

*Tadeusz Palmowski*  
*Wiktor Szydarowski*  
*Małgorzata Pacuk*  
*Uniwersytet Gdański*  
*Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego*

## **Rozdział I. Uwarunkowania formalno-prawne, planistyczne i programowe tworzenia strefy rozwojowej korytarza transportowego Via Hanseatica**

### **1. Kontekst europejski**

#### **1.1. Korytarze transportowe - pojęcie i koncepcja rozwoju w rozszerzającej się Unii Europejskiej (kontekst TEN-T i TINA)**

Pod pojęciem korytarza transportowego rozumie się wiązkę technicznych połączeń o wysokiej przepustowości umożliwiających dokonywanie przewozów i przesyłów w określonym kierunku. Z uwagi na zdolność połączeń transportowych do tworzenia struktur funkcjonalno-przestrzennych oddziałujących m.in. na kształt sieci ośrodków miejskich czy też rozkład obszarów zielonych, ich funkcjonowanie stało się przedmiotem prac planistycznych, podejmowanych na forum europejskim.

W wyniku prac analitycznych Dyrekcji Generalnej ds. Transportu Komisji Europejskiej powstała koncepcja transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Opublikowany w roku 1998 raport Komisji Europejskiej podkreśla rolę TEN-T w podnoszeniu konkurencyjności Wspólnot Europejskich i zapewnianiu trwałych miejsc pracy. Nie mniej istotny jest aspekt wzmacniania spójności społeczno-gospodarczej obszaru Unii Europejskiej dzięki zapewnieniu sprawnej komunikacji z regionami peryferyjnymi (European Commission, 1998).

Koncepcja transeuropejskiej sieci transportowej posłużyła jako punkt odniesienia do planu konsolidacji sieci infrastruktury transportowej na obszarze całego kontynentu europejskiego. Sformułowany w roku 1997 plan zakładał ustanowienie tzw. paneuropejskich korytarzy transportowych (Pan-European Transport Corridors) oraz paneuropejskich stref transportu (Pan-European Transport Areas) na pograniczu terytorium Unii Europejskiej i sąsiadujących na południu i wschodzie obszarów.

Koncepcja paneuropejskich korytarzy transportowych zawarła przedłużenie sieci TEN-T ku krajom kandydackim w oparciu o inicjatywę TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). Inicjatywa ta polegała na określeniu kierunków największych przepływów transportowych na obszarze Europy Środkowej i Wschodniej, zaplanowaniu sieci połączeń drogowych i kolejowych o wysokich parametrach technicznych wzdłuż osi przepływów oraz na określeniu niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych.

Podczas paneuropejskiej konferencji ministrów transportu, zorganizowanej w 1998 w Helsinkach, ustanowiono sieć dziesięciu paneuropejskich korytarzy transportowych, łączących metropolie bądź metropolizujące się obszary Europy Środkowej i Wschodniej z układem transportowym Unii Europejskiej. Docelowo, w procesie rozszerzania Unii, sieć wyznaczonych w ramach TINA połączeń transportowych ma zostać wkomponowana w sieć transeuropejską (CEMAT, 2000).

Kluczowe znaczenie korytarzy transportowych dla rozwoju przestrzennego Europy, zwłaszcza w kontekście ich oddziaływania na organizację przestrzeni, zostało docenione w oficjalnych dokumentach formułujących zasady rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego, terytorium Unii Europejskiej oraz Regionu Morza Bałtyckiego jako obszaru współpracy państw członkowskich UE z instytucjami z krajów Europy Środkowej i Wschodniej w dziedzinie planowania przestrzennego (Principles..., 1995; VASAB, 1994; European Commission, 1999). Podnosi się w nich kwestię optymalnego wykorzystania multimodalnego potencjału infrastruktury transportowej rozwiniętej w sieci TEN-T, poprzez:

- przeniesienie ciężaru obsługi tranzytowych przewozów frachtowych z dróg na linie kolejowe (z naciskiem na rozwój przeznaczonych do tego ekspresowych połączeń szynowych) oraz śródlądowe szlaki wodne,
- włączenie do systemu portów lotniczych i morskich, mogących uzupełniać przewozy odbywające się drogą lądową w oparciu o żeglugę przybrzeżną i regionalne połączenia powietrzne,
- tworzenie węzłów obsługi ładunków i pasażerów w miejscach szczególnie dogodnych do zmiany środka transportu,
- zapewnienie dostępu do tranzytowych sieci transportowych obszarom nie położonym bezpośrednio w ich sąsiedztwie dzięki regionalnemu transportowi publicznemu (kolejowemu, autobusowemu i lotniczemu),
- perspektywiczny rozwój infostruktur (sieci informatycznych), wzmacniających infrastrukturę konwencjonalną i umożliwiającą perspektywiczne zmniejszenie wielkości przewozów pasażerskich.

Podstawowymi zadaniami paneuropejskich korytarzy transportowych ma być zwiększanie integracji przestrzennej kontynentu europejskiego, wzmacnianie sieci osadniczej, poprawa dostępności rynków pracy i rynków zbytu oraz podwyższanie spójności przestrzennej poprzez redukcję różnic w poziomie życia. Funkcjonowanie sieci szybkich i wydajnych połączeń między miastami europejskimi, gwarantującej sprawne przemieszczenia ładunków i pasażerów, jak również optymalne wykorzystanie potencjału różnorodnych środków transportu, ma na celu pobudzenie rozwoju gospodarczego obszarów peryferyjnych. Według nowszych koncepcji

działaniu temu ma towarzyszyć wzmocnienie policentrycznego układu sieci osadniczej w taki sposób, aby obszary metropolitalne były dobrze skomunikowane ze swoim zapleczem za pośrednictwem regionalnych i lokalnych sieci osadniczych (European Commission, 1999). Dotyczy to szczególnie tzw. „miast bramowych” (gateway cities), przez które rozumie się miasta otwierające dostęp do terytorium Unii Europejskiej. Należą do nich duże ośrodki portowe, międzykontynentalne porty lotnicze, ośrodki znaczących imprez targowo-wystawienniczych i kulturalnych, a także te metropolie, które leżąc na rubieżach Unii Europejskiej wykorzystują przewagę konkurencyjną, związaną z niskimi kosztami pracy i specyficznymi powiązaniem z ośrodkami gospodarczymi poza jej granicami (European Commission, 1999).

Szczególne znaczenie w podnoszeniu spójności przestrzeni Unii Europejskiej mają tzw. eurokorytarze, które towarzyszą głównym osiom transportowym łączącym obszary metropolitalne. Nie są one korytarzami transportowymi sensu stricto, gdyż dochodzi w nich do interakcji pomiędzy infrastrukturą transportową a procesami urbanizacyjnymi, rozwojem sieci osadniczej i wzrostem gospodarczym. Stanowią one istotny instrument wspierania współpracy między ośrodkami miejskimi i umożliwiają powiązanie polityk sektorowych za pomocą narzędzi planowania przestrzennego. Eurokorytarze są więc potencjalnymi pasmami rozwoju, w których realizowana polityka rozwoju regionalnego zawiera kontekst przestrzenny proponowanych rozwiązań.

Polityka rozwoju korytarzy transportowych z punktu widzenia planowania przestrzennego powinna zatem rozpatrywać dwa możliwe rozwiązania: (1) zagęszczenie sieci -połączeń o wysokich parametrach technicznych (autostrady i magistrale kolejowe), które jednak przynosi krótkotrwałe efekty; lub (2) ujęcie inwestycji infrastrukturalnych w ramy szerszych programów rozwoju przestrzennego, dzięki którym obszary o niższym poziomie rozwoju uzyskają większe korzyści z dostępu do sieci transportowych.

## **1.2. Korytarze transportowe a pasma (strefy) rozwoju - definicje i różnice znaczeniowe**

Polityka rozwoju korytarza transportowego oparta jest przede wszystkim na analizie przepływów transportowych w odpowiedzi na gospodarcze zapotrzebowanie, jakości obsługującej je infrastruktury oraz systemów zarządzania ruchem. Umożliwia przez to określenie wpływu procesów związanych ze sferą transportu na otoczenie. Polityka kształtowania korytarzy rozwoju ma znacznie szerszy zakres - z uwagi na przemiany dokonujące się ponad granicami państwowymi wymaga często stosowania instrumentów planowania przestrzennego w układzie międzynarodowym. Mając zintegrowany charakter, uzupełnia politykę transportową o międzyregionalne działania, prowadzone m.in. w sferze oświaty, kultury czy badań i rozwoju, jak

również o przedsięwzięcia wzmacniające konkurencyjną pozycję mniejszych ośrodków miejskich.

Dla pasma rozwoju przyjmuje się następującą definicję: jest to punktowo-liniowy układ przestrzenny, wykształcony wzdłuż osi komunikacyjnej łączącej obszary metropolitalne, odznaczający się wysoką dynamiką działalności społeczno-gospodarczej i wzmocnionymi procesami integracyjnymi pobudzonymi siecią współpracą i strategicznymi sojuszami funkcjonujących w jej obrębie podmiotów (Szydarowski W., 2003)

W zaproponowanej definicji pasma rozwoju nie rozpatruje się jakości funkcjonowania wnętrza układu, rozumianej jako swoista reakcja intermetropolitalnej przestrzeni na wypromieniowane z metropolii bodźce. Pozostawia się tym samym możliwość budowy typologii korytarzy rozwoju.

