

Gorzów Wlkp., dn., 28 marca 2011 r.

Pani  
Elżbieta Bieńkowska  
Minister Rozwoju Regionalnego  
Warszawa

Szanowna Pani Minister,

trwające konsultacje projektu koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 skłaniają również nas przedsiębiorców i pracodawców do przekazania Pani Minister uwag i wniosków, które winny wpłynąć na jeszcze lepszy kształt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. Otóż szczegółowa analiza zapisów projektu koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju każe zwrócić nam uwagę na następujące kwestie odnoszące się do regionu, w którym działają nasze organizacje.

1. Proponujemy aby drogę krajową nr 22 na odcinku od Kostrzyna przez Gorzów do Piły przewidzieć jako drogę szybkiego ruchu. Wówczas łączyłaby się ona w Pile z drogą szybkiego ruchu S-10 ze Szczecina przez Piłę do Bydgoszczy zapewniając w ten sposób właściwe warunki komunikacji drogowej z Berlina i środkowych Niemiec do aglomeracji bydgosko-toruńskiej i dalej przez A-1 do Trójmiasta oraz Olsztyna a także Kaliningradu. Wiąże się to oczywiście z koniecznością zaplanowania budowy przeprawy mostowej przez Odrę w okolicach Kostrzyna.
2. Wnosimy aby linia kolejowa nr 203 z Kostrzyna przez Gorzów, Piłę do Malborka i dalej do Trójmiasta oraz Kaliningradu była traktowana jako kolej konwencjonalna o prędkości 120 – 200 km/h, po wcześniejszym zelektryfikowaniu od granicy polsko-niemieckiej, tym bardziej że koszt elektryfikacji niewłaściwego odcinka Kostrzyn - Gorzów - Krzyż zmieściłby się w kwocie kilkudziesięciu milionów złotych.

3. Za zasadne uważamy przedłużenie w perspektywie 2030 Koleje Dużych Prędkości z Poznania do Szczecina przez Gorzów.

Dotychczasowy korytarz transportowy wzdłuż linii E-20 po odpowiednim poszerzeniu niezbędnej przestrzeni jest najlepiej infrastrukturalnie przygotowany do przedłużenia Kolej Dużych Prędkości z Poznania w kierunku Berlina w celu połączenia polskiej sieci Kolei Dużych Prędkości z zachodnioeuropejskim systemem kolei dużych prędkości. Wówczas wykorzystać w pełni można by także tę infrastrukturę kolejową, którą aktualnie modernizuje Województwo Lubuskie wspólnie z Polskimi Liniami Kolejowymi, tj. linie kolejowe Gorzów przez Międzyrzecz do Zbąszynka oraz Zielona Góra przez Czerwieńsk do Zbąszynka – i w Zbąszynku spiąć te zmodernizowane odcinki kolei z systemem kolei dużych prędkości.

4. Niezbędne jest zagospodarowanie turystyczne i gospodarcze rzeki Warty, w szczególności połączenie przez Kanał Bydgoski, Noteć i Wartę dwóch największych polskich rzek: Odry i Wisły. Wspomina się wprawdzie w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 o inicjatywie pięciu województw, która ma służyć zagospodarowaniu tego szlaku wodnego, ale sama inicjatywa województw to za mało, aby przywrócić na nim pełną żeglowność. Potrzebne będzie realne wsparcie tej inicjatywy samorządowej specjalnym programem rządowym.
5. Na stronie 125 koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 pisze się o zagrożeniu przeciwpowodziowym, lecz tylko w dolnych odcinkach Wisły i Odry, zaś doświadczenia ostatnich tygodni pokazują wyraźnie, że po słowach „Wisły i Odry” należy dodać również słowa „Warty i Bugu”, chodzi zwłaszcza o ujścia tych rzek do Odry i Wisły bardzo poważnie zagrożone powodzią oraz podtopieniami. Na stronach 126 i 127 pomija się Gorzów jako miasto wymagające wzmocnienia ochrony przeciwpowodziowej, co uważamy za zupełnie niezasadne.
6. Jeśli chodzi o przygotowanie transgranicznych planów zagospodarowania przestrzennego dla miejscowości transgranicznych to na zachodniej granicy Polski należy uwzględnić jako miasta transgraniczne również miasta Kostrzyn – Kistrin/Kietz, które do 1945 roku tworzyły jeden wspólny organizm miejski połączony licznymi mostami przez Odrę a nawet trakcją tramwajową.

