

**UCHWAŁA NR XXX/253/2004
RADY MIASTA ŚWINOUJŚCIA
z dnia 21 października 2004 roku**

**w sprawie stanowiska Prezydenta Miasta Świnoujścia w podstawowych kwestiach
związanych z przejściami granicznymi.**

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, zmiany: z 2002 roku Dz.U. Nr 23, poz. 220, Dz.U. Nr 62, poz. 558, Dz.U. Nr 113, poz. 984, Dz.U. Nr 153, poz.1271, Dz.U. Nr 214, poz. 1806, z 2003 roku Dz.U. Nr 80, poz. 717, Nr 162, poz. 1568 oraz z 2004 r. Dz.U. Nr 102, poz.1055, Nr 116, poz.1203 i Nr 214, poz.1806) **Rada Miasta Świnoujścia uchwała, co następuje:**

- § 1. Rada Miasta akceptuje stanowisko Prezydenta Miasta Świnoujścia stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.
- § 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta


Stanisław Bartkowiak

Stanowisko Prezydenta Miasta Świnoujścia *w podstawowych kwestiach związanych z przejściami granicznymi*

I. Przejście graniczne ŚWINOUJŚCIE-AHLBECK

1. Z dniem 1 stycznia 2005 należy otworzyć to przejście dla autobusów turystycznych, linii autobusowej Bansin – Świnoujście oraz dla lokalnego ruchu samochodów osobowych (dla mieszkańców Wyspy Uznam i Świnoujścia). *Natomiast po uruchomieniu przejścia w Garz dla ruchu samochodów osobowych, przejście w Ahlbeck powinno być przejściem tylko dla pieszych, rowerzystów, autobusów liniowych (nie turystycznych) i kolei.*
2. Zdecydowanie popieram starania naszych sąsiadów zmierzające do zbudowania linii kolejowej łączącej wschodnie i południowe obszary wyspy Uznam z aglomeracją berlińską, w tym do odtworzenia starego odcinka linii kolejowej Garz – Ducherow i odbudowy mostu kolejowego na rzece Piana w miejscowości Karnin. W planach zagospodarowania Świnoujścia wyznaczono kilkukilometrową trasę umożliwiającą optymalną realizację całego projektu. Przedłużenie kolejki UBB na odcinku: przejście Ahlbeck – Centrum Świnoujścia powinno być pierwszym etapem tego przedsięwzięcia.

II. Przejście graniczne ŚWINOUJŚCIE-GARZ

1. Po wybudowaniu infrastruktury przejścia granicznego po stronie polskiej (przewidywany termin: 31.12.2005) oraz modernizacji mostu granicznego (przewidywany termin: 31.12.2005) należy udostępnić to przejście również dla lokalnego ruchu samochodów osobowych i dostawczych (do 10 ton nośności). W ten sposób lokalny ruch samochodowy będzie można zorganizować wyłącznie w oparciu o przejście w Garz, eliminując go z przejścia w Ahlbeck (vide punkt I.1).
2. Po modernizacji drogi nr B110 na odcinku od przejścia w Garz w kierunku Anklam, należy otworzyć to przejście również dla ruchu samochodów osobowych. W ten sposób droga B110, przejście graniczne w Garz oraz stałe połączenie na rzece Świnie (projektowane) stanowiąc będą istotny element międzynarodowej trasy turystycznej dla samochodów osobowych biegnącej od Hamburga przez Rostock, Stralsund, Wyspę Rugia, Greifswald, Anklam, Wyspę Uznam, Świnoujście, Wyspę Wolin i dalej wzdłuż linii brzegowej Bałtyku do Kołobrzegu, Gdańska, Kaliningradu i republik nadbałtyckich (Estonia, Litwa, Łotwa).

Uwaga 1:

Jestem zdecydowanym przeciwnikiem wykorzystywania tego przejścia dla ruchu samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 10 ton.

Konieczne więc będzie wprowadzenie zakazu korzystania z przejścia w Garz przez tego typu samochody.