Polityka kształtowania korytarza rozwoju realizowana jest przez tzw. projekty korytarzowe (Damsgaard O., Groth N.B., Zaucha J., 1998). Ich celem jest: (1) optymalizacja inwestycji branżowych z punktu widzenia rozwoju regionalnego; (2) powiązanie działań w sferze planowania transportowego i przestrzennego, które powinno prowadzić do zaistnienia wartości dodanej, objawiającej się przyspieszeniem i polepszeniem rozwoju regionalnego; (3) wzmocnienie wielobranżowego podejścia w procesie planowania przedsięwzięć infrastrukturalnych w oparciu o prześledzenie ich skutków dla rozmaitych dziedzin życia, np. struktur osadniczych, sieci obszarów zielonych itp.; (4) przegląd strategicznych koncepcji rozwoju infrastruktury z punktu widzenia planowania przestrzennego, szczególnie w zakresie transportu multimodalnego; (5) zainicjowanie procesu wzajemnego uczenia się, w którym przedstawiciele poszczególnych podmiotów i poziomów administracji publicznej współdziałają w rozwoju korytarzy transportowych oddziałujących na rozwój regionalny.

### **1.3. Projekty korytarzowe w Europie Bałtyckiej**

Koncepcja zainicjowania projektów rozpatrujących przestrzenne aspekty sieci transportowych funkcjonujących w Europie Bałtyckiej została podjęta w ramach międzynarodowego programu Vision and Strategies around the Baltic 2010 (VASAB 2010). W dokumencie programowym przyjętym przez ministrów właściwych ds. planowania przestrzennego na konferencji w Sztokholmie w roku 1996, zapisano potrzebę czerpania społeczno-gospodarczych korzyści z istnienia korytarzy transportowych. Przygotowanie i realizację projektów korytarzowych argumentowano dwojakim - pozytywnym i negatywnym - wpływem korytarzy transportowych na rozwój regionalny. Z jednej strony, sieci transportowe pobudzają wzrost gospodarczy, ponieważ zwiększają przestrzenną mobilność, przyciągają kapitał ludzki i majątkowy i poprawiają komunikacyjną dostępność, z drugiej zaś - mogą nieść zagrożenie dla trwałości nieodnawialnych zasobów, zwłaszcza środowiska przyrodniczego. Za

ich sprawą może nastąpić niebezpieczeństwo degradacji kulturowej lub społecznej, zmniejszeniu może też ulec stabilność miejscowych społeczności.

Przytaczany dokument dostarcza wskazówek dla tworzenia zakresu tematycznego projektów korytarzowych. Przede wszystkim powinny one przenosić nacisk z zagadnień technicznych, charakterystycznych dla przedsięwzięć infrastrukturalnych, na kwestie związane z ich oddziaływaniem na otoczenie społeczno-gospodarcze. Niezbędne są zatem analizy dotyczące funkcjonowania sieci osadniczych zawartych w korytarzu transportowym, potencjału obszarów zielonych znajdujących się w zasięgu oddziaływania ruchu przewozowego, a także możliwości wprowadzenia alternatywnych rodzajów transportu (transport multimodalny). Zakres ten przesądza o współdziałaniu w realizacji projektów korytarzowych na wszystkich szczeblach administracji publicznej, z udziałem innych podmiotów publicznych i prywatnych.

Raport sztokholmski VASAB 2010 (1996) przedstawia wstępne rezultaty czterech projektów pilotażowych realizowanych w Europie Bałtyckiej, które skupiły się na określeniu możliwości wykorzystania wybranych odcinków transeuropejskich korytarzy transportowych dla potrzeb trwałego rozwoju regionalnego. Do ich osiągnięć należy sformułowanie rekomendacji odnoszących się do łączenia transportu drogowego, kolejowego i wodnego z bezpiecznym ekologicznie rozwojem gospodarczym, który nie pogarsza jakości życia, zachowuje dziedzictwo kulturowe i respektuje potrzeby miejscowych społeczności. Raport podkreśla jednocześnie potrzebę przenoszenia tych doświadczeń na obszar innych korytarzy transportowych, z wykorzystaniem sprawdzonej metodologii. W następnych latach, dzięki uruchomieniu nowego komponentu Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG dedykowanego międzynarodowym projektom w dziedzinie planowania przestrzennego, prace nad planowaniem i kształtowaniem korytarzy rozwoju były kontynuowane.

Projekty korytarzowe realizowane w latach 1998-2001 na obszarze Europy Bałtyckiej wyznaczyły jako cel bezpośredni stworzenie międzyregionalnej płaszczyzny współdziałania we wzmacnianiu wspólnego potencjału rozwojowego i znajdowaniu trwałych rozwiązań wobec wspólnych problemów rozwojowych. W swoich analizach połączyły one zagadnienia infrastruktury transportowej z innymi zagadnieniami, które wynikały z uznanych za wspólne priorytetów rozwoju. Należały do nich: współpraca sieci miast i przyciąganie przez nie nowych działalności gospodarczych, tworzenie sieci obszarów cennych pod względem przyrodniczym, wymiana doświadczeń i wspólne inwestycje w turystyce, kulturze i nauce, rozwój obszarów wiejskich w otoczeniu ośrodków wzrostu gospodarczego.

Mimo iż jak dotąd nie dokonano podsumowania pod względem merytorycznym osiągnięć projektów korytarzowych współfinansowanych z Inicjatywy INTERREG IIC dla Regionu Morza Bałtyckiego, można ocenić, że wniosły one istotny wkład do polityki planowania korytarzy rozwoju:

- ustanowiły trwałe sieci współdziałania na poziomie ponadregionalnym, włączając do nich władze lokalne i regionalne, organizacje pozarządowe, instytucje naukowo-badawcze oraz stowarzyszenia gospodarcze;
- uruchomiły proces wzajemnego uczenia się przez konkretne działania (learning by doing);
- dokonały oceny spójności funkcjonalnej odcinków korytarza w strefie granicznej, zarówno z perspektywy rozwoju multimodalnych form transportu, jak i strategicznych inwestycji w innych dziedzinach gospodarki;
- przeprowadziły proces oceny skutków oddziaływania korytarza transportowego na otoczenie regionalne, ponadlokalne i lokalne;
- określiły zakres koordynacji działań planistycznych wynikających z przyjętych koncepcji narodowych - w zakresie np. planowania inwestycji transportowych, ustanawiania transgranicznych obszarów chronionych czy też tworzenia policentrycznych sieci osadniczych ponad granicami państw;
- umieściły wśród wniosków z prac analitycznych konkretne rekomendacje dotyczące rodzaju i rozmieszczenia inwestycji kapitałowych i niematerialnych, które sprzyjałyby trwałemu rozwojowi w obszarze studialnym;
- sformułowały wspólne dokumenty strategiczne zawierające wizję i perspektywy rozwoju analizowanego obszaru w odniesieniu do sfery gospodarczej, społecznej, kulturowej, ekologicznej i przestrzennej;
- ukształtowały forum wymiany poglądów w zakresie planowania przestrzennego i polityk sektorowych jako instrumentów rozwoju regionalnego.

#### **1.4. Korytarz Via Hanseatica w dokumentach strategicznych Europy Bałtyckiej**

Podczas konferencji programu VASAB 2010 w Gdańsku (1993) przyjęty został dokument pt. „Ku koncepcji przestrzennego rozwoju w Obszarze Bałtyckim”. Wśród priorytetów zaproponowanych przez stronę polską zgłoszone zostały m.in. następujące zagadnienia: autostrady A-1 i A-3, drogi Via Baltica i Via Hanseatica, linia kolejowa -TER, otwarcie drogi wodnej na Bałtyk przez Cieśninę Pilawską oraz wykorzystanie szans związanych z rozwojem aglomeracji gdańskiej i szczecińskiej w Europie Bałtyckiej i zapobieganie dalszemu regresowi województw Wybrzeża Środkowego.

W wystąpieniu przedstawiciela strony polskiej podkreślono m.in. że międzynarodowe inicjatywy dotyczące kanałów komunikacyjnych takie jak Via Baltica (Helsinki - Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa) oraz powiązanie komunikacyjne wzdłuż wybrzeży Bałtyku Via Hanseatica (Kaliningrad - Elbląg - Gdańsk - Szczecin - Hamburg) ma ogromne znaczenie dla ożywienia współpracy gospodarczej między naszymi krajami. Wyrażono nadzieję, że przyjazne stosunki

strony polskiej z obwodem kaliningradzkim, przejawiające się w otwieraniu nowych przejść granicznych i tworzeniu warunków dla rozwoju polskich firm, otworzą wielką szansę przed województwem elbląskim w zakresie rozwoju funkcji transportowych i turystycznych.

W programie VASAB 2010, będącym jednym z istotnych elementów współpracy międzynarodowej, wskazano na wysoką rangę zagadnień transportowych. Znalazło to swój wyraz w raporcie branżowym pt. „Infrastruktura techniczna<sup>v</sup>”, gdzie wskazano, że takie przedsięwzięcia jak TEM, Via Baltica, Via Hanseatica wytyczają nowe perspektywy rozwojowe, których konsekwencje wymagają istotnego przemyślenia procesów rozwojowych w Polsce (1994). Główne składniki podsystemu infrastruktury technicznej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym to wielkie węzły portowo-miejskie oraz pasma infrastruktury technicznej wiążące je z układem krajowym i europejskim. Poza pasmami wiążącymi aglomerację szczecińską oraz gdańską z Europą południową, wskazano na pasmo: Europa Zachodnia - Berlin - aglomeracja szczecińska - Koszalin - Słupsk - aglomeracja gdańska - Elbląg - kraje nadbałtyckie. To ostatnie pasmo w programie bałtyckim jest przedmiotem wzmożonej uwagi, gdyż w naturalny sposób wiąże z Europą dotychczas „zamrożone” obszary.

