TRANSGRANICZNE PLANOWANIE PRZESTRZENNE

Publikacja z II Międzynarodowej Konferencji
28-29 czerwca 2010r.

Szczecin 2011

II MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA „TRANSGRANICZNE PLANOWANIE PRZESTRZENNE” – ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE OBSZARÓW W KORYTARZU ODRY ORAZ PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA OBSZARACH MORSKICH

MINISTER
INFRASTRUKTURY

Marszałek
Województwa Zachodniopomorskiego

Szczecin 2010

SPIS TREŚCI :

I. WPROWADZENIE / Stanisław Dendewicz..... 5

II. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE W KORYTARZU ODRY..... 7

2.1. Determinanty rozwoju przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego w aspekcie pogranicza polsko-niemieckiego / Władysław Husejko 7

2.2. Nowe tendencje w strategiach i politykach przestrzennego rozwoju w krajach UE w świetle współczesnych wyzwań globalizacyjnych / Tadeusz Markowski..... 8

2.3. Dylematy współpracy transgranicznej w Unii Europejskiej na tle reformy europejskiej polityki spójności / Jacek Szlachta..... 17

2.4. Warunki ramowe współpracy transgranicznej w dziedzinie planowania przestrzennego. Doświadczenia Ministerstwa Infrastruktury / Elżbieta Szelińska..... 24

2.5. Mapa zamierzeń inwestycyjnych w ramach Partnerstwa Odry / Maciej Zathey..... 29

2.6. Podpisanie Porozumienia Marszałków Województw ─ Dolnośląskiego, Lubuskiego i Zachodniopomorskiego z Ministrem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej..... 32

2.7. Raport z I Konferencji Transgraniczne Planowanie Przestrzenne - 29 VI 2009r./ Anna Smentek..... 33

2.8. Priorytety rozwoju województwa lubuskiego w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego i transgranicznego/ Maciej Nowicki..... 35

2.9. Priorytety rozwoju województwa dolnośląskiego w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego i trans granicznego / Janusz Korzeń..... 39

2.10. Komunikacyjne i przyrodnicze priorytety rozwoju województwa wielkopolskiego w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego/ Marek Bryl..... 46

2.11. Założenia teoretyczno-metodologiczne transgranicznego obszaru metropolitalnego Szczecina / Marek Dutkowski..... 48

2.12. Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina / Michał Urbański..... 52

2.13. Rozwój Szczecina w kontekście jego położenia / Krzysztof Michalski..... 58

2.14. Szanse rozwoju i dylematy przestrzenne miast przygranicznych na przykładzie Świnoujścia/ Aleksandra Garboś..... 66

2.15. Szanse rozwoju i dylematy przestrzenne miast przygranicznych na przykładzie Słubic i Frankfurtu nad Odrą / Joanna Pyrgiel i Sören Bollmann..... 75

III. PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA OBSZARACH MORSKICH…… *78*

3.1. Planowanie przestrzenne obszarów morskich w działaniach Instytutu Morskiego w Gdańsku. Instytut Morski w Gdańsku jako ośrodek przetwarzania i priorytetyzacji informacji/ Kazimierz Szefler, Magdalena Matczak…….... *78*

3.2. Planowanie przestrzenne obszarów morskich w Polsce i w krajach bałtyckich ─ specyfika, doświadczenia i perspektywy wdrożeniowe / Jacek Zaucha……. *89*

3.3. Surowce mineralne w granicach polskich obszarów morskich / Regina Kramarska.. *100*

3.4. Planowanie przestrzenne na morzu terytorialnym Meklemburgii─Pomorza Przedniego / Petra Schmidt……..... *108*

3.5. Wybrane problemy Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) zachodniego wybrzeża Polski / Stanisław Musielak……..... *112*

I. WPROWADZENIE

Arch. Stanisław Dendewicz,
Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego,
wykładowca w Zakładzie Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej

Kolejna, druga edycja materiałów stanowiących rezultat „II Konferencji Transgraniczne Planowanie Przestrzenne", w skrócie KTPP, wymaga refleksji nad rezultatami obu konferencji oraz odpowiedzi na pytanie o przyszłość tego przedsięwzięcia. Czy jego kontynuacja jest oczekiwana w powodzi informacji generowanych przez dziesiątki konferencji organizowanych w obecnej dobie łatwiej dzięki otwartym granicom państw i dzięki technikom multimedialnym. W chwili przekazywania do druku niniejszego opracowania, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego ma już za sobą organizację trzeciej KTPP. Fakt ten pozwala na prognozę dla następnych edycji tej konferencji. Zainicjowanie przez ówczesnego Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego – Władysława Husejkę, organizacji konferencji międzynarodowej, poświęconej planowaniu przestrzennemu z uwzględnieniem przygranicznego położenia regionu zachodniopomorskiego — należy uznać za trafną decyzję utworzenia platformy prezentacji różnorodnej i ubogaconej przez sąsiedztwo za lądową i morską granicą państwa i regionu – problematyki z zakresu gospodarki przestrzennej. Konferencja ta staje się jednym z ważnych instrumentów polityki przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego i uzyskuje status konferencji stałej. Specyfika polityki przestrzennej regionu wiąże się między innymi z nakładaniem się obszarów kompetencji różnych instytucji rządowych i samorządowych:

- planowanie przestrzenne na obszarze administracyjnym województwa zachodniopomorskiego – marszałek województwa oraz prezydenci, burmistrzowie i wójtowie JST,
- planowanie przestrzenne na obszarach morskich, w tym na obszarze wewnętrznych wód morskich – Urzędy Morskie w Szczecinie i w Słupsku,
- polityka przestrzenna na obszarach przygranicznych Polski i Niemiec – Minister Infrastruktury, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, właściwe organy rządu Brandenburgii, Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Berlina, Komitet Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej,
- polityka przestrzenna na obszarach chronionych – Marszałek Województwa w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska,
- gospodarka przestrzenna aglomeracji szczecińskiej z uwzględnieniem transgranicznego obszaru metropolitalnego – miasta Szczecin i Berlin, inne miasta historycznego regionu Pomorza oraz regiony samorządowe i niemieckie landy.