Uwaga 2 :

Układ logistyczny w jakim funkcjonuje port Świnoujście nie jest i nigdy nie będzie zorientowany na wykorzystanie stałego połączenia przez Świnę, przejść granicznych i dróg leżących po niemieckiej stronie Wyspy Uznam do obsługi

jakiegokolwiek ruchu towarowego. Port ten zorientowany jest na obsługę towarów drogą kolejową, wodną i w oparciu o międzynarodową drogę nr 3 biegnącą ze Skandynawii, promami przez Bałtyk do Świnoujścia i dalej przez Wyspę Wolin w kierunku krajów Europy Środkowej i Południowej.

Analiza marketingowa i przyszłościowych powiązań logistycznych Świnoujścia z Meklemburgią i aglomeracją berlińską powinny natomiast odpowiedzieć na pytanie: czy istnieje ekonomiczne uzasadnienie odtwarzania starego układu kolei towarowej łączącego tereny portu Świnoujście leżące na Uznamie, na odcinku od Portu Wojennego do Basenu Mulnik, z układem kolejowym Niemiec. Jeżeli odpowiedź będzie pozytywna wówczas dla linii kolejowej biegnącej od przejścia w Garz w kierunku na Ducherow należy przewidzieć parametry techniczno-eksploatacyjne adekwatne do obsługi ruchu towarowego. W planach zagospodarowania przestrzennego Świnoujścia dla wzmiankowanego obszaru przewidziano rezerwy terenowe pod towarowy układ kolejowy skojarzony z niemieckim.

Uwaga 3:

Dla Miasta Świnoujście strategicznym celem z punktu widzenia jego interesów gospodarczych oraz poprawy warunków życia mieszkańców jest budowa stałego połączenia na rzece Świnie. Uzasadnienie budowy tak kosztownego przedsięwzięcia (około 120 mln EUR) stanowią następujące grupy korzyści:

1/ korzyści o wymiarze ponad regionalnym (skrócenie międzynarodowej drogi turystycznej z północnych Niemiec do północnych regionów Polski i innych krajów nadbałtyckich Europy Wschodniej).

2/ korzyści o wymiarze regionalnym (rozwój turystyki na wyspach Uznam, Rugia Wolin, optymalizacja układu komunikacyjnego wysp Uznam i Wolin)

3/ korzyści o wymiarze lokalnym (usprawnienie komunikacji dla mieszkańców Świnoujścia, likwidacja kosztownej w utrzymaniu przeprawy promowej)

Pozyskanie środków finansowych na budowę stałego połączenia wymaga osiągnięcia w/w korzyści łącznie. Decydenci w Brukseli czy w Warszawie nie wydadzą bowiem pieniędzy na stałe połączenie jeśli realne będzie osiągnięcie tylko tych korzyści, o których mowa w punkcie 3.

Dla Świnoujścia niezwykle istotne jest uzyskanie poparcia strony niemieckiej w sprawie otwarcia przejścia w Garz dla ruchu samochodów osobowych, ponieważ bez tego poparcia i działania nie da się w konsekwencji udowodnić korzyści określonych w punktach 1 i 2.

Jestem realistą i zdaję sobie sprawę zarówno z problemów i zakresu prac związanych z modernizacją drogi B110 warunkującej otwarcie przejścia w Garz dla swobodnego ruchu samochodów osobowych jak i czasu niezbędnego na wybudowanie stałego połączenia przez rzekę Świnę. Jestem jednak przekonany, że jedno i drugie może być zrealizowane najpóźniej do końca 2009 roku.

To samo dotyczy zresztą śmiałej idei odtworzenia linii kolejowej z cesarskich uzdrowisk do Berlina z wykorzystaniem terenów Świnoujścia.

Realizacja tych projektów stworzy ogromne, dodatkowe szanse rozwoju naszej wyspy po obydwu stronach dzielącej ją jeszcze granicy.

PREZYDENT MIASTA

mgr inż. Junusz Żmurkiewicz