

TADEUSZ PALMOWSKI

Uniwersytet Gdański

**ROLA *VIA HANSEATICI* W STRATEGII
I PROGRAMIE ROZWOJU POŁUDNIOWEJ
CZĘŚCI EUROPY BAŁTYCKIEJ**

Korytarz transportowy to wiązka połączeń technicznych o wysokiej przepustowości umożliwiających dokonywanie przewozów i przesyłów w określonym kierunku. Z uwagi na zdolność połączeń transportowych do tworzenia struktur przestrzenno-funkcjonalnych oddziałujących m.in. na kształt sieci ośrodków miejskich czy też rozkład obszarów zielonych, ich funkcjonowanie stało się przedmiotem prac planistycznych, podejmowanych różnych szczeblach, w tym na forum europejskim.

Opublikowany w roku 1998 raport Komisji Europejskiej podkreśla rolę transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w podnoszeniu konkurencyjności Wspólnot Europejskich i zapewnianiu trwałych miejsc pracy oraz 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 zawierała 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 (European Commission, 1998).

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 na zostać wkomponowana w sieć transeuropejską (CEMAT, 2000).

Strategiczne 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, wzmocnienie sieci osadniczej, poprawa dostępności rynków pracy i rynków zbytu oraz podwyższanie spójności przestrzennej poprzez redukcję różnic w poziomie życia (VASAB, 1994; EuroFutures, 1994). 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 pobudzać rozwój gospodarczy obszarów peryferyjnych (European Commission, 1994). Według najnowszych 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 (CEMAT, 2000). Stanowią one istotny instrument wspierania współpracy między ośrodkami miejskimi i umożliwiają powiązanie za pomocą narzędzi planowania przestrzennego polityk sektorowych (European Commission, 1999). Eurokorytarze są więc potencjalnymi korytarzami rozwoju, w których realizowana polityka rozwoju regionalnego zawiera kontekst przestrzenny proponowanych rozwiązań.

Przywoływane powyżej dokumenty planistyczne wskazują na potrzebę opracowania dla korytarzy transportowych długofalowej polityki przestrzennej, godzącej potrzeby przedsiębiorców i mieszkańców z ko-

niecznością zachowania walorów przyrodniczych i krajobrazowych obszarów znajdujących się w ich polu oddziaływania. Zintegrowana „polityka rozwoju korytarza transportowych” powinna zmierzać do zapewnienia wysokiego poziomu życia miejscowej społeczności, jak również wytworzyć bodźce dla rozwoju lokalnej i regionalnej gospodarki, aby przeciwdziałać efektowi „wysysania” miejscowych zasobów przez ośrodki metropolitalne (*Principles...*, 1995; European Commission, 1999). W strategii działania podmiotów gospodarczych infrastruktura transportowa w istotny sposób wpływa na decyzje lokalizacyjne. Kształtuje odległość izochroniczną od miejsca prowadzenia działalności do dostawców i rynku zbytu, określa obszar napływu siły roboczej i rozgarnia terytoria działania konkurentów (Lutter, 1993). Wiąże również działalność biznesową ze wspierającymi ją usługami finansowymi, doradczymi i marketingowymi.

Polityka rozwoju korytarzy transportowych z punktu widzenia planowania przestrzennego rozpatruje 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 uzyskują większe korzyści z dostępu do sieci transportowych. W ich skład mogą wchodzić takie zadania, jak:

- zwiększenie liczby miejsc dostępu do infrastruktury o wysokiej przepustowości, aby pobudzić rozwój obszarów przemysłowych, turystyki itd.;
- powiązanie z sobą komplementarnych obszarów i działalności gospodarczych, w celu zrównoważenia rynku pracy, wymiany technologii i rozwoju więzi biznesowych;
- konfrontowanie zapisów planów inwestycyjnych z lokalizacją przedsięwzięć istotnych dla rozwoju lokalnego (np. tworzenie nowych obszarów przemysłowych lub technologicznych); dotyczy to zwłaszcza wyboru miejsc pod węzły autostradowe;
- przewidywanie nowych inwestycji infrastrukturalnych, znacząco zwiększających potencjał rozwojowy; dotyczy to np. rewitalizacji obszarów miejskich wokół magistralnych stacji kolejowych (European Commission, 1994, s. 68).

