

Warszawa, 13 grudnia 2019

Paulina Matysiak
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

**Szanowny Pan
Witold Wróblewski
Prezydent Miasta Elbląg**

W ostatnim czasie spotkałam się z mieszkańcami Warmii i Mazur. Poruszyła mną wspomniana podczas spotkania sprawa sprzedaży elbląskiego dworca. Stąd i moja interwencja w tym temacie. **W związku z planowanym na 16 grudnia br. przeprowadzeniem licytacji budynku stacji kolejowej Elbląg-Zdrój wraz z działką pragnę wyrazić sprzeciw wobec niekorzystnych dla rozwoju lokalnego decyzji o sprzedaży obiektu użyteczności publicznej.**

Budynek dworca Elbląg-Zdrój jest integralną częścią linii kolejowej nr 254 – tak zwanej Kolei Nadzalewowej – i jako taki pełni funkcje zwornikowe pomiędzy Miastem a 4 Obszarami Funkcyjnymi wyszczególnionymi w województwach Pomorskim i Warmińsko-Mazurskim^{1,2,3}, również o znaczeniu ponadregionalnym. Jego bardzo dogodna lokalizacja komunikacyjna – drogowa (sąsiedztwo DW 503 oraz bezpośrednie skomunikowanie przez węzeł Elbląg-Zachód z trasą S7 – europejskimi trasami E28 i E77), wodna (sąsiedztwo basenów portowych na rzece Elbląg) i, co oczywiste, kolejowa – w połączeniu z bliskim sąsiedztwem rozwiniętego przemysłu (choćby Browar Grupy Żywiec SA czy firmy z branż elektrotechnicznych i stoczniowych) wymusza konieczność rozwoju usług publicznych.

Cena wywoławcza 16000 m² działki z tak dobrym zapleczem i lokalizacją w ponadstudenizotysięcznym mieście wynosząca zaledwie 401133 zł budzi olbrzymie zdziwienie. Dodatkowo uchwała Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie zmiany fragmentu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Elbląg-Zdrój w Elblągu określa dla rzeczonyj działki jako

¹ „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030”, Gdańsk 2016, str. 76, 77.

² „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego”, Olsztyn 2018, str. 208 rys. 72.

³ Tamże, str. 219, rys. 76.

przeznaczenie podstawowe funkcję usługową, wskazując dopiero jako przeznaczenie uzupełniające obsługę dworca kolejowego⁴. Przy jednoczesnym braku jakichkolwiek dodatkowych zobowiązań dotyczących funkcji dworcowych terenu nałożonych na nabywcę⁵ Miasto pozbawia się możliwości wpływu na kształtowanie polityki transportowej w rejonie Kolei Nadzalewowej. Postępująca deglomeracja miasta Elbląga w połączeniu z intensywnym rozwojem miasta w kierunku gmin nadzalewowych, przy braku działań Miasta w celu rozwinięcia publicznej sieci transportowej, może doprowadzić do rozwoju problemów w skali Miejskiego Obszaru Funkcyjnego.

Analiza problemów i zagrożeń dla obszaru Elbląga i gmin nadzalewowych w kilku miejscach wymienia problemy i zagrożenia^{6,7}, na przykład:

1. słaba dostępność komunikacyjna wewnątrz obszaru oraz względem pozostałej części województwa i kraju
2. zjawisko suburbanizacji w strefie zewnętrznej miast połączona z presją urbanizacyjną na tereny o wysokich walorach przyrodniczych, w szczególności w sąsiedztwie Elbląga (chaotyczna zabudowa, rozwój funkcji pozarolniczych, zagrożenia środowiska przyrodniczego)
3. niewykorzystany potencjał Zalewu Wiślanego stanowiącego istotny potencjał rozwojowy obszaru.

Analiza wskazuje również kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego umożliwiające przeciwdziałanie wspomnianym zagrożeniom⁸ m.in.:

1. Kształtowanie i rozwój sieci osadniczej:
 - a. poprawa konkurencyjności i wzmacnianie oddziaływania głównych miast obszaru (Elbląg, Tolkmicko, Frombork, Braniewo)
 - b. poprawa powiązań funkcjonalnych ośrodków miejskich z obszarami otaczającymi
2. Poprawa dostępności komunikacyjnej i infrastruktury transportowej i przeciwdziałanie peryferyzacji obszaru poprzez:

⁴ Uchwała nr XXII/582/2013 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie zmiany fragmentu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Elbląg-Zdrój w Elblągu §10.

