

Silna metropolia - mocny region

Tym razem w naszej dyskusji redakcyjnej rozmawiamy o Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (SOM). Zastanawiamy się, jakie korzyści przyniesie współpraca Szczecina z okalającymi go gminami w sferze gospodarczej i jak wpłynie to na poprawę jakości życia mieszkańców. W dyskusji uczestniczą: **Teresa Dera**, wójt gminy Dobra, **Wojciech Drożdż**, wicemarszałek województwa zachodniopomorskiego, **Piotr Krzystek**, prezydent Szczecina, **Sławomir Pajor**, prezydent miasta Stargardu oraz **Henryk Piłat**, burmistrz Gryfina. Redakcję reprezentują **Włodzimierz Abkowicz** i **Magdalena Szczepkowska**



Piotr Krzystek:

- Nasze oferty inwestycyjne zawsze traktowaliśmy jako ofertę wspólną dla całego obszaru metropolitalnego. Osobiście zresztą zachęcałem biznesmenów do zainwestowania w goleniowski parku przemysłowym.



Wojciech Drożdż:

- Naszą rolą jest to, żeby w najbliższych latach przygotować pełną dokumentację techniczną przeprawy Police-Swięta. Dodam, że w Urzędzie Marszałkowskim analizujemy dziś projekt stworzenia tymczasowej przeprawy promowej.

- W 2009 r. zostało powołane Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), w którego ramach współpracuje stolica województwa i jedenaście gmin ościennych: miasto Stargard Szczeciński, Dobra, Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kolbaskowo, Nowe Warpno, Police, Stare Czarnowo, gmina Stargard Szczeciński i Stepnica. Do stowarzyszenia należy również województwo zachodniopomorskie oraz powiat policki. Proszę nam powiedzieć, jaka jest misja projektu?

Piotr Krzystek: - W Europie Środkowej zarysowuje się wyraźnie taka tendencja, że rozwój państw skupia się wokół dużych miast. W Polsce zaczyna działać się podobnie, wystarczy popatrzeć na Warszawę, Trójmiasto i Wrocław. Dochodzi do „zasysania” mieszkańców do miast po to, by te miasta i ich gospodarka się rozwijały. Nie chodzi zresztą tylko o rozwój samych miast, ale i o rozwój przestrzeni, które tworzą się wokół nich, czyli rozwój obszarów metropolitalnych.

Patrząc w przyszłość powinniśmy myśleć nie tylko w kategorii miasta Szczecina, ale szerzej. Chodzi o to, by mieszkańcy dostrzegali w całym obszarze metropolitalnym wspólną przestrzeń rozwiązywania ich problemów.

A co to za problemy? Przede wszystkim sprawy komunikacji i edukacji, a także kwestie związane z tworzeniem nowych miejsc pracy. Potrzebne jest wspólne planowanie przestrzenne, w tym celu integrujemy swoje mapy. Nie może być bowiem tak, że osiedle mieszkaniowe w jednej gminie sąsiaduje z terenami przemysłowymi drugiej. W takich sprawach musimy się porozumiewać.

Sławomir Pajor: - Spotykamy się w gronie miast, gmin, które mają różny potencjał i różne możliwości, ale tak naprawdę oczekiwania ludzi wszędzie są podobne. Liczymy na to, że w ramach obszaru metropolitalnego nastąpi połączenie możliwości i potencjałów poszczególnych podmiotów SOM, co da efekt synergii.

Nie da się powstrzymać procesu, w którym mieszkańcy chętnie budują domy poza granicami miast, co nie zmienia faktu, że ich centra życiowe dalej są z tymi miastami związane. Żadne z naszych miast nie funkcjonuje w granicach jednego wybranego rynku pracy. Obszar metropolitalny to jest jeden duży rynek pracy, w ramach którego uczestniczymy wszyscy.