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 potencjalny korytarz rozwojowy, który ma wewnątrznie integrować, poprawiać powiązania funkcjonalne, stymulować współpracę wytyczoną przez projekt „Szafirowego Łuku”. 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 „Szafirowy Łuk” znajduje coraz większe zainteresowanie i poparcie, i to zarówno ze strony zachodniej - Meklemburgia-Przedpomorze Wschodnie, jak i ze strony wschodniej - obwód kaliningradzki, Litwa, Łotwa, Estonia.

Inicjatywa „Łuku Szafirowego” 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.

Via Hanseatica jako szansa rozwoju dla regionu południowego Bałtyku przewijała się od lat w wielu krajowych opracowaniach piani-

stycznych i prawie we wszystkich dokumentach i raportach VASAB 2010¹ najważniejszego forum kształtowania przestrzeni bałtyckiej.

W projekcie planu perspektywicznego zagospodarowania kraju do roku 1990, opracowanym w roku 1974 przez zespół specjalistów z Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania PAN i Instytutu Geografii PAN pod kierownictwem S. Leszczyckiego, wskazano na „korzystne warunki i możliwości współpracy, której przykładem może być współpraca międzynarodowa państw nadbałtyckich”. Podkreślono też konieczność rozbudowy infrastruktury technicznej, a w szczególności transportu i łączności. Na schematycznej mapie położenia geograficzno-ekonomicznego Polski w basenie Morza Bałtyckiego w sieci wokółbałtyckich powiązań komunikacyjnych znalazła się jednoznacznie określona *Via Hanseatica* poprowadzona od Berlina, przez Szczecin, Gdańsk, Kaliningrad do Rygi.

Podczas konferencji programu VASAB 2010 w Gdańsku (1993 r.) 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 Piławską 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* 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 w niedługim czasie Zalew Wiślany, po otwarciu Cieśniny Piławskiej, stanie się akwenem nieskrępowanej żeglugi międzynarodowej, a 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 wymiarze interregionalnym zwrócono uwagę na występowania w Polskim Obszarze Bałtyckim dwóch silnych biegunów rozwoju

¹ VASAB 2010 - Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010

w postaci aglomeracji gdańskiej i szczecińskiej, z drugiej strony wyszczególniono dotknięte głębokim regresem obszary Wybrzeża Środkowego i Polski północno-wschodniej. Wskazano, że do Polskiego Obszaru Bałtyckiego należy włączyć ówczesne woj. olsztyńskie i suwalskie. Podkreślono, że szanse restrukturyzacji tych obszarów tkwią w znacznej mierze w jego powiązaniach zewnętrznych z komplementarnymi gospodarkami i zasobami grupy państw bałtyckich. Intensywna współpraca międzynarodowa prowadzić będzie m.in. do: pobudzenia społeczno-gospodarczego Polski północnej i poprawy standardu cywilizacyjnego społeczności lokalnych i regionalnych. W kierunkach transformacji wskazano jak ważny jest dla Makroregionu Północnego kierunek bałtycki.

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”, gdzie wskazano, że takie przedsięwzięcia jak TEM, *Via Baltici*, *Via Hanseatica* wytyczają nowe perspektywy rozwojowe, których konsekwencje wymagają istotnego przemyślenia procesów rozwojowych w Polsce (1994 r.). 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 roku 1994 ministrowie planowania przestrzennego przyjęli w Tallinie strategię rozwoju przestrzennego Obszaru Bałtyckiego. Było to jedno z pierwszych opracowań tego typu na świecie, wyprzedzające podobne prace prowadzone w Unii Europejskiej. W raporcie tallińskim stwierdzono m.in., że wzrost gospodarczy jest podstawowym warunkiem do promowania podnoszenia jakości życia i tworzenia nowych kierunków aktywności społecznej. Rozwój powinien promować różnorodność wyrażającą się szacunkiem dla potrzeb jednostki, przyrody, tradycji kulturowych, specyfiki regionalnej. Ta idea jest przeciwna uniformizacji rozwiązań, a powinna wzmocnić regionalną i lokalną tożsamość, zwiększyć możliwość wyboru stylów życia. Dlatego idee przenikania

kultur i chronienia ich cenniejszych „inności” staje się integralnym komponentem rozwoju.