⁵ „I ustny przetarg nieograniczony - ul. Portowa - pow. 0,1424 ha, nieruchomość zabudowana budynkiem byłego dworca kolejowego” pkt 13 b); <http://um-elblag.samorzady.pl/art/id/56247>

⁶ „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego”, Olsztyn 2018, str. 213, 214, 221.

⁷ STREFA ZALEWU WIŚLANEGO UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTYCZNEGO W ASPEKCIE REGIONALNYM TOM III, Elbląg 2009, str. 16.

⁸ „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego”, Olsztyn 2018, str 214, 215, 226.

- a. poprawę dostępności komunikacyjnej do ośrodka wojewódzkiego w szczególności gmin położonych we wschodniej części obszaru
- b. zapewnienie spójnego systemu komunikacyjnego drogowego i kolejowego oraz poprawę dostępności komunikacyjnej (w tym do głównych ośrodków miejskich i turystycznych obszaru)
- c. poprawę dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu
- d. aktywizacja tzw. „Kolei Nadzalewowej” (linia nr 254)
- e. rozwój infrastruktury transportu wodnego w tym, dróg morskich, śródlądowych (w tym MDW E 70) oraz portów i przystani na Zalewie Wiślanym

Ruch turystyczny ma niewielki wpływ na wielkość przewozów. Wzrost znaczenia publicznego transportu zbiorowego w rejonie podmiejskim jest zgodny z aktualną polityką transportową kraju, opierającą się na zrównoważonym rozwoju transportu, zwiększaniu dostępności transportowej i wzroście udziału ekologicznych form transportu.

Powyższe wyliczenia pochodzą z uchwalonego przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego 28 sierpnia 2018 r. „Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego”.

Rejon północnego Elbląga poddany jest, jak już wspomniano, silnej presji chaotycznej zabudowy podmiejskiej^{9,10} (zał. 1 rys. 30). Dotychczas największe potoki pasażerskie w transporcie publicznym stanowią dojeżdżający do pracy i szkół. Większość nowych mieszkańców rejonu związanych jest społecznie i zawodowo z Elblągiem, co jeszcze zwiększa codzienny ruch na drogach. Równocześnie bardzo urozmaicona topografia okolic Wysoczyzny Elbląskiej, z dużymi przewyższeniami i krętym przebiegiem dróg, w znaczący sposób ogranicza przepustowość i wydajność transportu drogowego. Przy obecnym, ograniczonym transporcie publicznym¹¹ (zał. 2, rys. 2) może doprowadzić to do nadmiernego obciążenia tras. Mieszkańcy, nawet jeśli są bezrobotni¹² (zał. 1 rys. 34) i nie mogą pozwolić sobie na utrzymanie samochodu są do tego zmuszeni¹³ (zał. 2 rys. 1). W średnim i długim okresie planowania taka sytuacja połączona z niedoborami w nakładach na remonty i utrzymanie dróg lokalnych może doprowadzić do pogłębienia

⁹ „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego”, Olsztyn 2018,, str. 57, rys. 30

¹⁰ „Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru gmin nadzalewowych” GUS w Olsztynie, str 56, TABL. 8. MIGRACJE WEWNĘTRZNE LUDNOŚCI NA POBYT STAŁY

¹¹ „Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III” Warszawa 2018, str 37

¹² „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego” str. 63

¹³ „Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III”, str.44

wykluczenia zawodowego i transportowego mieszkańców tego obszaru, pogłębiając już istniejące w Mieście problemy.

Kolej Nadzalewowa jest w stanie wesprzeć cele przyświecające włodarzom miasta. Sprzedając dworzec Elbląg-Zdrój Miasto przekreśla możliwość przywrócenia ruchu na trasie 254, w długiej perspektywie doprowadzając do pogłębienia problemów komunikacyjnych, i ogranicza rozwój turystyki w rejonie Wysoczyzny Elbląskiej.

Zachowanie i rozwój infrastruktury kolejowej daje mieszkańcom długoterminową gwarancję regularnej komunikacji publicznej, w przeciwieństwie do bardzo niepewnego transportu prywatnego. Bliskość sieci kolejowej, z regularną częstotliwością ruchu, podnosi ceny i atrakcyjność obszaru północnego Elbląga, jednocześnie dając mieszkańcom możliwość zwiększenia mobilności zawodowej.