Porządkowanie problemów generowanych przez powyższe uwarunkowania odbywa się w długotrwałych procesach procedur ustawowych, negocjacji, opiniowania i uzgodnień pomiędzy poszczególnymi instytucjami i państwami. Konferencja TPP staje się instytucją dynamizującą te procesy i stwarzającą korzystne warunki ich optymalizacji.

W trakcie I KTPP, w roku 2009, poruszane tematy wykraczały poza obszar planowania przestrzennego. Dotyczyły one m.in. problemów wdrożenia dyrektywy unijnej INSPIRE,

znaczenia projektów „miękkich" dla programowania inwestycji publicznych o znaczeniu ponadlokalnym, rozwoju funkcji Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego *CETC–Route 65* oraz współpracy samorządów ze środowiskiem naukowo-badawczym. Program II KTPP, z której większość referatów stanowi treść niniejszego opracowania, inicjuje wieloletnią współpracę międzynarodową i transgraniczną w sferze gospodarki przestrzennej obejmującej obszary planowania przestrzennego terytorialnego i morskiego. Zaproszenie do dyskusji ekspertów zajmujących się planowaniem przestrzennym na poziomie krajowym w ramach Polskiej Akademii Nauk oraz zespołu autorskiego „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030" zaowocowało uwzględnieniem postulatów samorządu Województwa Zachodniopomorskiego, dotyczących znaczenia priorytetów rozwoju regionu oraz rangi Szczecina w krajowym dokumencie planistycznym oraz innych dokumentach strategicznych. Miasto Szczecin włączone zostało do krajowej metropolii sieciowej a struktura polskich obszarów morskich uwzględniona została po raz pierwszy w typologii obszarów funkcjonalnych „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030", przyjętej przez Stały Komitet Rady Ministrów w maju 2011 roku.

W trakcie konferencji zaprezentowany został przegląd projektów planów zagospodarowania przestrzennego tych województw, które w ciągu miesiąca po konferencji podpisały z Ministrem Rozwoju Regionalnego porozumienie o podjęciu pracy nad strategią rozwoju obszaru Polski Zachodniej. W trakcie konferencji województwa obejmujące obszar polskiej części pogranicza polsko–niemieckiego podpisały porozumienie z Ministrem Infrastruktury w sprawie podjęcia prac nad studium przestrzennym tego obszaru. Prezentacja poglądów środowiska ekspertów krajowych na metodologię opracowywania dokumentów planistycznych wpisujących się w hierarchiczność skali opracowań oraz ocena proponowanych przez regiony priorytetów rozwoju przestrzennego pozwoliła na przyspieszenie podjęcia prac nad strategią Polski Zachodniej i „Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza polsko–niemieckiego". III KTPP, która odbyła się 4 i 5 lipca 2011 roku, stanowiła oczekiwane forum środkowoeuropejskie, służące dyskusji nad uwarunkowaniami rozwoju polityki miejskiej w ośrodkach skupiających funkcje metropolitalne o szczególnie złożonych procesach przekształceń związanych z gospodarką morską oraz z przygranicznym położeniem. Drugi dzień II konferencji TPP, poświęcony planowaniu przestrzennemu na obszarach morskich, zaowocował prezentacją pilotowych projektów w zakresie metodologii zapisu planu zagospodarowania przestrzennego obszaru morskiego, badań zasobów surowców na obszarach morskich oraz wybranych problemów w sferze zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi. Rezultatem obrad w obszarze tych zagadnień było m.in. rozszerzenie krajowych konsultacji, organizowanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego dla „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030", o zagadnieniach styku z gospodarką morską i planowaniem przestrzennym na morzu (14 marca 2011 – Szczecin, Muzeum Narodowe) oraz organizację międzynarodowego seminarium *Maritime Spatial Planning* (22 listopada 2011 – Szczecin, Urząd Morski). Trwają procesy związane z wdrożeniem i rozwojem międzynarodowej współpracy na opisanych tu, specyficznych obszarach planowania przestrzennego. Rezultaty kolejnych etapów tych prac będą uzasadnioną treścią kolejnych edycji Konferencji Transgraniczne Planowanie Przestrzenne. Zapoznanie się zatem z opublikowanymi w niniejszej pozycji wydawniczej – referatami II KTPP powinno być uznane za interesujące i przydatne w każdym czasie.

II. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE W KORYTARZU ODRY

2.1. Determinanty rozwoju przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego w aspekcie pogranicza polsko-niemieckiego — Władysław Husejko

Władysław Husejko,
Przewodniczący Rady Miejskiej w Koszalinie,
Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego
w latach 2008-2010

Województwo Zachodniopomorskie jest wiodącym regionem kreującym politykę przestrzenną na pograniczu Polski i Niemiec wspólnie z Lubuskim, Dolnym Śląskiem i Wielkopolską. Obszar Pomorza Zachodniego to w większej części swojej powierzchni dorzecze Odry i jej estuarium, które stanowią kluczowe tereny przestrzennych uwarunkowań rozwoju historycznego Pomorza z głównym miastem Szczecin (w tym Meklemburgii–Pomorza Przedniego). Region powiązany jest funkcjonalnie z węzłowym dla tras żeglugi morskiej na Bałtyku obszarem morskim, poprzez Zatokę Pomorską, naturalną areną wodną zapewniającą dostęp do strategicznych dla gospodarki narodowej portów w Szczecinie i Świnoujściu. Region Pomorza Zachodniego to również węzeł korytarzy transportowych: przebiegającego równoleżnikowo z Hamburga do Rygi, zwanego *Via Hanseatica* oraz — południkowego korytarza biegnącego wzdłuż Odry ze Skandynawii nad Adriatyk, zwanego *CETC — Route 65.* W ramach międzyregionalnej i transnarodowej inicjatywy współpracy, pod nazwą *Partnerstwo Odry* opracowane zostało studium przestrzenne — mapa ośmiu regionów z Berlinem, Schwerinem, Dreznem i Poczdamem, z Wrocławiem, Szczecinem, Poznaniem i Zieloną Górą — powiązanych liniami transportowymi w dobrze funkcjonujący obszar komunikacyjny, ważny dla rozwoju zachodniej Polski i strategiczny dla całego kraju. To wielki obszar przestrzennej dyfuzji rozwoju, którego procesy zachodzą wzdłuż paneuropejskich korytarzy transportowych; funkcjonujących (PKT II — z Berlina przez Warszawę w kierunku Moskwy i PKT III – z Berlina i Drezna przez Wrocław do Kijowa) oraz postulowanego korytarza *CETC – Route 65*, w którym Szczecin wraz ze Świnoujściem jest kluczowym węzłem projektowanych autostrad morskich i lądowych (trasy Świnoujście – Ystad i Świnoujście – Kłajpeda oraz drogi nr 6 i 3).
W dokumentach Komisji Europejskiej, zawierających scenariusze strategii rozwoju gospodarczego i przestrzennego, przeważają formuły:

- wzmocnienie transeuropejskich sieci technologicznych,
- policentryczny rozwój sieci miast europejskich,
- wzmocnienie spójności terytorialnej.

Wyzwania te są również priorytetami rozwoju Zachodniego Pomorza i całego dorzecza Odry. W „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego" aglomeracja szczecińska i zespół miast Koszalin — Kołobrzeg stanowią oś spójności regionu, wykorzystującą potencjał znajdującej się na jej przedłużeniu metropolii berlińskiej — europejskiej lokomotywy rozwoju. Naturalną osią rozwoju jest też dla regionu rzeka Odra, łącząca Szczecin z Wrocławiem – biegunami wzrostu polskiej części obszaru pogranicza polsko-niemieckiego oraz znajdujące się w Dolinie Odry lub w zasięgu jej oddziaływania ważne miasta – węzły sieci osadniczej: Świnoujście, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra i Opole. Ten odrzański łańcuch miast musi sprostać rywalizacji w polskiej metropolii sieciowej, postrzeganej przez rząd jako układ koncentryczny ze stołeczną Warszawą, poprzez komplementarność rozwoju ośrodków uniwersyteckich a jednocześnie wpisać się w sieć metropolii bałtyckich, wiodących centrów naukowych oraz kształtujących kierunki rozwoju gospodarczego regionu, wykorzystujących również tradycje hanzeatyckie.

2.2. Nowe tendencje w strategiach i politykach przestrzennego rozwoju w krajach UE w świetle współczesnych wyzwań globalizacyjnych – Tadeusz Markowski

Prof. dr. hab. Tadeusz Markowski
Przewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN

2.2.1.Wprowadzenie

W ramach integrowania się państw we wspólne systemy rynkowe zdolne do konkurowania na arenie globalnej, zachodzi potrzeba integrowania nie tylko reguł rynkowych, ale i przestrzeni geograficznej. Okazuje się bowiem, że korzyści z wprowadzenia jednolitej waluty nie dały na tyle istotnej obniżki kosztów transakcyjnych, która zwiększyłaby w wystarczający sposób konkurencyjność gospodarczą UE. Dalsze możliwości rozwoju Europy tkwią między innymi w osiąganiu większej spójności przestrzennej i terytorialnej. Spójna i zagospodarowana we właściwy sposób przestrzeń europejska staje się źródłem budowania trwałych przewag konkurencyjnych przedsiębiorstw. Dzięki temu koszty funkcjonowania firm i koszty konsumpcji użytkowników przestrzeni mogą być stale obniżane.

Oficjalne zadekretowanie „spójności terytorialnej", jako trzeciego wymiaru polityki kohezyjnej UE (obok spójności społecznej i gospodarczej), zainspirowało poszczególne kraje do podejmowania wysiłków na rzecz strategicznego planowania wielkoprzestrzennego w kontekście narodowym i europejskim. Sprawy zagospodarowania przestrzennego, szeroko rozumiane, uzyskują wymiar europejski, który dotychczas był zastrzegany do wyłącznej kompetencji krajów członkowskich (Traktat Rzymski).

