.
3. Postulujemy zaakcentowanie potrzeby **uzyskania swobodnego dostępu żeglugowego do portów Zalewu Wiślanego** w celu wykorzystania potencjału turystycznego i potencjału gospodarczego tego akwenu (szczególnie potencjału portu morskiego w Elblągu). Wymaga to podjęcia działań na poziomie krajowym. Nasze wieloletnie doświadczenia pokazują, że uzyskanie swobodnej żeglugi morskiej do portów Zalewu Wiślanego może się odbyć skutecznie tylko poprzez budowę kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną (Zalew Wiślany jest jedynym akwenem morskim Unii Europejskiej nie posiadającym bezpośredniego powiązania z unijnymi wodamiorskimi). Istnieje kilka dokumentów rządowych, których postanowień KPZK nie konsumuje, wskazujących na potrzebę realizacji ww. postulatu, w tym:
- wieloletni program na lata 2008 – 2013 pn. „*Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*”, przyjęty przez Radę Ministrów w listopadzie 2007 r.; Obecnie, według dostępnych powszechnie informacji, materiał jest aktualizowany i uzupełniany, z przesunięciem terminu realizacji do 2019 r.;
 - „*Studium wykonalności budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną*” z 2008 r., jednostka wiodąca: Urząd Morski w Gdyni; ponadto wykonany został „*Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną*” z 2008 r.
 - „*Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r.*” (listopad 2007), Program Operacyjny „*Infrastruktura i środowisko*” (listopad 2006).

¹ Na podstawie: Rozwój miast w Polsce. Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego opracowany na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce, Warszawa 2010 r.

- Powstałyby warunki do optymalnego wykorzystania położenia portu morskiego w Elblągu w węzle dróg wodnych: śródlądowych (E70) i morskich (E60). Konieczna byłaby poprawa parametrów dróg wodnych śródlądowych rzek: Elbląg i Nogat oraz Kanału Jagiellońskiego, głównie w kontekście powiązań wodnych portu w Elblągu. Powyższe wpisuje się w koncepcję rewitalizacji międzynarodowej śródlądowej drogi wodnej E70.
4. **Niepokoi nas zapowiedź zaniechania działań na rzecz rewitalizacji polskich dróg wodnych**, w tym szlaków ujętych w sieci europejskich międzynarodowych dróg wodnych. Elbląg jest wpisany jako jeden z czterech portów polskich przy Międzynarodowej Drodze Wodnej E 70. Odstąpienie od idei przenoszenia transportu na drogi wodnej jest sprzeczne z europejską polityką w tym zakresie.
 5. W wyodrębnionym obszarze funkcjonalnym Żuławy Wiślane należy **wyeksponować konieczność** podejmowania **działań związanych z budową systemu wczesnego ostrzegania przed powodzią**. Wynika to z ciągłego zagrożenia powodzią na tym obszarze oraz z wymagań unijnych w zakresie ochrony takich obszarów („dyrektywa wodna” i „dyrektywa przeciwpowodziowa”). Narzędziem do wykonania powyższych zobowiązań jest projekt „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław”, sporządzony przez samorządy obu zainteresowanych województw.
 6. Naszym zdaniem, w perspektywie 2030 roku **nie ma potrzeby ponoszenia kosztów na podniesienie do standardów autostradowych odcinka drogi ekspresowej nr 7 Gdańsk-Warszawa**. Po pierwsze jest to odcinek równoległy do autostrady A1 Gdańsk-Warszawa a po drugie wywoła to negatywny przekaz do mieszkańców województwa. Przez wiele lat zajmowaliśmy bardzo niską pozycję w katalogu priorytetów inwestycji transportowych kraju mając chyba najniższą wśród polskich regionów dostępność komunikacyjną. Teraz z kolei proponuje nam się poprawę tej dostępności ale obarczając jednocześnie odpłatnością za korzystanie z tego dobrodziejstwa bez żadnej karencji. A jest to przecież jedyna prowadząca z województwa droga w przyzwoitym standardzie.

Prosimy o rzetelne rozważenie niniejszych postulatów Rady Miejskiej w Elblągu. Będzie to dowodem autentyczności procesu konsultacji i rzeczywistej troski by dokumenty strategiczne odzwierciedlały uwarunkowania regionalne.

Przewodniczący
Rady Miejskiej w Elblągu

Jerzy Wciśła