Sprzedając dworzec Elbląg-Zdrój samorząd miasta działa na niekorzyść Mieszkańców. Dodatkowo w świetle bardzo niskiej ceny wywoławczej oburzenie budzi zapis w dokumencie przetargowym iż „przetarg będzie ważny bez względu na liczbę uczestników, jeżeli chociaż jeden uczestnik zaoferuje cenę wyższą od ceny wywoławczej o co najmniej jedno postąpienie.”¹⁴ Sprzedaż powyższej działki za cenę zbliżoną do wywoławczej będzie nosić znamiona działania na szkodę miasta.

Krótkowzroczne cele przyświecające przeprowadzeniu licytacji – podreperowanie budżetu miasta oraz scedowanie odpowiedzialności za utrzymanie terenu i pełnione funkcje publiczne na podmiot prywatny – są niczym w porównaniu z długoterminowymi stratami jakie samorząd i społeczność miasta Elbląga i powiatu elbląskiego mogą ponieść.

Z wyrazami szacunku,

¹⁴ „I ustny przetarg nieograniczony – ul. Portowa – pow. 0,1424 ha, nieruchomość zabudowana budynkiem byłego dworca kolejowego” pkt 13 b); <http://um-elblag.samorzady.pl/art/id/56247>

Wiadomość otrzymują:

1) Okręg Olsztyński – Lewica Razem

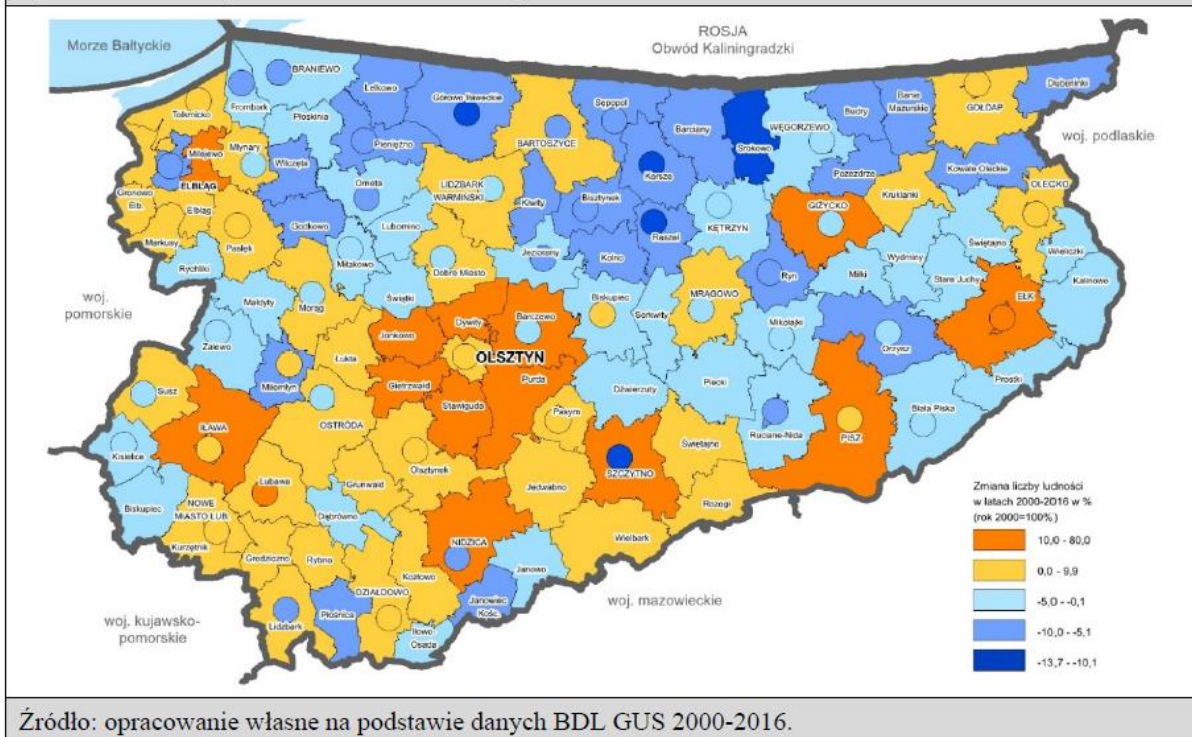
Załączniki:

- Załącznik 1
Wybrane do analizy rysunki pochodzące z „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego”
- Załącznik 2
Wybrane do analizy rysunki pochodzące z „Monitoringu rozwoju obszarów wiejskich. Etap III”
- Załącznik 3
Zestawienie syntetycznego wskaźnika potencjału rozwojowego gmin