W wizjach rozwoju przestrzennego zawartych w raporcie tallińskim, w części dotyczącej transportu zwrócono uwagę m.in. na sieć portów, regularnych połączeń żeglugowych i dobrze rozwiniętych połączeń multimodalnych. W zarysowanej sieci dróg służących komunikacji dalekobieżnej wskazano m.in. *Via Bcilticę* oraz *Via Hcinseaticę* (St. Petersburg - Tartu - Ryga - Szawle - Kaliningrad-Gdańsk - Szczecin - Lubeka).

Raport sztokholmski pt. „Od wizji do działania” z roku 1996 wskazuje na wdrażanie w różnych formach projektów pilotażowych w czterech podstawowych dla planowania przestrzennego dziedzinach postrzeganych jako:

- system osadnictwa miejskiego - „ośrodki”;
- system komunikacji i przesyłania energii - „pasma”;
- obszary specyficzne (strefy przygraniczne, wyspy itp.) - „mozaika”;
- system planowania (stymulacja współpracy międzynarodowej w dziedzinie planowania).

Jeden z czterech projektów pilotażowych korytarzy transportowych dotyczy korytarza Tampere - Helsinki - Tallin - Ryga. Wskazano na rosnące zainteresowanie powieleniem rezultatów osiągniętych przez programy pilotażowe i ich metodologię w stosunku do m.in. następujących korytarzy: Ryga - Warszawa (południowa część *Via Baltica*, korytarz transportowy nr I), *Via Hanseaticci*, od St. Petersburga w kierunku południowym do korytarza nr I, 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.

Podczas konferencji VASAB-u w Rostocku roku 1997 powstał projekt współpracy w regionie południowo-wschodniego Bałtyku. Ze wspólnej inicjatywy okręgu Blekinge w południowej Szwecji, północnej Polski, obwodu kaliningradzkiego i duńskiego Bornholmu powstała idea kooperacji, która pod roboczą nazwą „Jantar” przekształciła się później w Euroregion Bałtyk.

Wśród projektów dotyczących korytarzy rozwojowych przedstawionych w Rostocku, które miały na celu stworzenie podstaw informacyjnych i koncepcyjnych oceny regionalnych oddziaływań transeuropejskich dróg kołowych i szynowych w południowej części Europy Bałtyckiej znalazły się :

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

Prace studialne i koncepcyjne nt. korytarzy rozwojowych mają na celu badanie ich oddziaływania na rozwój ekonomiczny, społeczny i infrastrukturalny oraz wpływu 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 dwa ważne korytarze rozwojowe, z których jeden prowadzi ze Skandynawii na południe Europy, drugi - *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 z konferencji VASAB-u 2010 i INTERREGU 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. Przyjęty w Wismarze w 2001 roku Program Rozwoju Przestrzennego VASAB 2010 Plus wskazuje na rolę spójności przestrzennej w rozwoju gospodarczym. Wśród sześciu zaprezentowanych priorytetów znalazły się transnarodowe powiązania transportowe ważne z punktu widzenia integracji wewnętrznej Europy Bałtyckiej oraz tego regionu z całością Europy. Wyeksponowano działania w stosunku do następujących korytarzy drogowych i kolejowych:

- paneuropejskiego korytarza nr I *Via Baltica* (Ryga - Kowno) - Białystok - Warszawa, wraz z jego łącznikiem nr I A (Ryga - Kaliningrad) - Gdańsk (do korytarza VI);
- paneuropejskiego korytarza nr VI - Karlskrona - Gdańsk - Toruń - Katowice - Bratysława;
- paneuropejskiego korytarza nr II - Berlin - Poznań - Warszawa - Brześć - Moskwa.

Wśród transnarodowych połączeń transportowych wskazano na bardziej skuteczne strategie inwestycyjne w korytarzach I, I A i VI oraz na

poszukiwanie właściwej formuły, co do funkcji, struktury rodzajowej i przebiegu wiązek transportowych w ramach analizowanych przyszłych korytarzy wzdłuż wybrzeża (*Via Hanseatica*) oraz przez Pojezierze Mazurskie i wzdłuż Odry.