W wizjach rozwoju przestrzennego zawartych w raporcie tallińskim (1994), w części dotyczącej transportu wskazano m.in. na sieć portów, regularnych połączeń żeglugowych i dobrze rozwiniętych połączeń multimodalnych. W zarysowanej sieci dróg służących komunikacji dalekobieżnej wskazano m.in. Via Baltikę oraz Via Hanseatikę. Do głównych międzynarodowych połączeń kolejowych zaliczono m.in. linię Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa - Berlin - Hamburg, do sieci uzupełniającej połączeń regionalnych, gdzie prędkości odgrywają mniejsze znaczenie aniżeli niezawodność i komfort jazdy (zaznaczono jednak, że w krajach Europy Środkowej i Wschodniej także prędkość wymaga poprawy), zaliczono połączenia kolejowe Tallin - St. Petersburg, Kaliningrad - Kowno - Wilno - Mińsk, Berlin - Szczecin - Gdańsk - Kaliningrad - Kowno - Wilno - Mińsk.

Jeden z czterech projektów pilotażowych korytarzy transportowych raportu sztokholmskiego („Od wizji do działania” z roku 1996) dotyczy korytarza Tampere - Helsinki - Tallin - Ryga. Wskazano na rosnące zainteresowanie powieleniem rezultatów osiągniętych przez programy pilotażowe i ich metodologię w stosunku do korytarza Ryga - Warszawa (południowa część Via Baltica, korytarz transportowy nr 1) oraz Via Hanseatica, od St. Petersburga w kierunku południowym do korytarza nr 1, z możliwym przedłużeniem do Hamburga. Jako ważny cel dla bałtyckiego planowania przestrzennego wskazano na konieczność harmonizacji rozwoju transportu morskiego z rozwojem dróg, kolei oraz portów morskich.

Wśród projektów korytarzowych przedstawionych w Rostocku (1997), które miały na celu stworzenie podstaw informacyjnych i koncepcyjnych oceny regionalnych oddziaływań transeuropejskich dróg kołowych i szynowych w Regionie Południowego Bałtyku, znalazły się:

autostrada TEM, linia kolejowa TER oraz droga międzynarodowa Via Hanseatica: Berlin - Szczecin - Koszalin - Gdańsk - Kaliningrad.

Prace studialne i koncepcyjne nt. stref rozwojowych mają dotyczyć oddziaływań regionalnych (rozwój ekonomiczny, społeczny i infrastrukturalny) i oddziaływań na środowisko przyrodnicze. Wskazano na konieczność zachowania równowagi pomiędzy tymi sferami jako niezbędnej podstawy rozwoju zrównoważonego. Ze względu na to, że w regionie gdańskim krzyżują się dwie ważne strefy rozwojowe, z których jedna prowadzi ze Skandynawii na południe Europy, druga - Via Hanseatica - z Berlina przez Słupsk w kierunku Kaliningradu i Kłajpedy, za niezbędną uznano identyfikację rzeczywistych i potencjalnych, innowacyjnych punktów rozwoju w układach regionalnych (technopoli, centrów multimodalnych itp.).

W raporcie będącym pokłosiem konferencji VASAB 2010 i INTERREG II C pt. „National Urban System in the Baltic Sea Region”, która odbyła się w Wilnie w roku 2000, w materiałach opracowanych przez stronę litewską i estońską wskazano m.in. na Via Hanseaticę jako na bardzo ważne pasmo rozwoju urbanizacji dla Litwy, Łotwy i Estonii.

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP) jest przykładem wzrostu znaczenia planowania przestrzennego w Europie. W Europie Bałtyckiej podczas konferencji w Wismarze w 2001 roku przyjęto Program Rozwoju Przestrzennego VASAB 2010 Plus. Dokument ten wskazuje na rolę spójności przestrzennej w rozwoju gospodarczym. Wśród sześciu zaprezentowanych priorytetów znalazły się transnarodowe powiązania transportowe ważne z punktu widzenia integracji wewnętrznej Regionu Morza Bałtyckiego oraz tego regionu z całością Europy. Do wyeksponowanych korytarzy drogowych i kolejowych zaliczono m.in. paneuropejski korytarz nr I zwany Via Baltica (Ryga - Kowno) - Białystok - Warszawa wraz z jego łącznikiem nr I A (Ryga - Kaliningrad) - Gdańsk (do korytarza VI).

Po wprowadzeniu reformy, która stworzyła województwa samorządowe, strategiczne kierunki rozwoju przestrzennego w Polsce północnej uzyskały wyższą rangę. I tak władze województwa pomorskiego, poprzez program VASAB 2010 Plus, zabiegają o rozwój dwóch korytarzy transportowych A-1 i Via Hanseatica (droga krajowa nr 6), które mają zasadnicze znaczenie gospodarcze dla określenia interesów strategicznych Polski nad Bałtykiem.

Via Hanseatica stanowi potencjalne pasmo rozwoju, które ma wewnętrznie integrować, poprawiać powiązania funkcjonalne, stymulować współpracę wytyczoną przez projekt tzw. Łuk Południowego Bałtyku. Projekt ten ma na celu m.in.

- poprawę transnarodowej integracji, w szczególności w stosunku do Obwodu Kaliningradzkiego;
- transgraniczne dostosowanie planów rozwoju regionalnego;
- wspólne działanie uczestniczących w programie obszarów na rzecz rozwoju regionalnego;



- wspieranie Via Hanseatica jako połączenia transportowego, skoordynowanego z rozwojem infrastruktury portowej i dostępu do portów;
- wzajemne wspieranie i uczenie się w zakresie strategicznego rozwoju regionalnego.

Pomimo, że korytarz rozwojowy Via Hanseatica nie jest oficjalnie uznany za korytarz rozwojowy sieci TINA, a szlak komunikacyjny prowadzący ze Szczecina do Gdańska nie miał wysokiego statusu w planach perspektywicznych dawnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, a dzisiaj Ministerstwa Infrastruktury (poza odcinkiem A 22 Elbląg - Grzechotki) inicjatywa ta w ramach projektu Łuk Południowego Bałtyku znajduje coraz większe zainteresowanie i poparcie, i to zarówno ze strony zachodniej - Meklemburgia-Pomorze Przednie, jak i ze strony wschodniej - Obwód Kaliningradzki, Litwa, Łotwa, Estonia. Zaprezentowane przykłady z programów VASAB 2010 wyraźnie wskazują, że i na szerszym forum współpracy bałtyckiej inicjatywa Via Hanseatica, jako szansa rozwoju dla regionu południowego Bałtyku, przewija się prawie we wszystkich dokumentach i raportach tego najważniejszego forum kształtowania przestrzeni bałtyckiej.

Inicjatywa Łuku Szafirowego (Łuku Południowego Bałtyku) z jego głównym korytarzem transportowym Via Hanseatica stanowi także dużą szansę na wspólne działanie dla samorządów województw nadmorskich, dla powiatów i gmin oraz instytucji pozarządowych położonych pomiędzy dwoma metropolitalnymi ośrodkami ujścia Odry i ujścia Wisły.

Północna Polska to jedyny obszar nadbałtycki, gdzie nie zaplanowano dotychczas korytarza transportowego o znaczeniu europejskim (korytarz A 1 prowadzi z Kaliningradu tylko do Gdańska.). Brak umieszczenia w planach Via Hanseatiki może osłabić spójność przestrzenną południowych wybrzeży Bałtyku i stanowić wyraźny asumpt w kierunku peryferyzacji tego regionu w integrującej się Europie Bałtyckiej. Dlatego też inicjatywa Łuku Szafirowego i jej główna oś Via Hanseatica stanowią szansę na zahamowanie degradacji, na aktywizację społeczną i gospodarczą północnej Polski i na pełne włączenie jej do integrującej się Europy.

#### **1.5. Tworzenie stref rozwoju na obszarach przygranicznych - rola euroregionów**

Region transgraniczny „jest obszarem przekraczającym co najmniej jedną granicę państwową i stanowiącym sumę co najmniej dwóch przestrzeni społeczno-gospodarczych o policentrycznym sposobie organizacji. Koniecznym elementem tej definicji, będącym jednocześnie podstawą tworzenia struktury euroregionalnej jest jednoznacznie wyrażona chęć prowadzenia współpracy gospodarczej, społecznej, kulturalnej, i innej regionów przygranicznych należących do różnych państw, a także zgodność wszelkich działań w ramach takich struktur z prawem krajowym danego państwa” (Skrzydło A., 1994).

Szczególną formą współpracy transgranicznej jest współpraca euroregionalna. Jej podstawowe cechy to wyższy stopień instytucjonalizacji struktur tej współpracy, polegający na

powoływaniu stowarzyszeń, rad euroregionu, sekretariatów, grup roboczych, komitetów zarządzających itp. Grupy te są powiązane z wyspecjalizowanymi krajowymi i międzynarodowymi organami koordynacji tej współpracy. Euroregion stanowi najwyższą formę instytucjonalizacji struktur współpracy transgranicznej. Do bałtyckich obszarów współpracy euroregionalnej na polskiej granicy morskiej należą euroregiony Bałtyk (utworzony w 1998 r.) i Pomerania (1995).