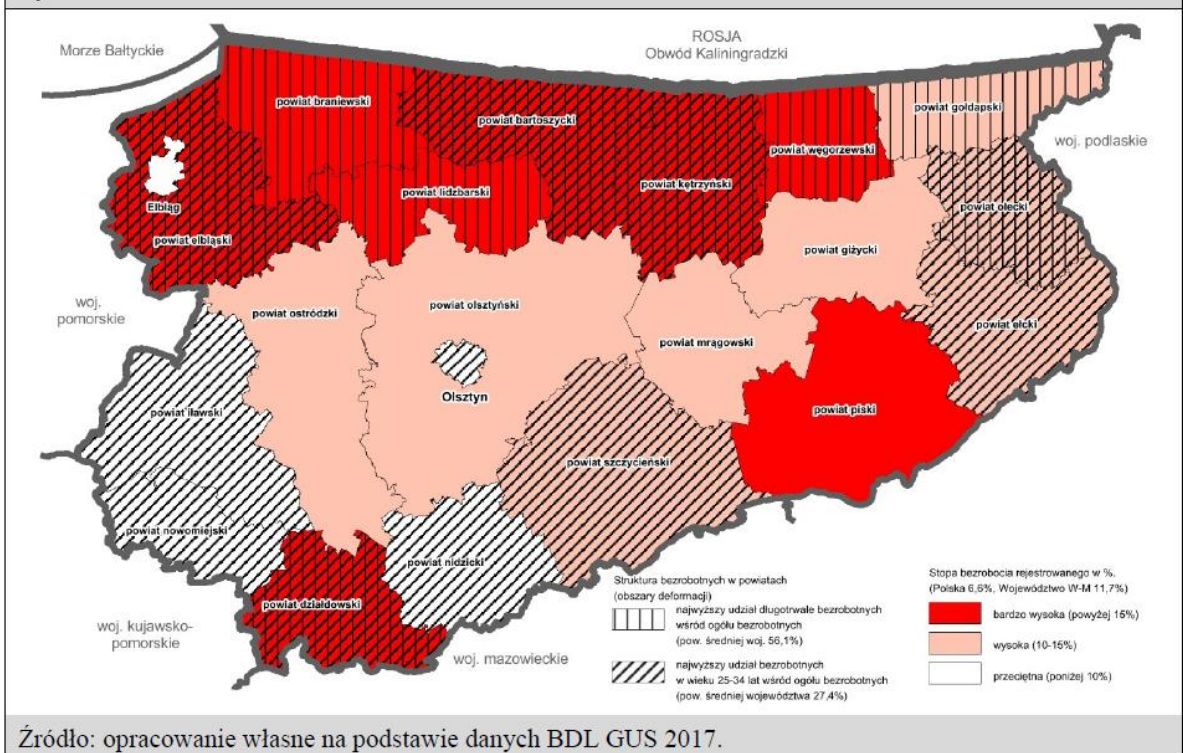
Załącznik 1

Wybrane do analizy rysunki pochodzące z „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego” (DZ. URZ. WOJ. WARM-MAZ 2018.4173)

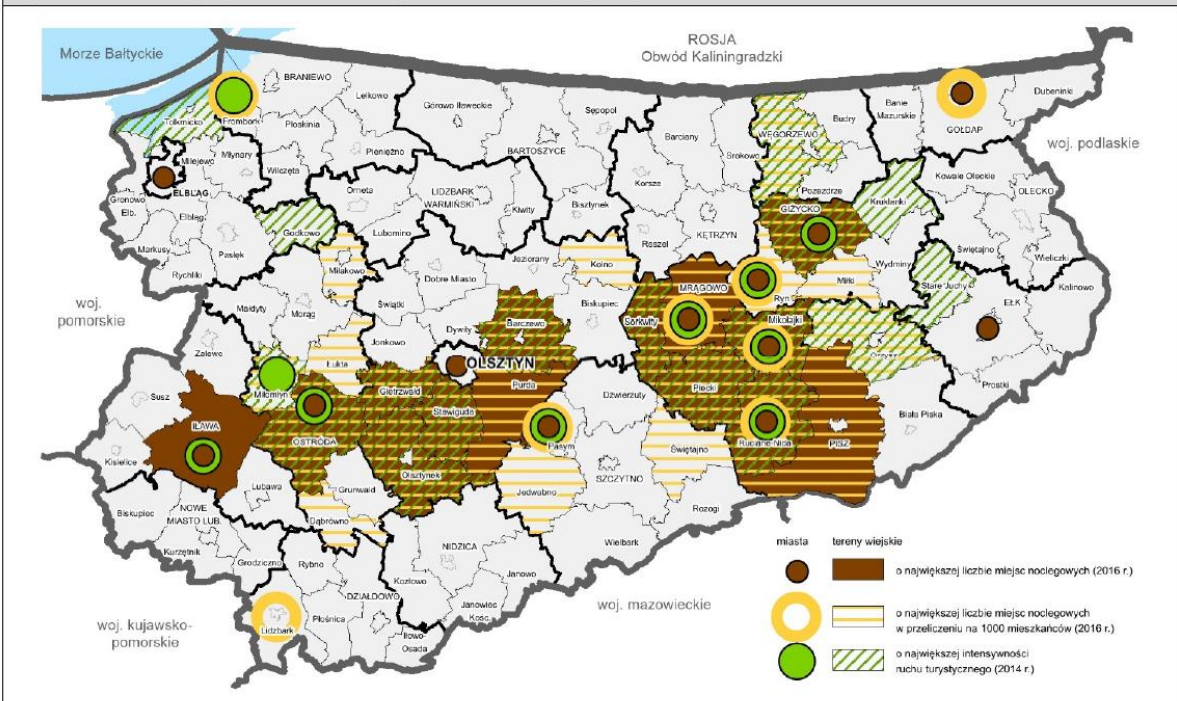
Rysunek 30. Zmiany zaludnienia obszarów wiejskich i miast w latach 2000-2016