2.2.2. Europejskie tendencje w planowaniu przestrzennym

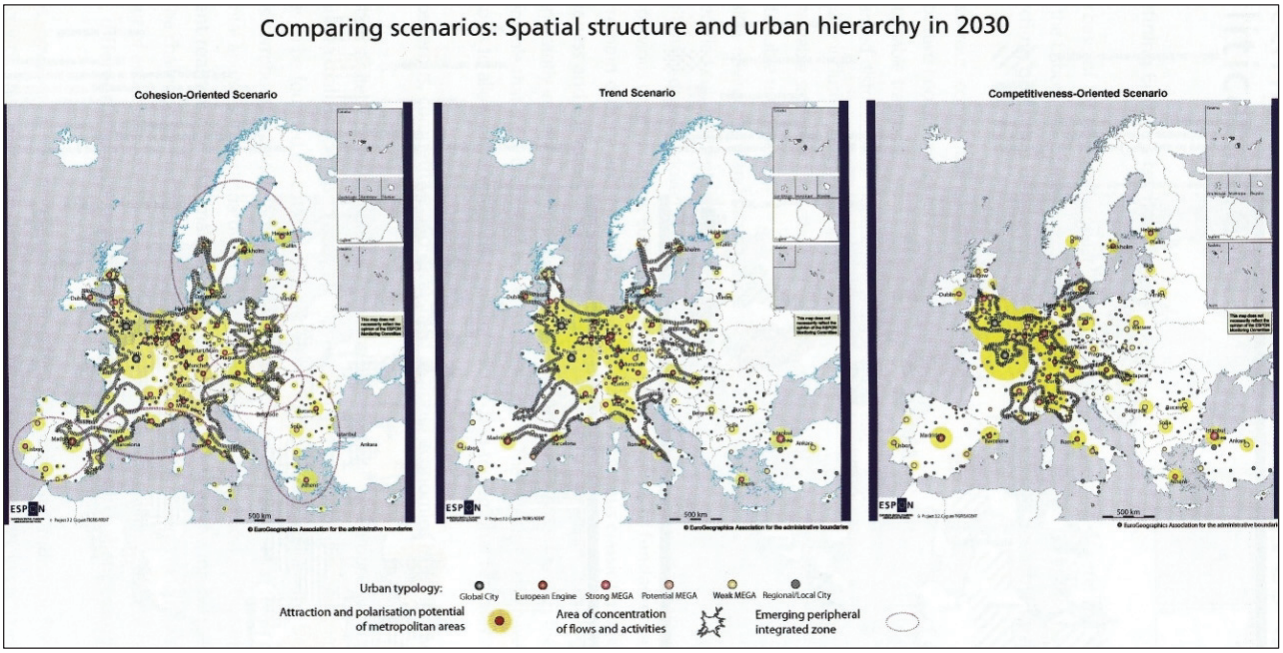
Za rozwojem planowania wielkoprzestrzennego Europy i potrzebą koordynacji zasadniczych kwestii dotyczących zagospodarowania obszarów funkcjonalnych przemawiają różne wyzwania m.in. takie jak:

- potrzeba koordynacji przestrzennych decyzji w obszarach przygranicznych,
- konieczność posiadania własnej wizji rozwoju przestrzennego Unii Europejskiej, bez której niemożliwe jest prowadzenie racjonalnych i kompromisowych uzgodnień w zakresie wspólnotowej polityki spójnościowej,
- konieczność sprostania globalnej presji konkurencji gospodarczej w skali makroregionalnej,
- konieczność dysponowania narzędziem analizy kontynentalnych i globalnych skutków przestrzennych wynikających z obecnej fazy rozwoju cywilizacyjnego,
- konieczność zapobiegania wykluczaniu jednostek terytorialnych z rozwoju gospodarczego,
- potrzeba tworzenia warunków dla sustensywnego rozwoju społeczności Europy w oparciu o odnawialne zasoby środowiska,
- zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego,
- poprawa dostępności terytorialnej.

Wyzwania te zmuszają do zadawania zasadniczych pytań o miejsce, formę, zakres i treść planowania przestrzennego w całym systemie planowania publicznego Unii Europejskiej. Od czasu przyjęcia ESDP (Europejskiej perspektywy rozwoju przestrzennego) pojawiły się także próby szerszego spojrzenia na wielkoprzestrzenne układy europejskie – obejmujące wielonarodowe regiony (por. programy: VASAB, CADSES).

W wielu krajach UE obserwujemy wyraźny wzrost roli narodowego planowania strategicznego w zakresie wytyczania najważniejszych kierunków zintegrowanego rozwoju z silnymi

akcentami przestrzennymi. Istotny wpływ na kształtowanie europejskich i narodowych polityk przestrzennych ma także unijny program ESPON. Na tle analiz przestrzennych Europy prowadzonych w ramach ESPONU–u, pojawiają się nowe formalne i nieformalne wizje i kierunki rozwoju Europy, które prowokują do dalszej dyskusji i budowy własnych narodowych wizji i scenariuszy rozwoju.



Rys. 1 (3 scenariusze rozprzestrzenia się rozwoju).Źródło: Program ESPON. Scenariusze rozwoju Europy w 2030 r.

Wywołuje to różne reakcje poszczególnych państw, które chcą się aktywnie włączyć do tej debaty i kontrolować proces formułowania nowych polityk prorozwojowych w UE. Stąd też między innymi pojawiła się polityczna potrzeba posiadania narodowych zintegrowanych strategii rozwoju, które m.in. służą rządowym urzędnikom w negocjacjach o priorytety rozwojowe infrastruktury europejskiej i o podział środków ze wspólnych funduszy.

