

## Oświadczenie złożone przez senatora Henryka Woźniaka na 72. posiedzeniu Senatu w dniu 17 marca 2011 r.

Oświadczenie skierowane do minister rozwoju regionalnego Elżbiety Bieńkowskiej

Chciałbym zwrócić się do Pani Minister w związku z przygotowaniem koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. Analiza tego ważnego projektu dokumentu skłania do przemyśleń i składania wielu uwag oraz wniosków, które, mam nadzieję, go wzbogacą.

W ślad za inicjatywą marszałków województw zachodniej Polski powstaje idea, by wyodrębnić w strukturze zagospodarowania przestrzennego kraju Polskę Zachodnią i Pomorze Środkowe. Tę inicjatywę trzeba powitać z wielką satysfakcją, bo doświadczenia z wdrożenia programu dla Polski Wschodniej w ramach aktualnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej pokazują, że warto wspierać obszary znajdujące się na pograniczu, pokazują, jak dobre efekty dają pieniądze koncentrowane na tego rodzaju zadaniach. Polska Zachodnia i Pomorze Środkowe mają wiele bardzo podobnych problemów infrastrukturalnych, problemów społecznych, problemów gospodarczych, które są wynikiem transformacji ustrojowej, stąd cały ten obszar zasługuje na odrębne potraktowanie w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Chciałbym wnieść propozycję, aby na południowym zachodzie obszar ten poszerzyć o rejon Wałbrzycha, który jest podobny do całego tego obszaru.

Jest wiele wniosków o charakterze szczegółowym, które także chciałbym wymienić.

Zakłada się, że kolej dużych prędkości na odcinku Poznań – Berlin będzie przebiegać zupełnie odmiennie, niż dzisiaj przebiega linia kolejowa E-20. Uważam takie rozwiązanie za nieuzasadnione. Dotychczasowy korytarz transportowy wzdłuż linii E-20 wystarczy poszerzyć o kilka metrów w przestrzeni już w pełni infrastrukturalnie przygotowanej do tego, by na tym odcinku uruchomić kolej dużych prędkości. Można wówczas wykorzystać w pełni także tę infrastrukturę, którą buduje województwo lubuskie w porozumieniu z Polskimi Liniami Kolejowymi – mam na myśli budowę, modernizację linii kolejowych: Gorzów przez Międzyrzecz do Zbąszynka i Zielona Góra przez Czerwieńsk do Zbąszynka – i w Zbąszynku wpiąć te zmodernizowane odcinki kolei do kolei dużych prędkości.

Wiele wątpliwości budzi sposób sformułowania zadań w odniesieniu do gospodarki wodnej, ochrony przeciwpowodziowej w Dolinie Dolnej Warty. Wprawdzie na stronie 125 mówi się o zagrożeniu przeciwpowodziowym, ale tylko w dolnych odcinkach Wisły i Odry, zaś doświadczenia z ostatnich tygodni pokazują wyraźnie, że po słowach „Wisły i Odry” należy dodać słowa „Warty i Bugu”, mając na myśli ujścia tych rzek do Odry i Wisły. Na stronie 121 mówi się, że w zlewni Bugu będą przewidziane inwestycje zmniejszające obciążenia zanieczyszczeniami. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że na zachodnim pograniczu projekt kanalizacji gmin gorzowskich nie może się doczekać akceptacji, a sytuacja jest tutaj podobna jak w rejonie Brześcia, o który w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju chce się zadbać. Na stronach 126 i 127 pomija się Gorzów jako miejsce wymagające wzmocnienia ochrony przeciwpowodziowej, co uważam za zupełnie niezasadne.