Rysunek 34. Bezrobocie w 2017 r.

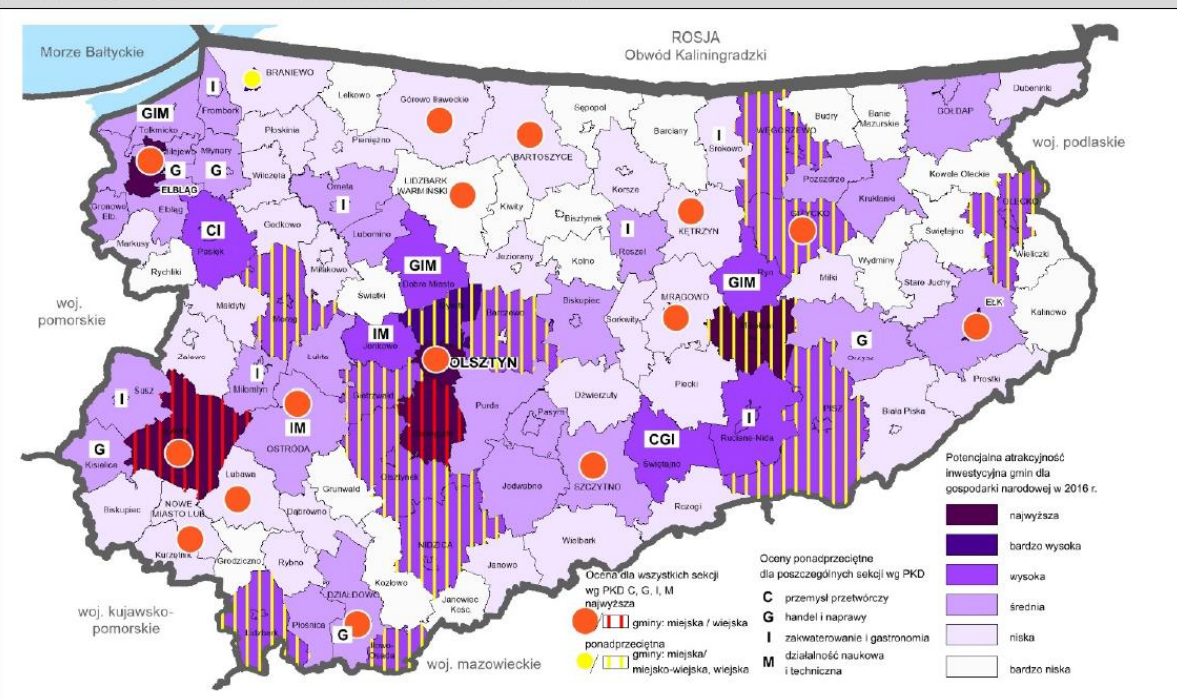


Rysunek 38. Turystyka – baza noclegowa i ruch turystyczny



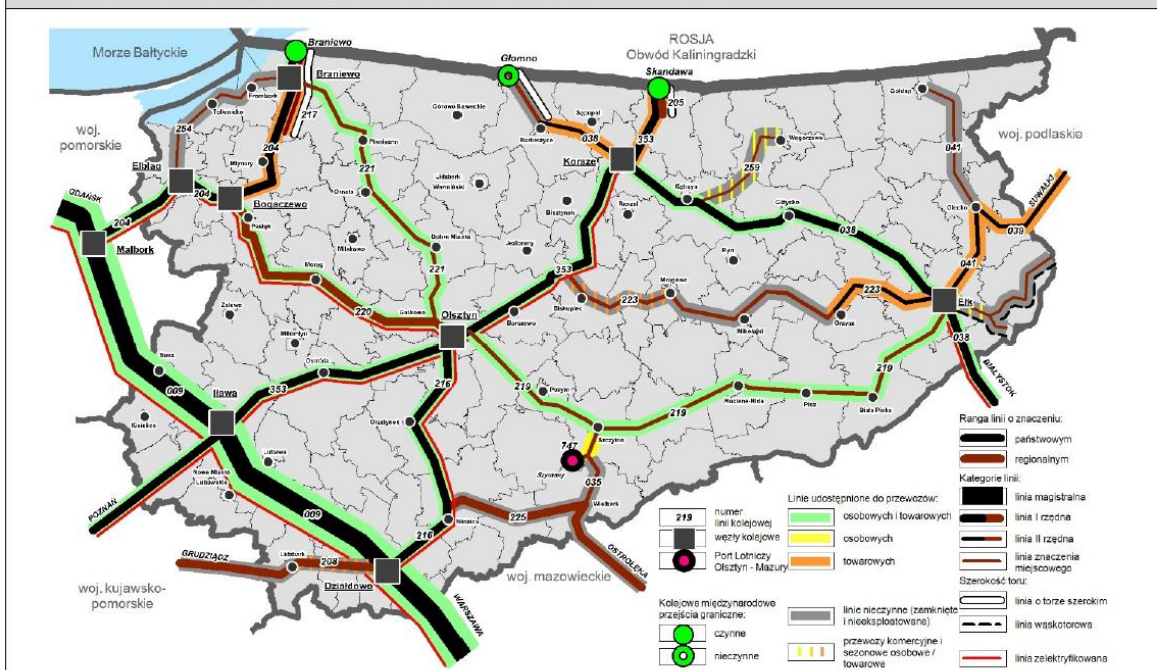
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS 2014, 2016 r.

Rysunek 37. Potencjalna atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa warmińsko-mazurskiego z uwzględnieniem najbardziej atrakcyjnych sekcji PKD