Do ważnych słów—kluczy, które narzucają specyficzny charakter europejskiej debacie o przyszłości polityki rozwoju, możemy zaliczyć:

- metropolie i funkcjonalne zurbanizowane obszary – uznanie roli miast, jako sił napędowych i szukanie nowych czynników sprawczych wzrostu konkurencyjności Europy w zglobalizowanej gospodarce,
- planowanie i zarządzanie zintegrowane,
- spójność terytorialna i przeciwdziałanie wykluczeniu,
- współpraca przygraniczna i międzynarodowa,
- policentryczność sieci osadniczej,
- konkurencyjność miast,
- współpraca miast z obszarami wiejskimi,
- dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze.

W konsekwencji lansowania hasła wzmocnienia policentryczności sieci osadniczej i poprawy konkurencyjności regionów mamy nowe podejście do rozwoju układów miejskich. Pojawiają się koncepcje rozwoju układów multipolarnych, bipolarnych i sieciowych, lansowanych zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym. Podobne tendencje

występują w najbardziej kreatywnych gospodarczo regionach świata: krajach Azji Wschodniej, Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Meksyku. Hasła te są m.in. odzwierciedleniem cech współczesnej gospodarki oraz oczekiwanych tendencji rozwojowych. Stanowią swoiste uwarunkowania determinujące cele i priorytety narodowych strategii rozwoju gospodarczego, społecznego i przestrzennego. Do najczęściej wymienianych uwarunkowań i cech gospodarki należy zaliczyć:

- globalizację wytwarzania i globalizację rynków zbytu, której przyczynami i skutkami zarazem są: przyspieszenie technologiczne i produktowe, wzrastająca rola innowacji procesowych, marketingowych w działalności wytwórczej i usługowej, elastyczność produkcji, rozwój elastycznych form zintegrowanej obsługi logistycznej i rozwój tzw. gospodarki sieciowej. Ubocznymi skutkami procesów globalizacji jest m.in.:
  - globalizacja efektów zewnętrznych,
  - wzrost wrażliwości gospodarek na zagrożenia awariami technologicznymi, przyrodniczymi i terrorystycznymi,
  - globalna spekulacja gruntami i nieruchomościami – oraz *urban sprawl*,
  - wysoka mobilność mieszkańców – w tym wysoka pulsarność użytkowników (dobowa, tygodniowa i sezonowa) miast i obszarów metropolitalnych.
- elastyczność, hierarchizacja i segmentacja rynków pracy w zależności od typów funkcjonalnych miast,
- dyktat klasy kreatywnej w rozwoju metropolitalnym (GOW i gospodarka kreatywna wymagają zapewnienia maksymalnie efektywnego wykorzystania czasu przez klasę kreatywną, działającą na dynamicznych i elastycznych rynkach pracy)
- internacjonalizację usług,
- standaryzację i ujednolicanie wzorców konsumpcji i form zagospodarowania
- osłabienie zdolności interwencyjnej indywidualnych państw w sferze regulacyjnej i fiskalno–finansowej.

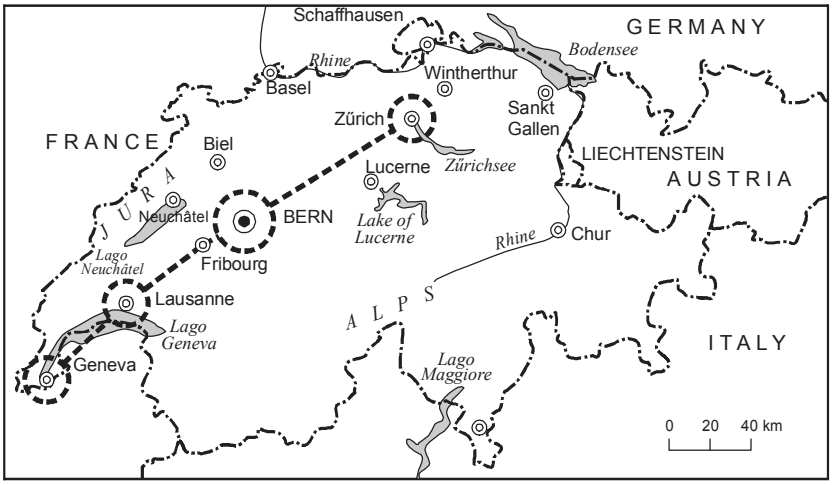
Przy takich tendencjach rozwoju cywilizacyjnego i gospodarczego wzrasta rola specyficznych terytorialnych czynników w uzyskiwaniu trwałych przewag konkurencyjnych ze strony firm. Powszechnie w literaturze przedmiotu podkreśla się wpływ funkcjonowania układu terytorialnego na poziom i rozwój kapitału intelektualnego i społecznego. Sieciowa gospodarka i potrzeba elastyczności produkcji narzucają i stymulują elastyczność zagospodarowania i stawiają pod znakiem zapytania tradycyjne sposoby planowania przestrzennego i zasady funkcjonowania gospodarki przestrzennej.

2.2.3. Strategiczne obszary rozwoju w narodowych strategiach rozwoju przestrzennego

Współczesne jednostki terytorialno-produkcyjne są złożonymi, bardzo dynamicznymi układami, w których, w tym samym czasie, zachodzi zarówno konkurowanie na jednym polu, jak i współpraca na drugim. Raz — jest to układ z przewagą relacji poziomych, a raz — pionowych. Budowane są wewnętrzne i zewnętrzne koalicje współpracy (także na poziomie globalnym). Kraje nasycone infrastrukturą techniczną przechodzą do wdrażania strategii wzmacniających związki sieciowe (współpracę) między organizacjami; kładą nacisk na rozwój kolei wysokich prędkości i podnoszenie jakości transportu publicznego.