Teresa Dera: - Trzeba dobrze studiować mapy, żeby wiedzieć, gdzie - w niektórych miejscach - kończy się Szczecin, a zaczyna się gmina Dobra. Nawet stali mieszkańcy nie bardzo wiedzą, w której gminie

położony jest ich budynek. Nie wyobrażamy sobie rozwoju naszej gminy bez wspólnych działań w ramach obszaru metropolitalnego. Zgadza się z tym, że niezbędne są wspólne połączenia komunikacyjne, wspólne zadania w dziedzinie edukacji czy też zintegrowane planowanie przestrzenne.

- A jaka jest rola samorządu województwa w tej układance?

Wojciech Drożdż: - Myślę, że region wtedy będzie silny, gdy silna będzie metropolia. Jesteśmy specyficznym województwem, gdyż nasza metropolia leży przy granicy, a nie w centrum regionu. Im szerszy obszarowo i silniejszy pod względem gospodarczym będzie obszar metropolitalny, tym większe stanie się jego oddziaływanie na pozostałą część województwa. Zależy nam na tym, by metropolia szczecińska stała się lokomotywą rozwoju, oddziałującą pozytywnie na pozostałą część Pomorza Zachodniego.

- Czy SOM może liczyć na pomoc marszałka?

Wojciech Drożdż: - W Regionalnym Programie Operacyjnym zarząd województwa przeznaczył pewną pulę pieniędzy dla SOM.

Piotr Krzystek: - Jest już przykład inwestycji metropolitalnej finansowanej z funduszy województwa. Mam na myśli budowę linii kolejowej do lotniska w Goleniowie.

Wojciech Drożdż: - Inwestycja ta ma być oddana do użytku w czerwcu 2013 r.

- Jednym z ważnych zadań SOM jest transport publiczny, który powinien służyć mieszkańcom całego obszaru, takim przykładem są połączenia między Szczecinem a Policami, obsługiwane przez SPPK, czy też niedawno uruchomiona linia 83 między Szczecinem a Kolbaskowem.

Teresa Dera: - My również mamy umowę ze Szczecinem. W jej ramach linia 74 jest utrzymywana przez Szczecin w okresie funkcjonowania ogródków działkowych, zaś w pozostałych miesiącach nasza gmina dokłada się do tego połączenia. Pracujemy też nad kolejnymi rozwiązaniami. Chcemy, by autobusy, które jeżdżą ze Szczecina do Kolbaskowa przez Mierzyn, zatrzymywały się na terenie naszej gminy.

- A jak dojeżdża się do stolicy metropolii z Gryfina?

Henryk Piłat: - Bardzo dobrze. Gdy jednak mówimy o transporcie, to pamiętajmy, że niektóre gminy są po przetargach. Mamy pozawierane umowy na dłuższy okres. W naszej gminie usługi transportowe świadczy PKS. W przyszłości warto pomyśleć np. o jednym przetargu na komunikację w całym obszarze metropolitalnym.

Jeśli już mówimy o obszarach metropolitalnych, to niestety najwyższe organy władzy w Polsce wciąż śpią w tej sprawie. Nadal nie ma odpowiednich ustaw, które pozwalają tworzyć w sposób racjonalny te obszary. Pamiętajmy, że gmina Gryfino, w odróżnieniu chociażby od miasta Stargardu, który jest na prawach powiatu, przynależy do powiatu gryfińskiego, którego nie ma w Stowarzyszeniu SOM. I nikt nie zmusi powiatu, by przystąpił do naszego stowarzyszenia. Uważam, że takie sprawy powinny być uporządkowane prawnie.

Piotr Krzystek: - Kiedy trwała ogólnopolska dyskusja na temat obszarów metropolitalnych, w naszym projekcie Unii Metropolii Polskich opowiadaliśmy się m.in. za tym, by tworzyć powiaty metropolitalne. Niestety, rząd włożył cały nasz projekt do szuflady.