Jednym z priorytetów w euroregionie Bałtyk jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej. Sprawnie funkcjonująca infrastruktura jest zasadniczym warunkiem stabilności gospodarczej i społecznej obszaru. Poprawa wewnętrznej spójności i dostępności polskiej części euroregionu Bałtyk wiąże się ze sferą infrastruktury drogowej, kolejowej oraz telekomunikacyjnej. Wynikające stąd kierunki działania to:

- modernizacja dróg lokalnych poszerzających obszar obsługi ośrodków o znaczeniu ponadlokalnym;
- modernizacja i zwiększenie przepustowości połączeń transportowych o znaczeniu wojewódzkim, spełniających funkcję tranzytową dla przewozów towarowo-pasażerskich;
- promowanie rozwiązań multimodalnych, wykorzystujących potencjał kolei, dróg wodnych oraz międzyregionalnych połączeń lotniczych w obsłudze ruchu przewozowego;
- wspieranie i lobbowanie na rzecz centralnych inwestycji transportowych poprawiających konkurencyjność polskiej części euroregionu oraz jej zewnętrzną dostępność, w szczególności dotyczących budowy autostrady A1, korytarza transportowego Via Hanseatica, inwestycji na drogach krajowych i magistralach kolejowych, budowy przejść granicznych oraz rozwoju sieci portów lotniczych;
- działania na rzecz wzmocnienia roli transportu morskiego, w tym zwłaszcza budowy sieci kooperacji małych portów morskich;
- wspieranie komercyjnych przedsięwzięć poprawiających dostępność telekomunikacyjną i informatyczną polskiej części euroregionu.

Drugim obszarem współpracy euroregionalnej na polskiej granicy morskiej jest euroregion Pomerania, stanowiący łącznik pomiędzy Skandynawią a Europą Środkową i Wschodnią. Wraz z rosnącą integracją państw europejskich jego znaczenie również dla transportu wschód-zachód, szczególnie pomiędzy państwami nadbałtyckimi a Europą Zachodnią będzie wzrastało.

Przedsięwzięcia przewidziane do tworzenia możliwości rozwoju gospodarczego i integracji euroregionu Pomerania wzmocniają jego rolę jako elementu łączącego pomiędzy Skandynawią a Europą kontynentalną. Obok autostrad A1 z kierunku Berlina i A20 z kierunku Hamburg - Rostock po stronie niemieckiej, w planach TINA ujęte są autostrada A6 pomiędzy Szczecinem a

granicą polsko-niemiecką oraz droga krajowa 3/A3 pomiędzy granicą województwa a Świnoujściem.

Otwarcie dalszych przejść granicznych dla ruchu towarowego i ruchu samochodów osobowych, rozbudowa istniejących przejść granicznych oraz sieci dróg w kierunku wschód-zachód służą dalszemu rozwojowi transportu, szczególnie pomiędzy Niemcami a Polską, a tym samym transgranicznemu rozwojowi gospodarczemu euroregionu Pomierania.

Dobrze funkcjonująca i wysokiej jakości, dostosowana do potrzeb ludności, gospodarki i publicznych służb oraz placówek struktura infrastruktury transportowej jest jednym z najważniejszych parametrów trwałego rozwoju euroregionu Pomierania. Odnosi się to zarówno do zwiększenia wewnątrzregionalnej dostępności transportowej euroregionu, przewyciężenia dotychczasowego barierowego oddziaływania przejść granicznych, jak i powiązania euroregionu z ponadregionalnymi sieciami transeuropejskimi. Ten obszar działania wymaga najwyższych nakładów inwestycyjnych, aby móc szybko nadrobić istniejące braki rozwojowe.

Kolejne zagadnienie to poprawa wewnętrznej transportowej infrastruktury euroregionu (drogi kołowe, kolejowe, wodne, transport lotniczy) przy szczególnym uwzględnieniu dostępności miejscowości o znaczeniu centralnym, terenów przemysłowych i atrakcji turystycznych.

Działania kluczowe zakładają:

- ulepszenie regionalnej dostępności centrów i regionalne uzbrojenie infrastrukturalne w celu wspierania transgranicznej wymiany świadczeń,
- multimodalne połączenie wewnątrzregionalnej sieci z siecią ponadregionalną
- działania na rzecz usprawnienia potoków transportowych i bezpieczeństwa w transporcie.

Cele obu euroregionów pokrywają się z celem strategicznym projektu Luk Szafirowy, którego głównym korytarzem transportowym ma być Via Hanseatica. Zwiększenie potencjału konkurencyjnego województw nadmorskich w oparciu o współpracę międzyregionalną, i to zarówno współpracę z partnerami krajowymi, jak i z zagranicznymi na wschód i zachód od naszych granic oraz powiązanie ich komunikacyjnie stanowi dużą szansę na pełne włączenie północnej Polski w proces integracji europejskiej. Współpraca euroregionalna stanowi jedną z najbardziej istotnych form działania przyczyniających się do przekształcania obszarów przygranicznych, często marginalizowanych przez dziesiątki lat, w potencjalne strefy rozwoju.

## **2. Kontekst krajowy**

### **2.1. Układ transportowy Szczecin - Trójmiasto - Olsztyn - węzeł z Via Baltica w koncepcjach przestrzennego zagospodarowania kraju**

Prace nad koncepcjami przestrzennego zagospodarowania kraju zapoczątkowane zostały w roku 1946 w Głównym Urzędzie Planowania Przestrzennego. Punktem wyjścia prac nad planem krajowym było zidentyfikowanie głównych kierunków ruchu (przewozów) przechodzących przez obszar kraju. Przyjęto założenie, że ruch ten - wyznaczając „pasma zdynamizowane” - określi jednocześnie strefy najbardziej intensywnych form użytkowania terenu. Za punkt wyjścia przyjęto tzw. układ kierunkowy, to jest sieć głównych kierunków ruchu, zarówno tranzytowych jak i łączących główne skupiska miejskie. Tym kierunkom przypisywano pasmowe strefy wpływów, które miały być podstawą do rozwoju bardziej intensywnych form gospodarki i użytkowania terenów.

W układzie kierunkowym z 1947 roku przedstawiono sieć konkretnych powiązań transportowych wiążących punkty graniczne z ważniejszymi skupiskami miejskimi. Głównym szlakiem kierunkowym biegnącym przez Pomorze pomiędzy Szczecinem a Gdańskiem była trasa nr 10 od Szczecina przez Stargard Szczeciński w kierunku Wałcza i dalej po śladzie drogi 22 przez Chojnice, Starogard Gdański, Tczew, Elbląg, w kierunku Kaliningradu. Trasa dzisiejszej drogi nr 6 z Gdańska przez Koszalin do Szczecina posiadała nieco niższą rangę. Podobną rangę miały szlaki łączące Gdańsk i Olsztyn - drogi nr 7 i 16 oraz droga nr 55 (i jej przedłużenie w kierunku Białegostoku) oraz trasa nr 51 z Olsztyna przez Bartoszyce do Kaliningradu.

Na mapie funkcjonalnego podziału kraju z tego samego roku, zawartej w Studium Planu Krajowego, wyraźnie zaakcentowano silne oddziaływanie szlaku Szczecin - Koszalin - Gdańsk na potencjalną aktywizację gospodarczą całego pasa wybrzeża położonego pomiędzy tym szlakiem a brzegiem morza. Jeszcze bardziej wyraziście podkreślono rangę pasma Gdańsk - Elbląg - Olsztyn - Białystok.

W koncepcji układu 'pasmowo-węzłowej struktury' osadniczej Polski B. Malisza, opracowanej w połowie lat sześćdziesiątych, a prezentowanej w publikacjach w latach siedemdziesiątych, jej autor wyodrębnił pasma wzdłuż szlaków komunikacyjnych oraz węzły leżące w miejscach ich przecięcia. W pasmach koncentruje się przemysł przetwórczy, funkcje tercjarnie (zarządzanie, nauka, usługi) w węzłach, rolnictwo, leśnictwo i turystyka zajmują obszary wypełniające przestrzenie pomiędzy pasmami. Do pasm pierwszego rzędu przebiegających przez Pomorze należy pasmo Szczecin - Gdańsk z węzłami w Szczecinie, Koszalinie i Gdańsku. W grupie o najwyższej randze znalazło się też pasmo Gdańsk - Elbląg - Kaliningrad. Węzeł Olsztyna powiązany jest pasmami drugiego rzędu z Elblągiem, Kaliningradem, Augustowem, Ostródą i innymi miejscowościami.

Koncepcja Pracowni Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Komisji Planowania z 1971 roku to pięć układów urbanizacyjnych skupiających dziewięć aglomeracji liczących ponad 500 tys. mieszkańców. Układ nadmorski rozciąga się od aglomeracji szczecińskiej do Gdańska i Elbląga. Spina go pasmo biegnące od granicy zachodniej do granicy wschodniej w stronę Kaliningradu. Olsztyn w tej koncepcji zakwalifikowany został do układu północno-wschodniego razem z Ostrołęką i Białymstokiem. Połączenie komunikacyjne pomiędzy oboma układami, czyli szlak Elbląg - Olsztyn, miało charakter drugorzędny.

W schemacie umiarkowanej koncentracji policentrycznej, stanowiącej plan krajowy z lat 1971-1974, Gdańsk i Szczecin zaliczone zostały do aglomeracji miejskich ukształtowanych, natomiast Koszalin i Olsztyn należały do aglomeracji potencjalnych, a Słupsk i Elbląg do krajowych ośrodków rozwoju. Wszystkie wymienione ośrodki powiązane są ciągiem infrastruktury techniczno-ekonomicznej stanowiącym główną oś Pomorza, a od Elbląga prowadzącym w kierunku Kaliningradu i Olsztyna, z Olsztyna dalej w kierunku Augustowa.