Należy zwrócić uwagę na zaangażowanie krajów w lansowanie sieciowych lub bipolarnych megametropolii. Historia ich lansowania jest dość długa a obecnie na kanwie mody na metropolie przeżywa swój renesans. Szczególnie zainteresowane tym podejściem są kraje małe lub kraje, które posiadają średnie miasta i policentryczny system osadniczy miast. Do takich państw należą: Holandia z systemem miast Randstad. Belgia z „Flamish Diamond", Szwajcaria w pasie od Genewy przez Berno do Zurychu (rys 2), północne Włochy (takie

miasta jak: Turyn, Mediolan, Parma, Modena, Bolonia, Ravenna [Florencja], Rimini –rys. 3). Kluczem do ich rozwoju jest system wysokiej jakości transportu publicznego.



Rys. 2. Szwajcarskie pasmo rozwoju (oprac. własne).

Rys 3. Turyńsko - boloński pas rozwoju (oprac. własne)

Widoczne są także próby budowania sieciowych układów metropolitalnych międzynarodowych np.: Malmö – Kopenhaga, Wiedeń – Bratysława, Węgry z Austrią, mimo że Węgrzy mają kłopot ze względu na konflikty narodowościowe ze Słowacją.

W duńskiej strategii rozwoju przestrzennego postawiono następujące priorytety:

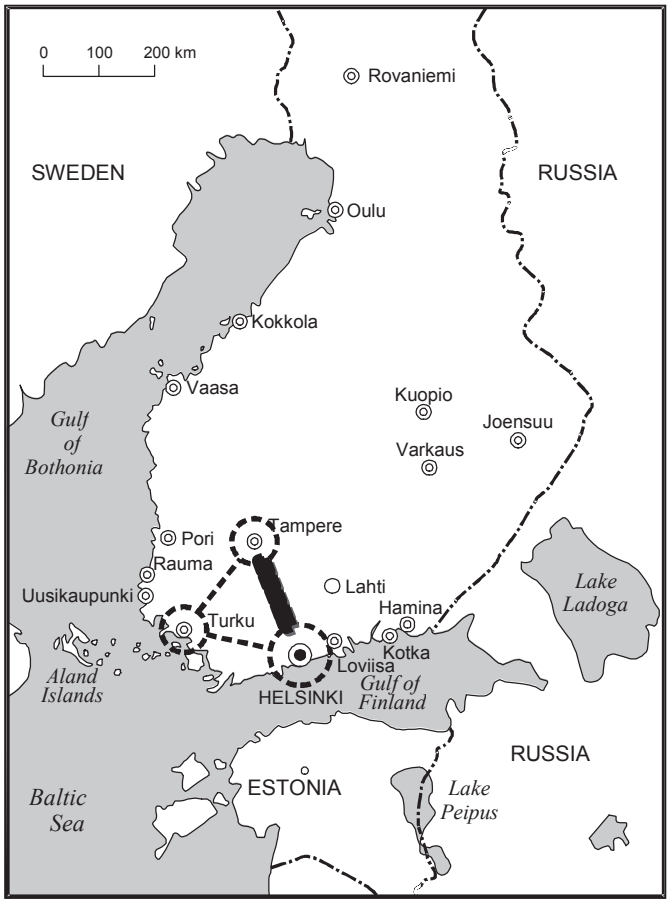
- promocja transportu publicznego w obszarach metropolitalnych,
- stworzenie silnych regionów zurbanizowanych wzmacniających konkurencyjność całego kraju.

Współpraca międzynarodowa w układzie metropolitalnym Kopenhaga — Malmö — chęć wzmocnienia swojej części regionu metropolitalnego Øresund w odpowiedzi na presję konkurencyjną Szwecji (rys. 4).

Rys 4. Układ bipolarny Kopenhaga – Malmö (oprac. własne).

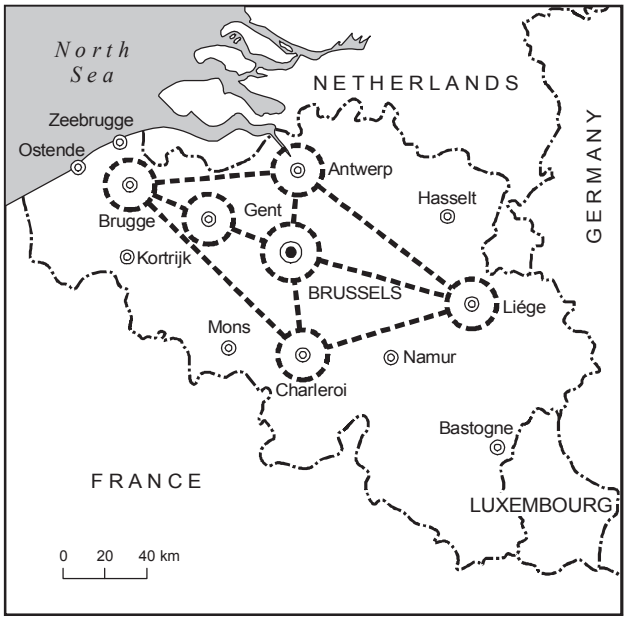
W Finlandii częściowe upodmiotowienie regionów i instytucjonalizacja struktur odbyła się pod wpływem funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Poprzednio kraj liczący ok. 6 mln mieszkańców praktycznie upodmiotowionego regionu nie potrzebował. Do sprawnego zarządzania krajem wystarczały dwa poziomy władzy: rząd i władze lokalne. Obecnie Finlandia także dąży do wylansowania silnego regionu innowacyjnego opartego na bipolarnym układzie Helsinki–Tampere tzw. „Science Corridor", którego rozwój ma być wzmacniany przez budowę wysokiej jakości połączeń transportu masowego (rys 5.)