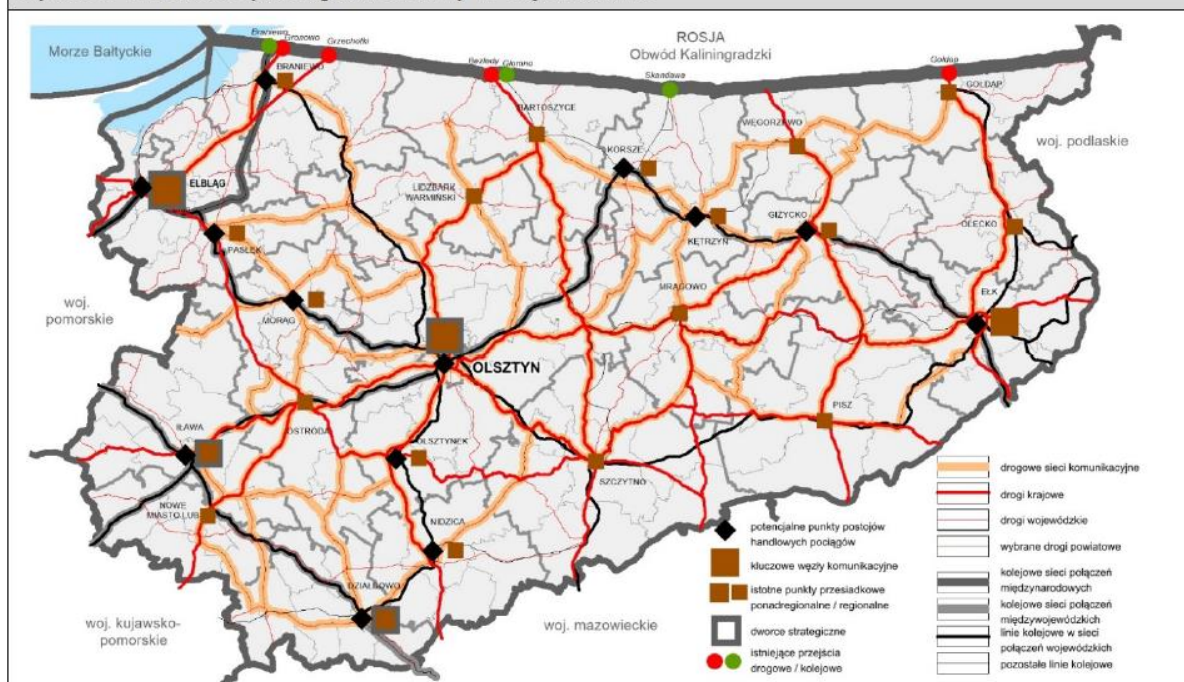
Źródło: opracowanie własne na podstawie Rysunku 2 w opracowaniu „Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2017 r.”, 2017, Raport przygotowany na zlecenie Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu S.A. w Instytucie Przedsiębiorstwa Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie (str.13).