Koncepcja S. Leszczyckiego systemu aglomeracji miejsko-przemysłowych z roku 1975 stanowi rozwinięcie modelu systemu aglomeracji miejskich opracowanego w 1971 roku przez S. Leszczyckiego, P. Eberhardta i S. Hermana. Szczecin i Gdańsk to aglomeracje miejsko-przemysłowe ukształtowane, Koszalin i Słupsk tworzą potencjalną, wspólną aglomerację rozciągniętą wzdłuż głównego szlaku komunikacyjnego, biegnącego przez północną Polskę do potencjalnej aglomeracji Olsztyna i dalej w kierunku wschodnim.

Kolejny projekt planu przestrzennego zagospodarowania kraju stanowiący element długookresowej polityki przestrzennej państwa pochodzi z lat 1989-1990. Szczecin stanowi w tym projekcie aglomerację miejską o wzroście umiarkowanym, ośrodkami polifunkcyjnymi o znaczeniu krajowym, dla których przewidziano wzrost umiarkowany są Koszalin, Słupsk i Olsztyn, Trójmiasto i Elbląg zaliczono do aglomeracji o wzroście ograniczonym. Całość łączy główna oś komunikacyjna wybrzeża od granicy zachodniej i Szczecina, przez Koszalin i Słupsk do Gdańska i Elbląga. Olsztyn spinają ciągi komunikacyjne łączące to miasto z Elblągiem przez Ostródę oraz z Białymstokiem i Suwałkami przez Augustów.

Strategia równoważenia rozwoju opracowana przez zespół J. Kołodziejskiego w roku 2000 przedstawia potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju, kształtujące się wraz z modernizacją, rozbudową i budową systemu infrastruktury technicznej. Pasma przyspieszonego rozwoju o znaczeniu międzynarodowym biegnące z zachodu łączy dwa europejskie ośrodki polaryzacji (europole) Szczecin i Gdańsk, dalej biegnie przez Elbląg w kierunku Kaliningradu. Ośrodkiem równoważenia rozwoju o znaczeniu krajowym w tym paśmie jest Koszalin, natomiast regionalnym ośrodkiem równoważenia rozwoju Słupsk.

Olsztyn położony jest w paśmie o randze krajowej i międzyregionalnej prowadzącym z Ostródy (połączenie z pasmem międzynarodowym Gdańsk - Warszawa) do Suwałk i granicy

wschodniej. W Suwałkach pasmo olsztyńskie łączy się z pasmem międzynarodowym przyszłej Via Baltica, która będzie biegła na polskim odcinku od granicy z Litwą, przez Suwałki i Białystok do Warszawy, a stamtąd w kierunku Berlina.

Model równoważenia rozwoju został także zaprezentowany w najnowszej koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju z dnia 26 lipca 2001. W koncepcji tej model równoważenia rozwoju uzupełniony został mapą elementów stabilizujących, na której przedstawiono m.in. drogę ekspresową i zmodernizowaną linię kolejową na głównej trasie Pomorza ze Szczecina przez Koszalin do Gdańska oraz drogę z Gdańska przez Tczew i Elbląg w kierunku Kaliningradu. Olsztyn połączony jest z Elblągiem trasą kolejową i drogową, a z Via Baltica przez Elk potencjalną drogą główną ruchu przyspieszonego.

Przedstawione powyżej przykłady koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju wyraźnie wskazują, że w ciągu ostatnich pięćdziesięciu sześciu lat główne pasmo komunikacyjne przebiegające przez Pomorze od granicy zachodniej przez Szczecin, Koszalin, Słupsk do Gdańska stanowiło prawie we wszystkich koncepcjach rozwoju główną oś komunikacyjną regionu. Przeprowadzenie tym śladem korytarza Via Hanseatica może przyczynić się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej tego obszaru i co za tym idzie zatrzymać postępujący proces marginalizacji Pomorza, zwłaszcza środkowego. Dobre powiązania komunikacyjne mogą nie tylko ożywić gospodarczo analizowany obszar, ale włączyć go do sieci powiązań integrującej się Europy, w szczególności Europy Bałtyckiej.

## **2.2. Znaczenie korytarza Via Hanseatica dla funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich**

Jak udokumentowano powyżej, koncepcje rozwoju układu komunikacyjnego równoległego do polskiego wybrzeża obecne są w literaturze polskiej od kilkadziesiąt lat, jednak dopiero lata 90. przyniosły ożywioną dyskusję nad koniecznością rozbudowy systemu korytarzy transportowych w Polsce północnej, jako integralnej części Europy Bałtyckiej, i aktywnego włączenia do nich polskich portów.

W przedstawionym przez grupę roboczą ds. transportu i gospodarki morskiej Związku Miast Bałtyckich opracowaniu pt. „Transportowe powiązania miast położonych nad Morzem Bałtyckim” podkreślono, iż duże znaczenie dla rozwoju ściślejszych kontaktów z republikami nadbałtyckimi oraz rozbudowy zaplecza tranzytowego portów polskich ma układ komunikacyjny biegnący nie tylko trasą autostrady A1 i poszczególnych elementów korytarza transportowego północ-południe, lecz również krzyżującej się na naszym terytorium trasy biegnącej wzdłuż Morza Bałtyckiego z zachodu na wschód. Ten ciąg komunikacyjny biegnie przez Lubekę, gdzie rozpoczęto budowę autostrady do Szczecina, skąd winna prowadzić również autostrada przez Gdynię i Gdańsk do Kaliningradu i miast Litwy, Estonii, Finlandii i krajów skandynawskich.

Sprawa połączeń transportowych, morsko-ładowych i dalej komunikacji na głębokim zapleczu miast portowych stała się szczególnie aktualna w świetle przedstawionego w 1991 raporcie Klubu Północno-Europejskiego (North European Club) na temat wpływu infrastruktury transportowej w Europie na przyszłość konkurencyjności handlu i rozwoju. Priorytetowy projekt planu infrastruktury transportowej Europy Północnej zakłada rozwój systemu transportowego łączącego Groningen, Fryzję, Szlezwik-Holsztyn, Meklemburgię i północną część Polski do systemu transportowego biegnącego przez Rosję (Kaliningrad i Petersburg), nowe republiki bałtyckie, Finlandię. Projekt zawiera koncepcję korytarza transportowego obejmującego połączenia drogowe (autostrada) i kolejowe, nie wykluczając również biegnącego wzdłuż brzegu morskiego systemu żeglugi przybrzeżnej (kabotażowej).

W większości opracowań branżowych podkreśla się korzyści z aktywizacji korytarza transportowego równoległego do polskiego wybrzeża (Via Hanseatica) zarówno dla regionu jako całości, jak i poszczególnych jego elementów jakimi są porty morskie.

Dla integracji polskich regionów nadmorskich i wschodnich obszarów zjednoczonej Europy nie wystarczy utworzenie jednego kanału komunikacyjnego na osi wschód-zachód oraz tradycyjnie pojmowanego korytarza transportowego północ-południe, ale - zwłaszcza dla interesów Polski - istotne jest jego rozwinięcie w kierunku na Kaliningrad i Kłajpedę oraz uzupełnienie o trasę nadmorską do Szczecina, by utworzyć korytarz Via Hanseatica. O nadaniu jej rangi drogi ekspresowej decyduje nie tylko jej międzynarodowa funkcja, lecz także rola dla aktywizacji gospodarczej całego Pomorza, w tym terenów o wysokim bezrobociu. Aspektem dodatkowym jest aktywizacja gospodarcza kaliningradzkiej enklawy i włączenie jej - choć nie instytucjonalnie - do systemu integracji europejskiej.

W obrębie skandynawsko-nadodrzańskiego korytarza transportowego zwraca się szczególną uwagę na modernizację połączenia kolejowego Berlin-Szczecin, na budowę niemieckiej autostrady A20 z Lubeki przez Rostock do Szczecina i modernizację A1 z Berlina do Szczecina. Z korytarzem skandynawsko-nadodrzańskim wyraźnie powiązany jest szlak transportowy Via Hanseatica. W takiej sytuacji dla Polski będzie miała wielkie znaczenie, oddawana sukcesywnie do eksploatacji, niemiecka autostrada A20, z której według prognoz niemieckich w stronę Szczecina skieruje się ok. 20 tys. samochodów na dobę w dni powszednie i ok. 30 tys. w dni wolne od pracy. Blisko połowa z nich pojedzie dalej w stronę Koszalina, Gdańska i Kaliningradu. Oznacza to, że natężenie ruchu na międzynarodowej drodze E28 (krajowej nr 6) wzrośnie o 14-20 tys. pojazdów na dobę (Bąbczyńska-Jelonek Z., 2002).

Droga Lubeka - Szczecin - Gdańsk - Elbląg - Kaliningrad, stanowiąca najkrótsze połączenie tranzytowe między Rosją a Niemcami, przyczyni się do wielokrotnego wzrostu przewozu ładunków i pasażerów. Realizacja trasy, nawet o planowanym standardzie drogi szybkiego ruchu, zaktywizuje przewozy pasażerskie i towarowe w obydwu kierunkach,

podnosząc pod względem gospodarczym wartość regionów, przez które trasa ta będzie przebiegała. Szczególne możliwości rozwoju, poprawy efektywności handlu międzynarodowego i krajowego będą posiadały miasta portowe wschodniego, środkowego i zachodniego wybrzeża (Krzyżanowski M., 1995).