W Wielkiej Brytanii, także są tworzone struktury zarządzania obszarami metropolitalnymi np.: Manchester – Liverpool, Edinburgh – Glasgow. Przykładem regionalizacji w powiązaniu z interesującą nas metropolizacją jest Belgia. W ramach różnojęzycznych regionów tj. Walonii i Flandrii obserwujemy tendencje do separacji oraz regionalne próby tworzenia w ramach tych regionów silnych regionalnych zespołów metropolitalnych. Od kilku lat lansowany jest zespół miast nazwany „Diamentem Flamandzkim" (rys 6.)



Rys 5. Trójkąt Fiński (oprac. własne).

W Holandii za strategiczny cel uznano wzmocnienie obszarów (miast) centralnych i powiązań między obszarami. Motywem przewodnim strategii jest wzmocnienie międzyna-rodowej pozycji Holandii jako całości, a nowe kluczowe cele strategii holenderskiej to: Main Ports, Brain Ports, Green Ports. Holenderski region Randstad jest interesującym przykładem policentrycznego regionu miejskiego, który powstaje przy silnym wsparciu rządu holenderskiego
(rys 7).



Rys 6. Belgia - Flamandzki Diament (oprac. własne)

W strategii szwedzkiej zapisano, iż najważniejszymi celami są:

- wzmocnienie policentrycznej struktury w obszarach intensywnej urbanizacji (skutki tej polityki wpłyną na północny obszar Polski),
- wysiłki na rzecz pokonywania przygranicznych barier językowych i kulturowych,
- integracja rynków pracy,
- wydajny system transportu na obszarach silnie zurbanizowanych,
- rozwój taniego transportu lotniczego w obszarach mniejszej gęstości zaludnienia.

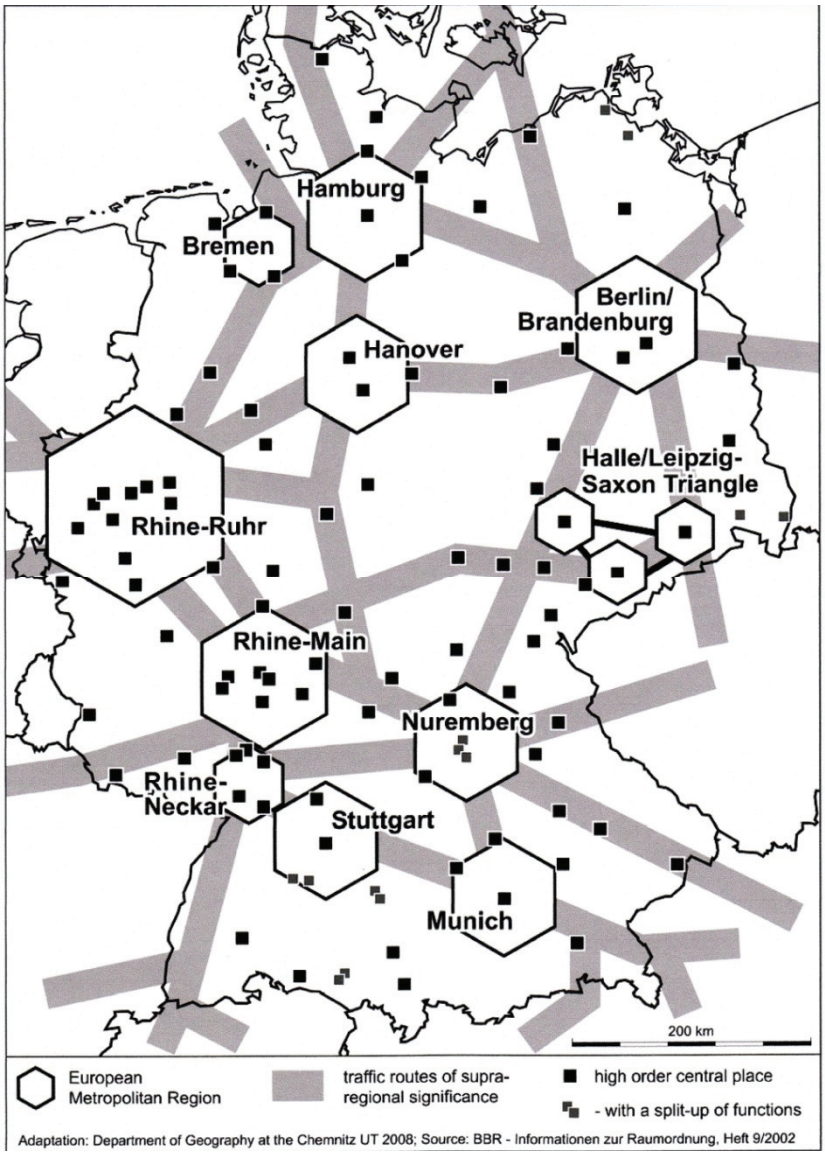
Rys. 7 Holandia Randstad (oprac. własne).