Sławomir Pajor: - Specjalne uregulowania prawne dotyczące obszaru metropolitalnego są niezbędne. Twierdzenie oponentów ustawy, że takie rozwiązanie faworyzowałoby i tak już bogate miasta kosztem biednej prowincji jest kompletnym nieporozumieniem. Obszar metropolitalny ma być przecież lokomotywą rozwoju całego regionu.

Henryk Pilat: - W ramach SOM można rozwiązywać wiele wspólnych spraw. Weźmy np. oświatę, która powinna być dostosowana do potrzeb rynku pracy w ramach całego obszaru metropolitalnego. Podobnie trzeba patrzeć na niektóre obiekty usługowe. Zbyt duże zagęszczenie takich obiektów nie będzie nikomu służyło. Pierwszy przykład z brzegu: Centrum Wodne Laguna w Gryfinie. Po to, by było rentowne, powinno zaspokajać potrzeby mieszkańców w promieniu 50 km. Oznacza to, że bliżej niż 50 km nie powinien powstać drugi podobny obiekt.

W przeciwnym wypadku oba aquaparki będą przynosić straty. To pokazuje, jak ważny jest rozdział funkcji między gminami w ramach obszarów metropolitalnych. Dobrym przykładem takiej współpracy jest decyzja Sopotu i Gdańska o budowie jednej hali widowiskowo-sportowej, finansowanej przez oba miasta. Nie jest tam więc tak, że każdy sobie rzepkę skrobie.

- Czy to jest deklaracja, że Gryfino dorzuci się do hali widowiskowo-sportowej budowanej w Szczecinie?

Henryk Pilat: - Odpowiem tak: nie byliśmy obojętni, gdy powstawała Akademia Sztuki w Szczecinie i na ten cel dorzuciliśmy swoje.

- Rozumiem więc, dlaczego burmistrz broni Laguny jako aquaparku metropolitalnego.

Henryk Pilat: - Taka jest moja rola.

Piotr Krzystek: - Potrafimy już współpracować. W Dobrej budowany jest Zakład Aktywności Zawodowej, do którego Szczecin dokłada się finansowo, a marszałek zachodniopomorski daje pieniądze unijne. W ten sposób jest rozwiązywany problem osób niepełnosprawnych na szczęblu metropolitalnym.

Henryk Pilat: - Naszym mieszkańcom zależy na tym, by opłaty za usługi komunalne były jak najniższe. Tymczasem rzeczywistość jest inna. Plan wojewódzki związany z ochroną środowiska nakazuje naszej gminie wywożenie śmieci do Myśliborza. A ja aż „się palę”, żeby korzystać z budowanej spalarni w Szczecinie, co będzie tańsze. Chcielibyśmy też korzystać z ujęcia wody na Miedwiu, które może zaspokoić potrzeby całego SOM. Wówczas zmniejszą się koszty jednostkowe i woda będzie tańsza. Wiemy więc, co chcemy zrobić, ale znowu wraca sprawa podbudowy prawnej, której nie ma.



Fot. M. Abkiewicz

Henryk Pilat:

- Dobrym przykładem współpracy jest decyzja Sopotu i Gdańska o budowie jednej hali widowiskowo-sportowej, finansowanej przez oba miasta. Nie jest tam więc tak, że każdy sobie rzepkę skrobie.



Fot. M. Abkiewicz



Fot. M. Abkowitz

Sławomir Pajor:

- Specjalne uregulowania prawne dotyczące obszaru metropolitalnego są niezbędne.

Twierdzenie oponentów ustawy, że takie rozwiązania faworyzowałyby i tak już bogate miasta kosztem biednej prowincji, jest kompletnym nieporozumieniem.

- Ważną sferą działania SOM jest rozwiązywanie problemów drogowych. I tu pojawi się pytanie o obwodnicę Szczecina oraz przejście drogowe z Polic do Świętej w kierunku Goleniowa. Chodzi m.in. o to, by niebezpieczne ładunki chemiczne transportowane do Polic omijały Szczecin.