Dzięki powiązaniom I transeuropejskiego korytarza transportowego (z Helsinek przez Tallin, Rygę do Warszawy - Via Baltica, z odgałęzieniem na kierunek Kaliningrad - Elbląg - Gdańsk - Via Hanseatica) z siecią transportową republik bałtyckich i z obwodem kalininradzkim oraz dalej z republikami WNP, porty Gdańska i Gdyni uzyskają w przyszłości wysokosprawne połączenie kolejowo-drogowe ze wschodnim segmentem potencjalnego zaplecza tranzytowego tych portów. Zespół portowy Szczecin-Świnoujście posiada połączenia autostradowe i kolejowe magistralne oraz wodne śródlądowe z niemiecką siecią drogową, kolejową oraz wodną śródlądową i dalej z zachodnioeuropejską siecią transportową. Połączenia promowe i ro-ro polskich portów morskich z portami skandynawskimi oraz kontenerowe serwisy dowozowe do portów Morza Północnego stanowią bazę dla rozwoju morsko-lądowych transportowych systemów intermodalnych obsługujących zwłaszcza regiony centralnej i południowej Polski oraz zaplecze zagraniczne, zwłaszcza aglomeracje Pragi, Budapesztu i Bratysławy (Szwankowski S., Tubielewicz A., Matczak R., 1999).

### **2.3. Prawne uwarunkowania kształtowania stref (korytarzy) rozwoju w Polsce**

Przyjęte w Polsce rozwiązania prawne nie obligują w sposób bezpośredni władzy publicznej do formułowania koncepcji rozwoju układów korytarzowych. Istnieją natomiast zapisy ustawowe, które takie działanie uzasadniają w kategorii podmiotowej (kto miałby się tym zająć) i przedmiotowej (jakim potrzebom owo działanie by odpowiadało).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. nr 91, poz. 576) w Art. 11 ust. 2 ustosunkowuje się do treści polityki rozwoju województwa, którą samorząd wojewódzki jest zobowiązany prowadzić. Instrumentem realizacji tej polityki są: strategia rozwoju województwa i programy wojewódzkie. W ramach realizacji polityki rozwoju województwa samorząd województwa współpracuje z innymi podmiotami działającymi w sferze publicznej, w tym m.in. z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa, administracją rządową, innymi województwami oraz organizacjami międzynarodowymi i regionami innych państw, zwłaszcza sąsiednich. Istnieje również niesprecyzowany zapis odnoszący się do kompetencji samorządu powiatowego w zakresie zagospodarowania przestrzennego, wprowadzony ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. nr 98, poz. 578).

W ujęciu przedmiotowym - do zadań samorządu województwa należy kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie, w tym uchwalanie strategii rozwoju



województwa i planu zagospodarowania przestrzennego oraz koordynacja ponadlokalnych programów zagospodarowania przestrzennego (Art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym - Dz. U. nr 89 z dnia 25 sierpnia 1994 r. poz. 415). W celu określenia uwarunkowań i kierunków polityki przestrzennej organy samorządu województwa prowadzą analizy i studia oraz opracowują koncepcje i sporządzają programy, odnoszące się do obszarów i zagadnień - odpowiednio do potrzeb i celów podejmowanych prac (Art. 54a ust. 1 ustawy). Analizy i studia z zakresu zagospodarowania przestrzennego może również prowadzić samorząd powiatowy, jeśli zagadnienia te dotyczą obszaru powiatu i są istotne dla jego rozwoju (Art. 54a ust. 2 ustawy).

Pomimo dużego stopnia złożoności zadań związanych z polityką kształtowania korytarzy rozwoju, jej podstawowym budulcem są narzędzia zagospodarowania przestrzennego, będące w gestii samorządu województwa (Art. 14 ust. 1 wspomnianej ustawy). W planie zagospodarowania przestrzennego uwzględnia się zadania rządowe i samorządu województwa, które muszą przybrać formę programów. Ich uruchomienie możliwe jest po wprowadzeniu do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, będących w gestii samorządu gminnego (Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym).

Realizacja zadań zapisanych w programach wojewódzkich i rządowych następuje w drodze uzgodnień. Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym wymienia, wśród dokumentów stanowiących podstawę uzgodnień, obok planu zagospodarowania przestrzennego województwa - koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju.

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju przyjęta w dniu 5 października 1999 r. przez Radę Ministrów oraz w dniu 17 listopada 2000 r. przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej zawiera szereg zagadnień stanowiących merytoryczną podstawę prowadzenia polityki kształtowania korytarzy rozwoju w wymiarze planowania przestrzennego. Koncepcja ta do elementów systemu przestrzennego kraju zalicza m.in.:

- europejski i krajowy system infrastruktury technicznej, której konstrukcją nośną będzie system autostrad i dróg ekspresowych, zmodernizowanych kolei, portów morskich i lotnisk oraz system energetyczny i system gospodarki wodnej;
- zbiór potencjalnych biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno-gospodarczego, o znaczeniu europejskim (tzw. europoli), które w procesie konkurencji międzynarodowej (europejskiej) tworzyć będą coraz silniejsze węzły przedsiębiorczości i innowacji oddziałujące na całą polską i europejską przestrzeń; wśród potencjalnych europoli wymienia się Trójmiasto i Szczecin;
- pasma potencjalnie najwyższej innowacyjności i aktywności społeczno-gospodarczej kształtujące się współzależnie z budową i modernizacją międzynarodowego i krajowego

systemu infrastruktury technicznej (głównym jego elementem będzie system autostrad i linii kolejowych, telekomunikacyjnych, paliwowo-energetycznych).

W myśl ustaleń koncepcji polityka kształtowania pasm rozwoju może być rozpatrywana jako komponent polityki równoważenia rozwoju, która wyznacza najskuteczniejszy kierunek rozwoju struktury przestrzennej kraju przez kształtowanie węzłów, nisz, pasm i stref aktywności, przedsiębiorczości i innowacji w miejscach, które wybierane będą przez mechanizmy gospodarki rynkowej. Oznacza to stopniowe odchodzenie od planowania przestrzennego jako zasadniczego instrumentu realizacyjnego na rzecz planowania integralnego rozumianego jako tworzenie i realizacja programów strukturalnych przeobrażeń rozwoju regionów.

Na mocy koncepcji Rada Ministrów upoważnia i zobowiązuje marszałków województw do zintegrowania koncepcji polityki zagospodarowania przestrzennego kraju z politykami samorządów terytorialnych i ministerstw prowadzonymi w województwach, m.in. w zakresie współdziałania z sąsiednimi województwami oraz ościennymi regionami transgranicznymi.

Przygotowywany aktualnie projekt nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (wersja z 30 października 2002 r.) zawiera dwa nowe zagadnienia, które powinny zostać określone w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Są to: (1) obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne; (2) obszary wsparcia. Pierwsze z tych zagadnień ma istotne znaczenie dla przestrzennego wymiaru polityki kształtowania korytarzy rozwoju; drugie zaś - wskazuje sposób postępowania o uzyskanie środków finansowych na pobudzenie rozwoju społeczno-gospodarczego tych obszarów w ramach polityki rozwoju regionalnego. Należy również zwrócić uwagę na fakt, iż w omawianej wersji Ustawy wymaga się uwzględnienia w planie zagospodarowania przestrzennego województwa - ustaleń koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju.

### **3. Kontekst regionalny**

#### **3.1. Via Hanseatica jako oś transportowa województwa pomorskiego - zapisy i ustalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego**

Plan zagospodarowania województwa pomorskiego stanowi element planowania strategicznego z perspektywą propozycji rozwiązań na najbliższe dwadzieścia lat. Pełni też narzędzie równoważenia różnych sfer rozwoju województwa, jest ogniwem pośrednim pomiędzy planowaniem krajowym i ponadkrajowym a planowaniem miejscowym.

W strukturze systemu transportowego województwa pomorskiego Trójmiasto jest węzłem transportowym o znaczeniu europejskim obejmującym wszystkie zasadnicze gałęzie transportu. Rozwój infrastruktury o charakterze ponadregionalnym wg planu będzie miał miejsce w przebiegających przez województwo korytarzach transportowych stanowiących w przyszłości

rozszerzenie Transeuropejskiej Sieci Transportowej Unii Europejskiej. Poza korytarzem VI (Gdańsk - Katowice - Żylina) należy do nich Korytarz 1 A (Ryga - Kaliningrad - Gdańsk) stanowiący część przyszłej Via Hanseatica. Uzupełnieniem tych korytarzy na obszarze województwa pomorskiego powinien stać się korytarz północny (Trojmiasto - Słupsk - Koszalin - Szczecin) z drogą krajową nr 6 i linią kolejową nr 202. Wskazano, że korytarz ten, biegnący wzdłuż tzw. Trasy Hanzeatyckiej, leży w kręgu zainteresowania państw nadbałtyckich. Dodatkowo na obszarze województwa wydzielono kilka regionalnych korytarzy transportowych.