Rysunek 41. Linie kolejowe w województwie warmińsko-mazurskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 roku w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z 2013 r. poz. nr 569 z późn. zm.), danych PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie (2016 r.).

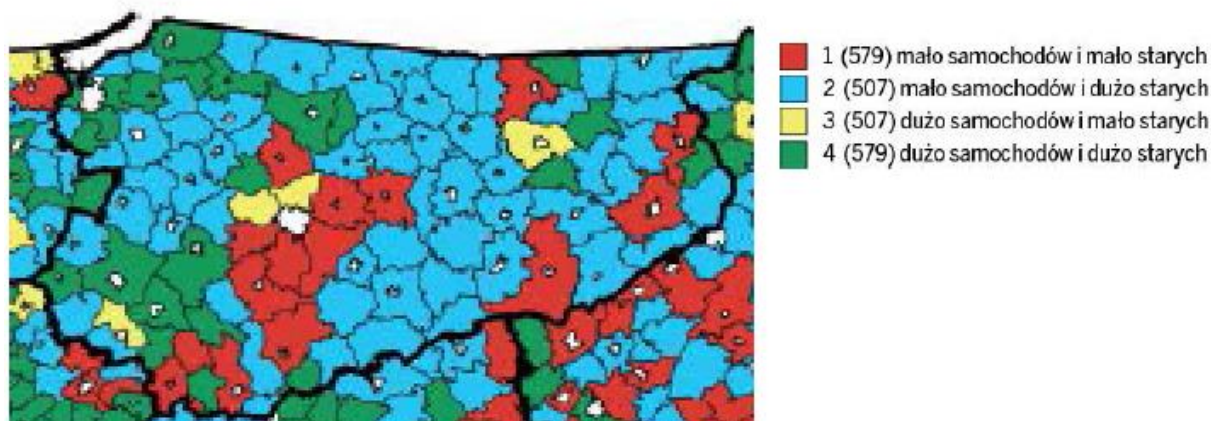
Rysunek 44. Publiczny transport zbiorowy w województwie



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dz. U. z 2012 r. poz. 1151, Uchwała Nr XXX/582/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 września 2013 r., Uchwała Nr IX/215/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 sierpnia 2015 r.

Załącznik 2

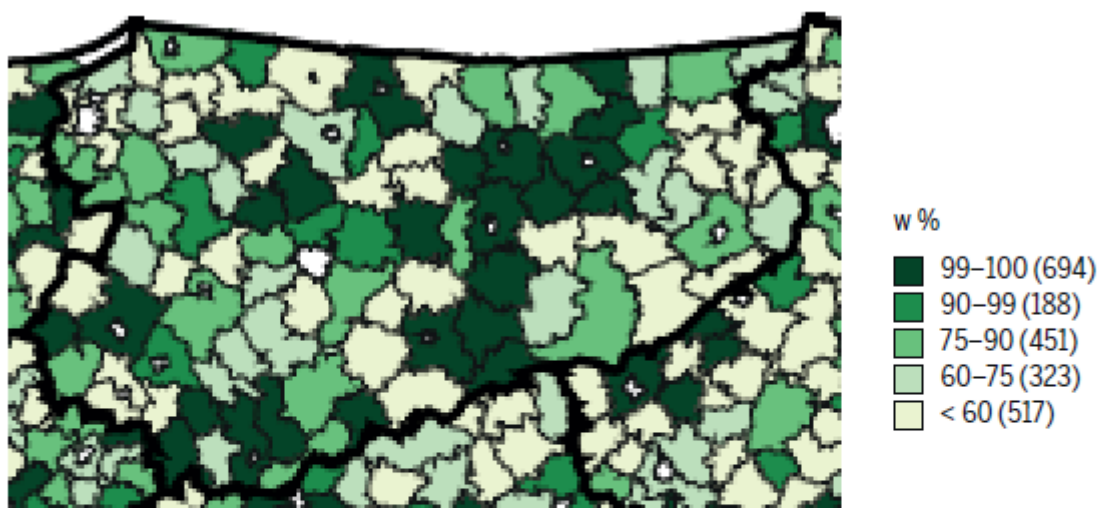
Wybrane do analizy rysunki pochodzące z „Monitoringu rozwoju obszarów wiejskich. Etap III”; ZMIENIONE