Podczas I Konferencji Ministrów Transportu Krajów Bałtyckich, która odbyła się w Szczecinie w roku 1993, za najważniejsze uznano opracowanie wspólnej wizji systemu transportowego na obszarze wokół Bałtyku, a zwłaszcza infrastruktury wraz ze środkami jej realizacji. Powołana do tego celu grupa robocza (pod przewodnictwem Polski) zaprezentowała w Kaliningradzie, podczas II Konferencji Ministrów Transportu Krajów Bałtyckich w roku 1994, projekt *Via Baltici* (droga Tallin - Ryga - Kowno - Suwałki - Warszawa) oraz modernizację równoległej linii kolejowej. Uznano, że trasa ta najlepiej powiąże Litwę, Łotwę, Estonię i region St. Petersburga z Europą Zachodnią przez Polskę.

Alternatywą dla *Via Baltici* była *Via Hanseatica*, łącząca St. Petersburg - Kaliningrad - Gdańsk - Szczecin - Hamburg. Jednak strona polska wykazała „brak uzasadnienia funkcjonalno-ruchowego dla trzeciej autostrady wschód-zachód przechodzącej przez słabo zaludnione obszary kraju”. Za celowe uznano jedynie włączenie w krajowy układ dróg szybkiego ruchu trasy Kaliningrad - Elbląg - Gdańsk. Projekt skrócenia *Via Hanseatici* stanowił swoisty oryginalny dorobek polskich „decydentów” w proces integracji Północnej Polski z przestrzenią bałtycką.

W czasie II Paneuropejskiej Konferencji Ministrów Transportu odbytej na Krecie w roku 1994 wytypowano 9 priorytetowych korytarzy transportowych wiążących kraje Unii Europejskiej z krajami Europy Środkowej i Wschodniej. Zgodnie z polską sugestią przedstawioną podczas II Konferencji Ministrów Transportu odbytej w Kaliningradzie, na Krecie zatwierdzono Korytarz I (*Via Baltici*), podpisano porozumienie zainteresowanych krajów i UE dotyczące modernizacji istniejących odcinków drogi, budowy obejść 7 miast, podjęto decyzję o przebiegu *Via Baltica* przez Białystok. Odcinek korytarza przyszłej *Via Hanseatici* pomiędzy Rygą, Kaliningradem i Gdańskiem określono symbolem I A.

W Agendzie 21 dla Regionu Morza Bałtyckiego wskazano na „pasma” jako efektywne połączenia między ośrodkami miejskimi zapewniającymi równowagę pomiędzy potrzebami środowiska naturalnego, a rozwojem gospodarczym. Uznano, że sieć transportowo-komunikacyjna sprzyjać będzie promocji proekologicznych form transportu, stworzy także warunki dla efektywnej integracji regionalnej.

Brak na wybrzeżu południowego Bałtyku układu drogowego i kolejowego o standardzie porównywalnym z zachodnioeuropejskim umożliwiającym spięcie komunikacyjne ośrodków osadniczych południowego Bałtyku, równoważenie północnej części wielkiej obwodnicy Bałtyku stanowiło temat badań T. Parteki i A. Talagi w roku 1995. Wśród kreowanych przez autorów tras na pierwszym miejscu znalazła się *Via Hanseatica*, biegnąca z Hamburga przez Szczecin, Gdańsk, Elbląg, Kaliningrad do Rygi. Wskazano na trzy jej odcinki na obszarze Polski: droga Gdańsk - Elbląg, Elbląg - Grzechotki oraz Szczecin - Koszalin - Gdańsk. Najbardziej zaawansowanym projektowo odcinkiem w tamtym czasie była trasa Elbląg - Grzechotki. Polski odcinek *Via Hanseatica* został w przedstawianej pracy nazwany Nadmorską Drogą Ekspresową (NDE). Ze względu na potencjalny wpływ, jaki może szlak ten odegrać dla rozwoju Pomorza, inicjatywa ta znalazła poparcie Związku Miast i Gmin Morskich. Podjęcie inicjatywy NDE może, zdaniem jej autorów, stać się osią integrującą wspólne interesy miast i gmin nadmorskich (oraz powiatów) o silnym kontekście pobudzania inicjatyw lokalnych i powiązań międzynarodowych. Podkreślono również wzrost znaczenia linii kolejowej Berlin - Elbląg - Kaliningrad.