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego wskazano na uzależnienie rangi korytarza północnego od przyszłego znaczenia całej strefy południowego Bałtyku jako europejskiej strefy rozwoju (obszar projektu Szafirowy Luk). Czynnikiem ten będzie miał decydujący wpływ na przyszłe funkcje i klasy techniczne dróg samochodowych i kolejowych w tych korytarzach. W kierunkowych założeniach rozwoju województwa przyjęto, że:

- oba wymienione korytarze, które obecnie mają znaczenie międzyregionalne, mogą .z inicjatywy państw bałtyckich, stać się korytarzami o znaczeniu międzynarodowym;
- korytarz nadmorski stanie się elementem Transeuropejskiej Sieci Transportowej, a zasadniczą infrastrukturę w tym korytarzu tworzyć będzie trasa drogowa Via Hanseatica i linia kolejowa Rail Hanseatica

Dodatkowo trasa Via Hanseatica, na jej planowanym odcinku pomiędzy Trójmiastem a Lęborkiem, nazywanym trasą Lęborską, stwarza nowe uwarunkowania rozwojowe w gminach Szemud, Luzino i Linia, znajdujących się w strefie suburbanizacji gdańskiego obszaru metropolitalnego. Nowy odcinek może stać się istotnym kierunkiem metropolitalnych powiązań transportowych.

W ramach rozwoju sieci drogowej województwa pomorskiego na lata 2001-2006, zgodnie z programem dostosowania sieci drogowej w Polsce do standardów Unii Europejskiej zaplanowano modernizację drogi nr 6, m.in, budowę Trasy Lęborskiej, przebudowę odcinka Strzebielino - Słupsk, Wejherowo - Trzebielino i budowę dużej obwodnicy Słupska.

### **3.2. Znaczenie Via Hanseatica w strategii rozwoju województwa pomorskiego i wojewódzkich programach operacyjnych**

Realizacji wizji regionu służą wyznaczone w strategii rozwoju województwa pomorskiego cele strategiczne i zadania realizacyjne. Cele strategiczne mają charakter ogólny i określają pożądane stany lub procesy. Zadania realizacyjne wskazują, co należy robić, aby osiągnąć dany cel strategiczny. Cele strategiczne są zbieżne z celami i zasadami Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego oraz oficjalnymi dokumentami rządowymi.

Wśród zadań realizacyjnych wymienia się działania pozostające w relacji do szeroko pojętego rozwoju korytarza transportowego Via Hanseatica:

Priorytet 2. Restrukturyzacja i unowocześnienie gospodarki

Cel 2.4. Rozwój usług, transportu i turystyki - transport:

- Tworzenie systemu transportowego równoważącego rolę kolei, transportu drogowego i wodnego.
- Stworzenie centrów logistyczno-dystrybucyjnych.

Priorytet 3. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności i spójności regionu

Cel 3.1. Przyspieszenie modernizacji metropolii Trójmiasta

- Sformułowanie strategii restrukturyzacji portów Gdańska i Gdyni jako układu komplementarnego, oferującego potencjał przeładunkowy dla krajów ościennych, szczególnie dla Białorusi i Ukrainy.

Cel 3.3. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej

- Modernizacja i podniesienie znaczenia dróg krajowych nr 6, 7, 22 i 50.
- Poprawa dostępności transportowej do węzła komunikacyjnego, w tym portów Gdańska i Gdyni, lotniska oraz małych portów.

Cel 3.4. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej

- Skoordynowanie inwestycji infrastrukturalnych w portach regionu z punktu widzenia interesów regionalnych.
- Wspieranie modernizacji i rozbudowy infrastruktury małych portów.

Priorytet 5. Rozwój międzynarodowej współpracy województwa

Cel 5.1. Zwiększenie roli i znaczenia województwa pomorskiego w Regionie Morza Bałtyckiego

- Aktywne uczestnictwo w pracach Euroregionu Bałtyk i Konferencji Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego.
- Wspieranie przedsięwzięć rozwijających wielopłaszczyznową i wielopodmiotową współpracę w Regionie Morza Bałtyckiego (np. VASAB 2010, HELCOM, Związek Miast Bałtyckich).
- Tworzenie warunków do efektywnego wykorzystania funduszy pomocowych finansujących współpracę w Regionie Morza Bałtyckiego (np. INTERREG).

Program Rozwoju Województwa Pomorskiego na lata 2001-2006 jest dokumentem programowym rozwijającym strategię rozwoju. W kontekście rozwoju korytarza transportowego Via Hanseatica na szczególną uwagę zasługuje priorytet 3, zawierający działania zmierzające do poprawy spójności przestrzennej i konkurencyjności województwa pomorskiego w sferze

infrastruktury społecznej i technicznej. Wśród proponowanych działań wymienia się rozwój zintegrowanego systemu transportowego województwa, mający na celu podniesienie standardów technicznych infrastruktury transportowej oraz poprawę jakości obsługi pasażerskiej i jakości transportu ładunków. Tak sformułowane działanie koncentruje się m.in. na:

- inwestycjach polepszających dostęp zachodnich i wschodnich obszarów województwa do aglomeracji trójmiejskiej;
- rozwoju infrastruktury kolejowej i drogowej w ustanowionych już paneuropejskich korytarzach transportowych znajdujących się na obszarze województwa pomorskiego (korytarz nr VI i IA) i potencjalnych korytarzach, np. związanych z inicjatywami regionów nadbałtyckich (Via Hanseatica);
- poprawie jakości transportu ładunków oraz konkurencyjności portów morskich poprzez usprawnienie ich transportowych powiązań;
- rozbudowie przystani i rozwoju żeglugi promowej, łączącej region z Europą;
- wykorzystaniu technologii multimodalnych w integrowaniu gałęzi transportu;
- organizacji centrum logistycznego o znaczeniu europejskim.

Za obszary problemowe uznano obszary regionalnych korytarzy transportowych, wzdłuż głównych ciągów infrastrukturalnych.

Wdrażanie Programu Rozwoju Województwa Pomorskiego na lata 2001-2006 następuje poprzez wchodzące w jego skład wojewódzkie programy operacyjne oraz indywidualne projekty. Programy operacyjne wskazują czas trwania i harmonogram realizacji projektów, instytucje wdrażające, wskaźniki oceny i oczekiwane efekty działań, a także łączne nakłady i nakłady w podziale na różne źródła finansowania.

Zawarty w projekcie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2004-2006 priorytet 1 (rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów) obejmuje działania zmierzające do poprawy spójności przestrzennej i konkurencyjności województwa pomorskiego w sferze infrastruktury technicznej i społecznej. Wśród proponowanych działań na uwagę zasługuje projekt modernizacji i rozbudowy regionalnego układu transportowego (m.in. budowa i modernizacja odcinków dróg umożliwiających dostęp do nowych terenów inwestycyjnych o strategicznym znaczeniu dla rozwoju województwa, powiązanie systemu dróg wojewódzkich i powiatowych w województwie pomorskim z siecią dróg krajowych oraz realizacja inwestycji drogowych i kolejowych mających na celu poprawę dostępności portów morskich, małych portów i przystani morskich).

Przy formułowaniu priorytetów Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego PHARE 2002 i 2003 Spójność Społeczna i Gospodarcza zwrócono szczególną uwagę na możliwość zintegrowanego oddziaływania na najbardziej dotkliwe problemy rozwojowe

województwa pomorskiego. Priorytet 1 zawiera działania zmierzające do poprawy spójności przestrzennej i komunikacyjnej oraz wzrostu konkurencyjności województwa pomorskiego, przede wszystkim poprzez inwestycje w sferze infrastruktury technicznej. W ramach priorytetu będą realizowane m.in. następujące działania:

- ułatwianie dostępu do kluczowych obszarów, na których można rozwijać działalność przemysłową i handlową;
- modernizacja i rozbudowa dróg krajowych i wojewódzkich, w tym zwłaszcza poprawiających dostęp do transeuropejskich korytarzy transportowych.

Działania nakierowane na poprawę przepustowości dróg i jakości przewozów pasażerskich i towarowych przyczynią się do zwiększenia wewnętrznej integracji regionu i jego dostępności z zewnątrz, szczególnie w oparciu o sieć ponadregionalnych korytarzy transportowych. W bezpośrednim efekcie inwestycji infrastrukturalnych (zmniejszeniu ulegną barier)' dla rozwoju gospodarki i turystyki w obszarach problemowych województwa.

#### **4. Uwarunkowania związane z możliwością wdrożenia planowanych rezultatów projektu w systemie programowania rozwoju regionalnego w Polsce**

Zgodnie z ustaleniami w gronie przedstawicieli regionów nadmorskich zainteresowanych realizacją projektu Łuk Szafirowy, jednym z jego materialnych efektów ma być opracowanie programu wdrażania strategicznych przedsięwzięć infrastrukturalnych w strefie rozwoju osi komunikacyjnej łączącej Szczecin, Koszalin, Słupsk, Trójmiasto, Elbląg z Kaliningradem. Elementem programu mają się stać wskazania lokalizacyjne dla strategicznych inwestycji transportowych i towarzyszących transportowi, które - po uzgodnieniu z samorządami lokalnymi - stanowiłyby załączek projektów infrastrukturalnych poszukujących dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

Zakładana w projekcie procedura identyfikacji projektów urzeczywistniających powstanie strefy rozwoju musi jednak brać pod uwagę planowany do stosowania w Polsce system programowania rozwoju regionalnego, który wiąże się z wykorzystywaniem Funduszy Strukturalnych UE. W dniu 26 marca 2002 r. Rada Ministrów przyjęła „Wstępny układ celów i priorytetów Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 na podstawie programu gospodarczego rządu wraz z propozycją układu programów operacyjnych i indykatywnym podziałem środków finansowych”. Z dokumentu tego i dalszych prac nad sformułowaniem systemu wdrażania funduszy pomocowych Unii Europejskiej wynikają następujące wnioski dla wprowadzenia w życie ustaleń projektu Łuku Szafirowego:

- realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych przy współudziale środków pomocowych Unii Europejskiej wymaga wprowadzenia ich do systemu programów operacyjnych;
- koordynacja tych przedsięwzięć powinna być prowadzona przez samorzady wojewódzkie, które we właściwym czasie określą szczegółowe warunki dostępu do środków pomocowych;
- po stronie instytucji zgłaszających wnioski na dofinansowanie inwestycji musi leżeć zapewnienie środków własnych w wysokości przewidzianej regulacjami UE;
- przygotowanie i realizacja inwestycji powinny przebiegać zgodnie z określonymi zasadami Unii Europejskiej i przy zastosowaniu tzw. horyzontalnych polityk wspólnotowych.