Rysunek 1

Grupowanie gmin względem mediany natężenia samochodów na 100 osób oraz mediany udziału samochodów starych (powyżej 10 letnich) w ogólnej liczbie samochodów

Źródło: Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej & Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN "Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III" Warszawa 2018, ZMIENIONE



Rysunek 2

Odsetek sołectw w gminie skomunikowanych transportem publicznym (przystanek autobusowy lub kolejowy), z wyłączeniem transportu szkolnego [W3]

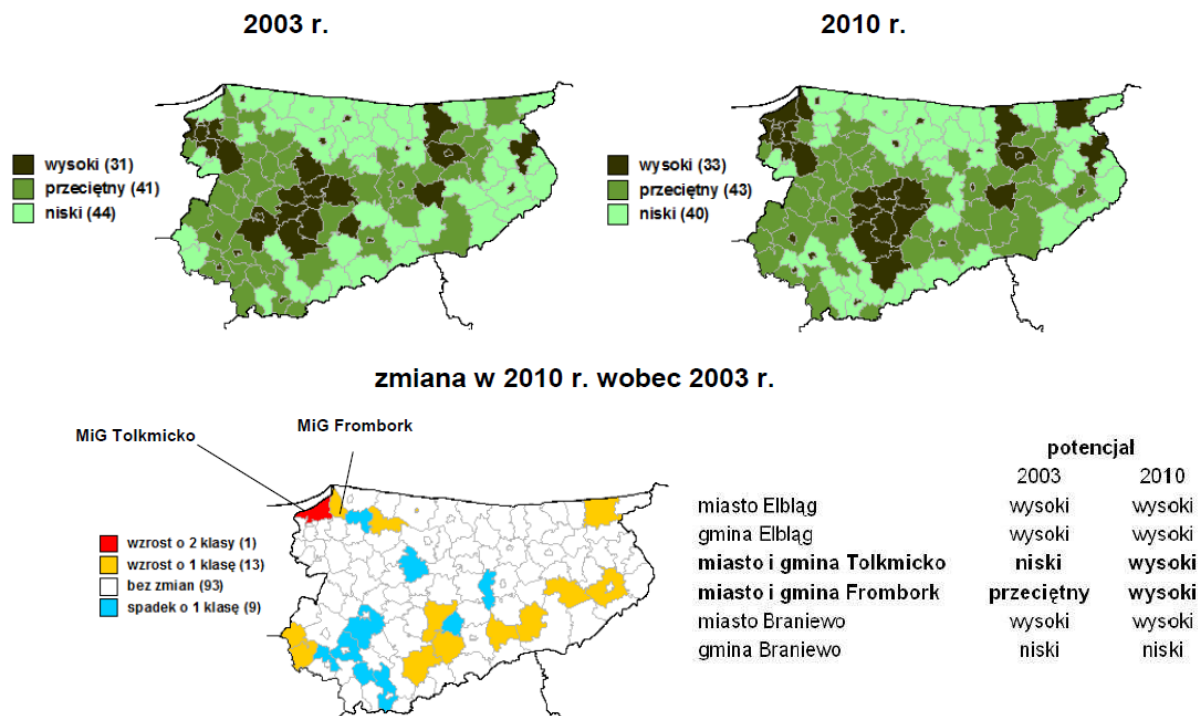
Źródło: Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej & Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN "Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III" Warszawa 2018, ZMIENIONE

Załącznik 3

Zestawienie syntetycznego wskaźnika potencjału rozwojowego gmin

Rysunek 1

Potencjał rozwojowy gmin (wskaźnik syntetyczny)



Źródła: J. Lis „Sytuacja społeczno-gospodarcza gmin nadzalewowych w 2010 r.”; W. Dziemianowicz, J. Szlachta „Konkurencyjność Warmii i Mazur- diagnoza problemowa”