Koncepcja nadmorskiego korytarza komunikacyjnego *Via Hanseatica*, która przewija się od wielu lat w licznych opracowaniach dotyczących Pomorza, wybrzeży południowego Bałtyku, Europy Bałtyckiej i całego kontynentu europejskiego w sposób kompleksowy przedstawiona została w „Strategii i Programie Rozwoju Południowej Części Regionu Bałtyckiego” określonego jako „Szafirowy Łuk”. Celem tego międzynarodowego projektu jest stworzenie podstaw koncepcyjnych, planistycznych i programowych strefy rozwojowej południowego Bałtyku. Cele rozwojowe strefy wiążą się z uzyskaniem pozycji konkurencyjnej zarówno w regionie bałtyckim, jak i w Europie w odniesieniu do obszarów problemowych wypełniających tę strefę.

- Problem transportowy dotyczy osi infrastrukturalnej zbudowanej na:
- połączeniu drogowym *Via Hanseatica* spinającym Hamburg - Rostock - Szczecin - Gdańsk - Kaliningrad-Rygę (stronie polskiej brakuje środków na doprowadzenie drogi nr 6 do standardu dwujezdniowej drogi ruchu szybkiego - autostrada ze względu na prognozy ruchowe nie jest niezbędna)
 - połączeniu kolejowym: Kaliningrad - Gdańsk - Berlin (Rostock)

- połączeniu lotniczym sieci miast strefy (Gdańsk, Kaliningrad, Ryga, Rostock, Hamburg)
- policzeniach tranzytowych (rowerowe wzdłuż wybrzeża, sieć marin południowego Bałtyku, trasa wodna Kaliningrad-Berlin).

Problem gospodarczy i społeczny wynika z dużych dysproporcji rozwojowych zarówno regionów zachodniemieckich (Szlezwik-Holsztyn) i wschodniemieckich (Meklemburgia- Pomorze Przednie), jak i regionów polskich, Kaliningradu, Litwy i Łotwy. Dysproporcje dają szansę na wymianę i kooperację. Istotne jest takie zróżnicowanie demograficzne: Niemcy wymagają transferu dobrej siły roboczej. Polskie regiony mają jej w nadmiarze. Zarówno Szlezwik-Holsztyn, Meklemburgia-Pomorze Przednie, jak i województwo pomorskie w swoich strategiach rozwoju na czele stawiają wiedzę, w tym biotechnologię jako najbardziej rynkowo zorientowany jej zasób. Potencjał naukowy Hamburga, Rostocku, Szczecina, Trójmiasta, Kaliningradu i Rygi jest bardzo rozwojowy.

Cała strefa „Szafirowego Łuku”, od Hamburga do Rygi stanowi jeden z najcenniejszych strefowych, wielkich ekosystemów europejskich o stosunkowo niskim poziomie degradacji, zwłaszcza poza obszarami miejskimi. Może w ten sposób powstać wielki, ekologiczny obszar „zielonych płuc Europy”.

W strefie „Szafirowego Łuku” nie ma dwóch regionów o podobnej fazie czy problemach rozwoju. Dotyczy to zarówno niemieckich krajów związkowych o znacznych dysproporcjach. Inne są także standardy planowania (zwłaszcza przestrzennego) oraz programowania rozwoju. Jednocześnie cały obszar „Szafirowego Łuku” znajduje się w zasięgu absorpcji środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Phare CBC, Tacis). Oznacza to najwyższą celowość integracji tych standardów, bez czego nie jest możliwe prowadzenie programów wspólnych. (T. Parteka, 2001)

Ze względu na uruchomienie w roku 2000 przeprawy mostowo-tunelowej przez Cieśninę Óresund i rozbudowę tzw. trójkąta nordyckiego, czyli korytarzy transportowych (szybkiej kolei i autostrad) prowadzących z Niemiec przez Danię do Szwecji oraz z Norwegii (Oslo) do Szwecji i dalej jednym ciągiem do Finlandii, stamtąd zaś przez St. Petersburg do Moskwy istnieje duże prawdopodobieństwo, że główny szlak transportowy pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią ze względu na wysoką jakość infrastruktury komunikacyjnej i wysoką przepu-

stowość i sprawność obsługi przeniesie się na północną stronę Bałtyku. Stanowi to poważne zagrożenie dla rozwoju tranzytu przez Polskę. 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 Hanseatici* 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.