Z zapisów wstępnego układu celów i priorytetów Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 na podstawie programu gospodarczego rządu wraz z propozycją układu programów operacyjnych i indykatywnym podziałem środków finansowych wynikają trzy ścieżki „tłoczenia” projektów inwestycyjnych w ramach Luku Szafirowego do systemu programów operacyjnych.

Pierwsza z nich polega na zastosowaniu schematu programowania rozwoju regionalnego na poziomie wojewódzkim. Właściwym instrumentem jest tu Regionalny Program Operacyjny, a właściwie - wojewódzki komponent Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, za który odpowiada Ministerstwo Gospodarki.

Druga ścieżka zakłada bezpośrednie negocjowanie z właściwym resortem wprowadzenia inwestycji do programu krajowego (sektorowego programu operacyjnego). Ich procedura wdrożeniowa ma charakter odgórny i zcentralizowany; nie zawsze towarzyszącej uzgodnienia z samorządem wojewódzkim. W takim przypadku instytucja zgłaszająca projekt zobowiązana byłaby najprawdopodobniej do bezpośrednich rozmów z danym ministerstwem na temat warunków uwzględnienia inwestycji w planach realizacyjnych. Z kolei zadaniem samorządu województwa byłoby lobbowanie na rzecz umieszczenia w tych planach przedsięwzięć, które spełniają kryteria definiowane przez poszczególne resorty.

Trzecia ścieżka wiąże się z bezpośrednim wprowadzeniem konkretnych projektów na listę zamierzeń inwestycyjnych Polski współfinansowanych z Funduszu Spójności. Muszą być one jednak zlokalizowane w paneuropejskich korytarzach transportowych (w przypadku inwestycji transportowych - na drogach ekspresowych i krajowych oraz na magistralach kolejowych) lub oddziaływać na duże zbiorowiska osadnicze (w przypadku inwestycji z zakresu ochrony środowiska, głównie oczyszczalnie ścieków i systemy zagospodarowania odpadów).

W przyjętym przez Sejmik Województwa Pomorskiego Programie Rozwoju Województwa Pomorskiego na lata 2001-2006 zostały wymienione i opisane kryteria, umożliwiające wybór projektów o najwyższym oddziaływaniu na rozwój społeczny-gospodarczy regionu. W ich skład wchodzi kryteria formalne, które wynikają z wymogów stawianych przez dysponentów środków,

oraz kryteria merytoryczne, które umożliwią samorządowi wojewódzkiemu rangowanie tych propozycji projektów, które spełnią kryteria formalne.

Praktykowane przez Wspólnotę Europejską zasady wydatkowania środków pomocowych i polityki horyzontalne nakładają istotne uwarunkowania na przedsięwzięcia wynikające z prac nad Lukiem Szafirowym. W szczególności należy tu wymienić:

- zasadę partnerstwa - obligującą do szerokich konsultacji przygotowywanych zamierzeń, a także do ich wielopodmiotowej realizacji (udział partnerów gospodarczych i społecznych);
- zasadę koncentracji - stawiającą wymóg zaplanowania mniejszej ilości większych inwestycji;
- zasadę dodatkowości - w myśl której planowane przedsięwzięcia powinny odpowiadać rzeczywistym potrzebom rozwojowym danego podmiotu, a środki, na które składa się zapotrzebowanie, nie miałyby za zadanie zastąpić i tak już rezerwowanych w pewnej wysokości środków własnych;
- politykę trwałego rozwoju - zgodnie z którą planowane przedsięwzięcia powinny wprowadzać trwałe rozwiązania, godzące interesy społeczne i gospodarcze z potrzebami ochrony środowiska przyrodniczego;
- politykę proinnowacyjności - na mocy której planowane przedsięwzięcia powinny być ukierunkowane na wprowadzanie rozwiązań innowacyjnych i modernizacyjnych.
- politykę społeczeństwa informacyjnego - planowane przedsięwzięcia powinny zmierzać do poprawy dostępu i popularyzacji Internetu w budowie gospodarki opartej na wiedzy.
- politykę poprawy zatrudnienia - planowane przedsięwzięcia powinny przyczyniać się do powstawania nowych, stabilnych miejsc pracy.

Powyższe rozważania dotyczą inwestycyjnej odsłony Luku Szafirowego, która ma szansę zmaterializować się w latach 2004-2006. Prawdopodobny scenariusz wydarzeń w tym okresie zakłada stopniowe zmniejszanie się sił i nakładów na etapy studialne na rzecz faz inwestycyjnych. W dalszym ciągu możliwa jest jednak kontynuacja prac studialnych, przygotowujących grunt pod nowe inwestycje. Do dyspozycji Polski zostanie oddana dodatkowa pula środków w ramach Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG, która ulegnie podziałowi na trzy komponenty: A, B i C. Przewiduje się, że na współpracę międzynarodową w planowaniu przestrzennym może zostać przeznaczonych w granicach 16-20% środków, które wymagać będą „skojarzenia” z własnymi funduszami wnioskujących podmiotów. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, iż otwarciu nowych środków dla Polski (i innych krajów kandydackich w Europie Bałtyckiej) towarzyszyć będzie wyczerpywanie się zasobów finansowych Inicjatywy dla „starych” krajów członkowskich. Może to spowodować lustrzane odbicie warunkowanej dostępnością do środków różnicy w aktywności i inicjatywności pomiędzy zachodnią i wschodnią częścią Regionu, tym razem z



wychyleniem na Wschód. Wytworzy to tym samym pewną dwuetapowość w realizacji Łuku Szafirowego, z odsuwaniem w przyszłość etapem „kaliningradzkim”.

**Wybór literatury:**

- Bąbczyńska-Jelonek Z., 2002, Rewizja sieci korytarzy transportowych koniecznością integrującej się Europy, *Spedycja i Transport*, nr 2
- CEMAT [European Conference of Ministers responsible for Regional Planning], 2000, Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent (adopted at the 12th session of the European Conference of Ministers responsible for Regional Planning, Hanover, Germany, September 7-8)
- Damsgaard O., Groth N.B.; Zaucha J., 1998, Spatial planning for sustainable development in the Baltic Sea Region. A VASAB 2010 contribution to Baltic 21, *Baltic 21 Series No 9/98*
- European Commission, 1998, Report to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the guidelines for the development of the trans-European network (Decision 1692/96/EC)
- European Commission, 1999, European Spatial Development Perspective. Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union (agreed at the informal council of ministers responsible for spatial planning), Potsdam, Germany, May 10-11, European Communities
- Kołodziejki J., Parteka T. (red.), 2001, Ład polskiej przestrzeni. Studium przypadku - Metropolia trójmiejska, *Biuletyn KPZK PAN*, zeszyt 199, Warszawa
- Krzyżanowski M., 1995, Drogi szybkiego ruchu na zapleczu portów polskich w świetle integracji systemów transportowych, *Czas Morza, Biuletyn Związku Miast i Gmin Morskich*, nr 2(6), s.26-29
- Leszczycki S., 1980, Nad mapą Polski. Geograficzne studium ekonomiczno-planistyczne, Wyd. Książka i Wiedza, Warszawa
- Malisz B., 1974, Problematyka przestrzennego zagospodarowania kraju, Instytut Planowania Przestrzennego Politechniki Warszawskiej, PWN, Warszawa
- National Urban Systems in the Baltic Sea Region, 2000, Seminar report, Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010, INTERREG IIC Baltic Sea Region, Vilnius
- Principles for a European Spatial Development Policy, 1995, Selbstvelag der Bundesforschungsanstalt und Raumordnung
- Program operacyjny województwa pomorskiego PHARE 2002 i 2003. Spójność społeczna i gospodarcza (wstępna wersja), 2002, Załącznik do Uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 535/XXXIX/02 z dnia 18 lutego

- Regionalny program operacyjny województwa pomorskiego na lata 2004-2006 (projekt), 2002, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk
- Różański S., 1979, Osadnictwo a środowisko Polski, PWN, Warszawa
- Skrzydło A., 1994, Euroregiony z udziałem podmiotów polskich jako forma współpracy transgranicznej, Sprawy Międzynarodowe, z.3
- Szwanowski S., Tubielewicz A., Matczak R., 1999, Uwarunkowania i trendy w polskim transporcie morskim w BSR, Raport Polskiego Zespołu Narodowego do podprojektu nr 1 w ramach projektu MATROS, BRR RCSS, Gdynia (maszynopis powielony)
- Szydarowski W., 2003, Pasma rozwoju społeczno-gospodarczego w Europie Bałtyckiej. Prawidłowości powstawania i przekształceń, Uniwersytet Gdański (masz. pracy doktorskiej)
- VASAB 2010 [Vision and Strategies around the Baltic 2010], 1994, Towards a framework for spatial development in the Baltic Sea Region, Third Conference of Ministers for Spatial Planning and Development, Tallinn, Estonia