Wojciech Drożdż: - Jeśli chodzi o zachodnie drogowe obejście Szczecina, to jest ono wielce pożądane przez większość mieszkańców obszaru metropolitalnego. Inwestycja ta szacowana jest na 2,5-4 mld zł. A więc budżety wszystkich gmin SOM nie starczyłyby na jej realizację. Niezbędne są środki centralne i dofinansowanie unijne. SOM jako spójny region, przez który ma przebiegać ta obwodnica o parametrach drogi ekspresowej wraz z tunelem pod Odrą, powinien jednym głosem lobbować na rzecz tej inicjatywy. Naszą rolą jest to, żeby w najbliższych latach przygotować pełną dokumentację techniczną, tak by w przyszłej perspektywie finansowej 2014-2020 próbować sięgnąć po środki unijne. Dodam, że w Urzędzie Marszałkowskim analizujemy dziś projekt stworzenia tymczasowej przeprawy promowej pomiędzy Policami a Świętą.

Sławomir Pajor: - Patrząc na to perspektywnie, przeprawa drogowa z Polic do Świętej jest w interesie całego regionu. Łatwiej będzie o rozwój gospodarczy SOM. Jak popatrzeć po rejestracjach samochodów zaparkowanych przy nowo wybudowanych zakładach w Stargardzie, to powiat policki jest tam również mocno reprezentowany.

- Zatrzymajmy się teraz przy ofercie inwestycyjnej. Czy nie jest tak, że w tym zakresie konkurujemy państwo ze sobą?

Sławomir Pajor: - Nie traktuję tego w ten sposób. W ramach SOM musimy mieć dobrą ofertę, odpowiadającą różnorodnym oczekiwaniom inwestorów. W Stargardzkim Parku Przemysłowym jesteśmy w stanie zaoferować tereny o powierzchni 200-300 ha pod budowę fabryki. I to nas wyróżnia na tle innych parków i stref przemysłowych.

SOM jest zamieszkiwany przez około 650 tys. mieszkańców. Ale tak naprawdę musimy stworzyć rynek pracy dla ponad 1 mln mieszkańców. Oferta musi być więc bogata, a dziś jednym z poważniejszych problemów SOM jest problem z bezrobociem.

Dołożmy więc starań, by ograniczyć bariery w przemieszczaniu się pracowników. W tym sensie wspomniana już przeprawa Police-Swięta jest bardzo ważnym rozwiązaniem.

Teresa Dera: - Gmina Dobra, która jest nazywana sypialnią Szczecina, nie jest w stanie zaoferować terenów inwestycyjnych np. pod dużą fabrykę. Mamy mocno rozwinięte budownictwo indywidualne i dlatego nie chcemy żadnych dużych inwestycji. Nasi mieszkańcy chcą żyć w ciszy i spokoju. Nasza oferta inwestycyjna dotyczy przede wszystkim jednorodzinnego budownictwa mieszkaniowego.

Henryk Pilat: - Specjalna Strefa Ekonomiczna w Gryfinie ma spełniać nieco inną rolę niż w Stargardzie. Do końca 2016 r. zatrudnienie w Zespole Elektrowni Dolna Odra, które aktualnie wynosi 1800 osób, skurczy się do 600-700 osób. Musimy więc już dziś szukać inwestorów po to, by zapewnić miejsca pracy dla tych osób, które tracą pracę w elektrowni.

Atutem naszej strefy jest tania energia bezpośrednio kupowana u wytwórcy w ZEDO. Inwestować może więc u nas przemysł, który wykazuje duże zapotrzebowanie na energię. Strefa będzie liczyła docelowo około 300 ha,

ale głównie myślimy, o tym, by znaczną jej część zagospodarować jako centrum logistyczne dla Szczecina.

- A co z ofertą inwestycyjną stolicy metropolii?