Literatura

- 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)
- EuroFutures AB, 1994, *Perspectives for the economic development of the Baltic Region, Perspektiven für Schleswig-Holstein*, Die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein, Kiel.
- European Commission, 1994, *Europe 2000+. Cooperation for European territorial development*, European Communities.
- 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.
- Lutter H., 1993, *Accessibility and regional development of European regions and the role of transport systems* [w:] Council of Europe, *The challenges facing European society with the approach of the year 2000. Transborder co-operation within sustainable regional/spatial planning in central Europe*, European Regional Planning, No. 55.
- 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

- Palmowski T., Pacuk M., 2002, *Określenie uwarunkowań formalno-prawnych, planistycznych i programowych tworzenia strefy rozwojowej korytarza transportowego Via Hanseatica w województwie pomorskim*, Gdynia.
- Parteka T., Talaga A., 1995, *Identyfikacja i kształtowanie zintegrowanego systemu transportowego funkcji turystycznej ekoregionu Zalewu Wiślanego*, [w:] B. Bańkowska, J. Bocheński, T. Parteka, *Badanie możliwości i uwarunkowań aktywizacji przestrzeni turystycznej Zalewu Wiślanego w warunkach tworzenia regionalnego systemu ekorozwoju, Ekoregion Zalewu Wiślanego, tom I*, Gdańsk.
- Parteka T., „Szafirowy Łuk”, 2001, *Europejska inicjatywa regionalna Pomorza*, Pomorski Przegląd Gospodarczy nr 4, s.24-27.
- Principles for a European Spatial Development Policy*, 1995, Selbstvelag der Bundesforschungsanstalt und Raumordnung.
- Szydarowski W. (red.), 2002, *Programowanie rozwoju województwa pomorskiego w procesie integracji z Unią Europejską*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

Summary

THE ROLE OF VIA HANSEATICA IN THE STRATEGY AND DEVELOPMENT PROGRAMME OF THE SOUTHERN PART OF BALTIC EUROPE

A transport corridor is a bundle of high throughput technical links ensuring direction oriented transport and transfer. Due to the capacity of transport junctions to develop spatial and functional structures affecting, among others, municipal transport networks or green area, their functions is becoming the subject of urban planning and decision making on various administrative levels including the European Forum.

The "Sapphire Arch" initiative with its main transport corridor *Via Hanseatica* is a great opportunity for joint endeavours of self governmental bodies in coastal voievodships, poviats and gminas as well as non government organisations situated between two metropolitan centres of the Oder and Vistulat river estuaries.

Via Hanseatica seen as the opportunity for development of the southern Baltic regions is not a new concept as for years many it has been appearing in national spatial planning and practically in all VASAB 2010² documents and reports, the most important forum affecting delineating the Baltic area.

² VASAB 2010 - *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010*.

The opening of a bridge-tunnel link across the Oresund Strait in 2000, and development of the so-called Nordic triangle; i.e. transport corridors (fast trains and motorways) running from Germany through Denmark to Sweden and from Norway (Oslo) to Sweden continue straight to Finland, and further to Petersburg and Moscow show the likelihood of the main transport route, between Western and Eastern Europe moving to the northern part of the Baltic due to high quality communication infrastructure, throughput and service efficiency. For Poland this is a serious risk for the country's developing transit routes. Northern Poland is the only Baltic area where a transport corridor of European significance has been planned (corridor A-1 runs from Kaliningrad to Gdańsk only). Without *Via Hanseatica* the spatial cohesion of the southern Baltic coast may suffer and clearly point to peripheral treatment of this region in the integrating Baltic Europe. Thus, the "Sapphire Arch" initiative with its main *Via Hanseatica* axis provides a chance to impede degradation and evoke social and economic activity in northern Poland to merge with integrating Europe.