7. Pośród ośrodków o znaczeniu krajowym transgranicznym wymienia się np. Bydgoszcz i Toruń położone w centrum kraju, a zapomina się o Gorzowie, który niezależnie od tego, że jest siedzibą wojewódzką władz rządowych to jest też od kilkunastu lat siedzibą Euroregionu „Pro Europa Viadrina” a także polsko – niemieckiego Europejskiego Ugrupowania Interesów Gospodarczych. Z tych względów Gorzów już dzisiaj posiada rozbudowane relacje przede wszystkim z Poczdamem jako stolicą Landu Brandenburg. Nie można tych faktów przeoczyć, co więcej należy uwzględnić perspektywiczną rolę Gorzowa w ciężeniach transgranicznych w kierunku na Potsdam i Berlin.
8. Na str. 96 Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przewiduje się wspieranie rozwoju infrastruktury komunalnej poprzez budowę systemów wydzielonego transportu szynowego, czyli metra, kolei aglomeracyjnej i innych. Uważamy, że słowo „innych” powinno być zastąpione słowami „trakcji tramwajowej” i to bez ograniczeń do miast metropolitarnych i konurbacji śląskiej - a to z tego względu, że jest wiele miast, które posiadają trakcję tramwajową wymagającą wysokich nakładów na jej odnowienie i rozbudowę, a nie są aglomeracjami, w związku z czym nie mogłyby mieć możliwości korzystania z dofinansowania. Mamy na myśli takie miasta jak choćby Elbląg, Częstochowa, Grudziądz i Gorzów.
9. Na str. 76 Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 podaje się liczebność populacji miast w zachodniej Polsce w sposób, który zniekształca fakty sugerując nierzeczywiste wielkości.

Szanowna Pani Minister,

przedkładamy powyższe uwagi oraz wnioski, które mają charakter z jednej strony regionalny, ale z drugiej strony mają istotne znaczenie z punktu widzenia integralności systemów infrastruktury technicznej oraz zapewnienia spójności rozwoju regionalnego na dużym obszarze zachodniej Polski. Z tych też względów wyrażamy przekonanie, że zostaną one uwzględnione w ostatecznym kształcie Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Z dużą radością witamy decyzję, w ślad za inicjatywą marszałków województw zachodniej Polski, wyodrębnienia zachodniej Polski w strukturze zagospodarowania

przestrzennego kraju. Tę już wspólną inicjatywę samorządu i rządu trzeba przyjąć z wielką satysfakcją, bo doświadczenia z wdrożenia programu dla wschodniej Polski w ramach aktualnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej pokazują, że warto wspierać obszary peryferyjne, pokazują jak dobre efekty dają środki koncentrowane na tego rodzaju zadaniach regionalnych. Polska zachodnia i Środkowe Pomorze mają wiele bardzo podobnych problemów infrastrukturalnych, problemów społecznych, problemów gospodarczych, które są min. wynikiem transformacji ustrojowej, stąd cały ten obszar zasługuje na odrębne potraktowanie w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Zwłaszcza, że jest to obszar naszego kraju graniczący z najbogatszym państwem Europy, a więc narażony na szczególnie drastyczną konfrontację zupełnie różnych potencjałów rozwojowych.

Załączając najlepsze życzenia pozostajemy z uszanowaniem

Ryszard Barański  
Prezes Zarządu Lubuskiej Organizacji Pracodawców

Jacek Jeremicz  
Prokurent EUIG  
Europejskie Ugrupowanie Interesów Gospodarczych

Krzysztof Kononowicz  
Prezes Związku Pracodawców "Przedsiębiorczość"

Jerzy Korolewicz  
Prezes Zachodniej Izby Przemysłowo-Handlowej

Jan Żukowski  
Prezes Izby Rzemiosła i Przedsiębiorców w Gorzowie