Piotr Krzystek: - Wiele firm chce się w Szczecinie rozwijać i potrzebują terenów. Temu właśnie służy nasza oferta inwestycyjna. Choćby tereny zlokalizowane na prawobrzeżu Szczecina w Trzebuszu i Dunikowie. Na potrzeby obsługi parku przemysłowego budujemy nowy wjazd do Szczecina. Przy okazji uzbrajania terenów inwestycyjnych wybudowana zostanie kanalizacja w Płoni, Wielgowie i Zdunowie, czyli w dzielnicach, które jej dotąd nie miały.

Nasze oferty inwestycyjne zawsze traktowaliśmy jako ofertę wspólną dla całego obszaru metropolitalnego. Osobiście zresztą zachęcałem biznesmenów do za-inwestowania w goleniowski park przemysłowy.

- A jakie są wspólne działania SOM na rzecz turystyki?

Piotr Krzystek: - Z całą pewnością potencjał turystyczny istnieje, ale jest słabo wykorzystywany, co najlepiej widać na przykładzie przestrzeni żeglarskiej. Biorąc pod uwagę skalę możliwości Zalewu Szczecińskiego czy też jeziora Dąbie możemy niewielkimi nakładami stworzyć tam wiele miejsc pracy. Do tego mamy dobrą infrastrukturę do kształcenia kadr w branży turystycznej. Są one zresztą dobrze wykorzystywane w pasie nadmorskim.

Nasza metropolia jest jedną z najmniejszych w Polsce. Z punktu widzenia turystycznego jest to nasz atut. Nie mamy gęstego zaludnienia, a za to możemy się pochwalić bogactwem przyrody.

Sławomir Pajor: - Pamiętajmy, że turystyka na terenie województwa to nie tylko morze. Mamy bardzo atrakcyjne turystycznie tereny położone pomiędzy Stargardem a Szczecinem. Takim przykładem może być gmina Kobylanka, która jest typową gminą turystyczną położoną nad Miedwiem.

Henryk Pilat: - W oparciu o Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry możemy ściągnąć do nas turystę weekendowego z Berlina. Uroki tego parku można podziwiać niezależnie od pogody. Kolejnym miejscem, które ma zaspokajać potrzeby turystów, zwłaszcza żeglarzy, będzie zagospodarowanie turystyczne nabrzeża w Gryfinie. Chodzi między innymi o dobrą bazę noclegową i obiekty małej gastronomii.

Teresa Dera: - Gmina Dobra, choć nie ma dostępu do wody, też stara się być gminą atrakcyjną turystycznie. Stawiamy na turystykę konną. Tereny popegeerowskie stwarzają możliwości budowania stadnin konnych. Mamy już u siebie piękny Folwark Skarbimierz, który jest coraz bardziej popularny wśród miłośników koni. Kolejna stadnina jest w budowie, a na trzecią jest wydane pozwolenie.

Wojciech Drożdż: - Zaczynamy budować Zachodniopomorski Szlak Żeglarski od Gryfina przez Zalew Szczeciński po miejscowości nadbałtyckie. Turystyka wodna będzie się rozwijać także na jeziorze Dąbie. Druga sprawa to turystyka rowerowa. Należy dążyć do tego, by szlaki rowerowe spajały cały SOM. Uważam, że wzorem innych metropolii warto wprowadzić z czasem wypożyczalnie rowerów na żetony rozmieszczone w całym obszarze. Cały czas będziemy też eksponowali i promowali nasze zabytki, w tym kolegiatę Najświętszej Marii Panny w Stargardzie, największy zabytek w Zachodniopomorskiem, a także szczecińskie perły architektoniczne gotyku.

- Dziękujemy za udział w dyskusji.



Fot. M. Abkowitz

Teresa Dera:

- Nie wyobrażamy sobie rozwoju naszej gminy bez wspólnych działań w ramach obszaru metropolitalnego. Zgadzam się z tym, że niezbędne są wspólne połączenia komunikacyjne, wspólne zadania w dziedzinie edukacji czy też zintegrowane planowanie przestrzenne.