Chciałbym, jeśli chodzi o sprawy infrastrukturalne, zwrócić uwagę również na potrzebę przygotowania na stronie 90 transgranicznych planów zagospodarowania przestrzennego dla miejscowości transgranicznych przy zachodniej granicy oraz zwrócić się o uwzględnienie jako miast transgranicznych Kostrzyna, Kistryna, Kica – tego wyraźnie brakuje wzdłuż Odry i Nysy. Na stronie 96 przewiduje się wspieranie rozwoju infrastruktury poprzez budowę systemów wydzielonego transportu szynowego, czyli metra, kolei aglomeracyjnej i innych. I tam, jak uważam, słowo „inne” powinno być zastąpione słowem „tramwaj”. I nie powinno być ograniczenia – tam jest powiedziane, że te instrumenty wsparcia mają być ograniczone do miast metropolitalnych i konurbacji – a to z tego względu, że jest wiele miast, które mają trakcję tramwajową wymagającą wysokich nakładów na jej odnowienie, a nie są aglomeracjami, w związku z czym nie mają możliwości korzystania z tego dofinansowania. Mam na myśli takie miasta, jak Elbląg, Częstochowa, Grudziądz i Gorzów.

Ponadto uważam, że należy drogę krajową nr 22 na odcinku od Kostrzyna przez Gorzów do Piły przewidzieć jako drogę szybkiego ruchu – to jest zadanie na stronie 103. Wówczas łączyłaby się ona w Pile z drogą szybkiego ruchu S-10 ze Szczecina przez Piłę do Bydgoszczy. Podobnie chcę zwrócić się o to, by kolej traktowana jako konwencjonalna z Kostrzyna przez Gorzów, Piłę do Malborka i dalej do Królewca była traktowana jako kolej konwencjonalna, ale o prędkościach 120–200 km/h, po wcześniejszym zelektryfikowaniu. Chodzi o linię kolejową 203.

Na stronie 142 jest konstatacja, która wymaga poważnego komentarza. Mówi się tam, że Szczecin, Zielona Góra i Wrocław będą ciężać ku Berlinowi, a nie ku Warszawie. Tymczasem ja uważam, że wcale tak być nie musi. Zdaję sobie sprawę z potencjału aglomeracji berlińskiej i z pola jej oddziaływania, ale

jestem w stanie sobie wyobrazić, oczywiście przy dużej determinacji, stworzenie silnego obszaru gospodarczego integrującego zachodnią Polskę wokół osi: z jednej strony Szczecin, Stargard, Piła, Poznań, Leszno, Wrocław, a z drugiej – Szczecin, Gorzów, Zielona Góra, Legnica, Wrocław. Taki obszar gospodarczy byłby w stanie równoważyć potencjał aglomeracji berlińskiej i poprzezciążenie Poznania do Łodzi i Warszawy integrować zachodnią Polskę ze stolicą i z centrum kraju. Ten zapis niepokoi, bo jakby z góry zakłada, że zachodnia Polska poprzezciążenie ku Berlinowi będzie w długiej perspektywie czasowej rozluźniać więzi z centrum kraju.

Na stronie 56 wymienia się Program dla Odry 2006 i działania w dorzeczu Dolnej Wisły, ale pomija się zagospodarowanie gospodarcze Warty, w tym połączenie przez Kanał Bydgoski, Wartę i Noteć właśnie tych dwóch głównych rzek: Odry i Wisły. Wspomina się wprawdzie o inicjatywie pięciu województw, która ma służyć zagospodarowaniu tego szlaku wodnego, ale sama inicjatywa województw to za mało, aby przywrócić na nim pełną żeglowność.

Na stronie 67 pośród polskich ośrodków o znaczeniu transgranicznym wymienia się Bydgoszcz i Toruń położone w centrum kraju, a zapomina się o Gorzowie, który jest siedzibą Euroregionu „Pro Europa Viadrina” oraz Europejskiego Ugrupowania Interesów Gospodarczych.

Na stronie 76 podaje się błędną liczebność populacji miast w zachodniej Polsce.

To są wszystko uwagi, które z jednej strony mają charakter regionalny, ale z drugiej strony są istotne z punktu widzenia integralności państwa i zapewnienia spójności rozwoju na dużym obszarze zachodniej Polski.

Na koniec chciałbym zapytać, czy Ministerstwo Rozwoju Regionalnego na wzór programu dla Polski Wschodniej przygotowuje do sfinansowania z Funduszu Spójności w perspektywie budżetowej na lata 2014–2020 program dla Polski Zachodniej.

Henryk Woźniak