We Francji postawiono na dwa cele:

1. Sustensywny rozwój miast z uwzględnieniem wzrostu konkurencyjności miast europejskich.
2. Wsparcie miast walczących z wewnętrznymi problemami obszarowymi (fragmentacja, wykluczenie społeczne, strefy portowe etc.).

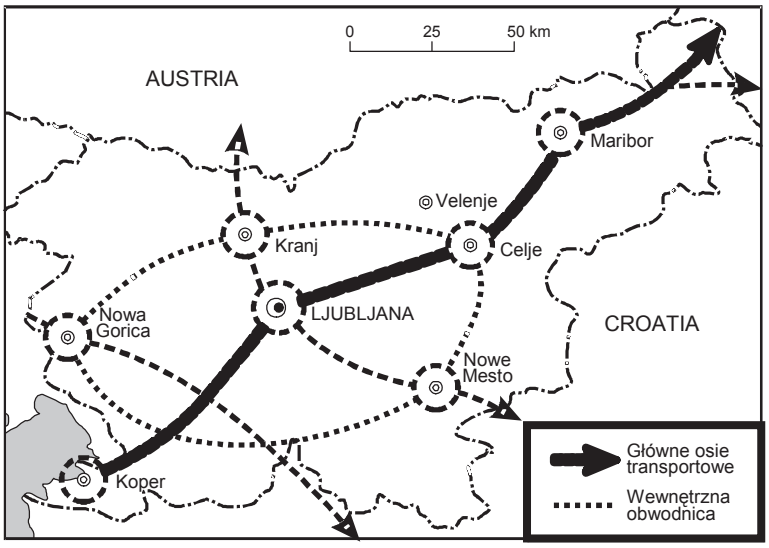
W strategii francuskiej podkreślono konieczność przygranicznej współpracy aglomeracji i rozwój metropolitalnych sieci.

W niemieckiej strategii rozwoju przestrzennego w obszarze wschodnim pojawiają się próby stworzenia silnego zespołu metropolitalnego bazujące go na trzech układach miejskich Halle/ Lipsk – Drezno – Chemnitz. Jest to tzw. „Trójkąt Saksoński” (Rys. 8).



Rys. 8. Europejskie Regiony Metropolitalne w Niemczech 2005. Źródło: jw.

W Czechach strategia rozwoju przestrzennego opiera się na rozwoju węzłowo- pasmowym z wyróżnieniem kilkunastu obszarów problemowych i rozwojowych. Zasygnalizowana jest w niej rola układu komunikacyjnego wiążącego trzy miasta: Wiedeń, Bratysławę i czeskie Brno, Ostrawa natomiast w oficjalnym projekcie ma wręcz nawiązywać do układu wiedeńskiego.



Rys. 9. Słowenia - Główna oś rozwojowa (oprac. własne).

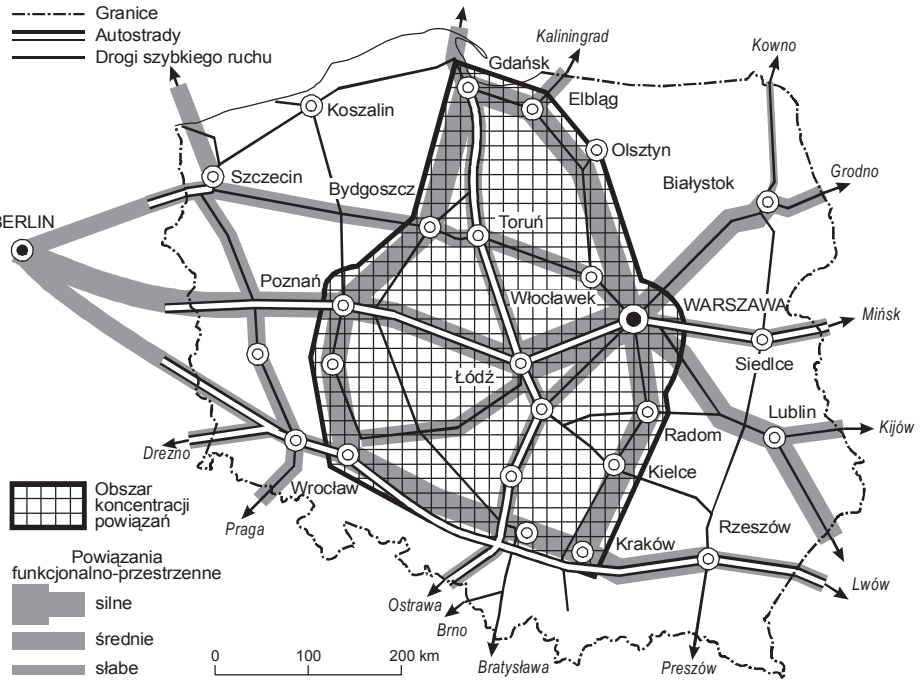
Słowenia jest dlatego interesującym przykładem, iż należy do małych krajów, które po uzyskaniu niepodległości raczej angażują się w wewnętrzne sprawy (syndrom małych krajów świeżo po usamodzielnieniu). W strategii daje się odczytać ogólną orientację na sprawy europejskie a mało jest

podkreślany aspekt sąsiedzki. Słowenia lansuje rozwój policentrycznego układu węzłowo–pasmowego, a w tym liniowego układu trzech największych miast (rys 9).

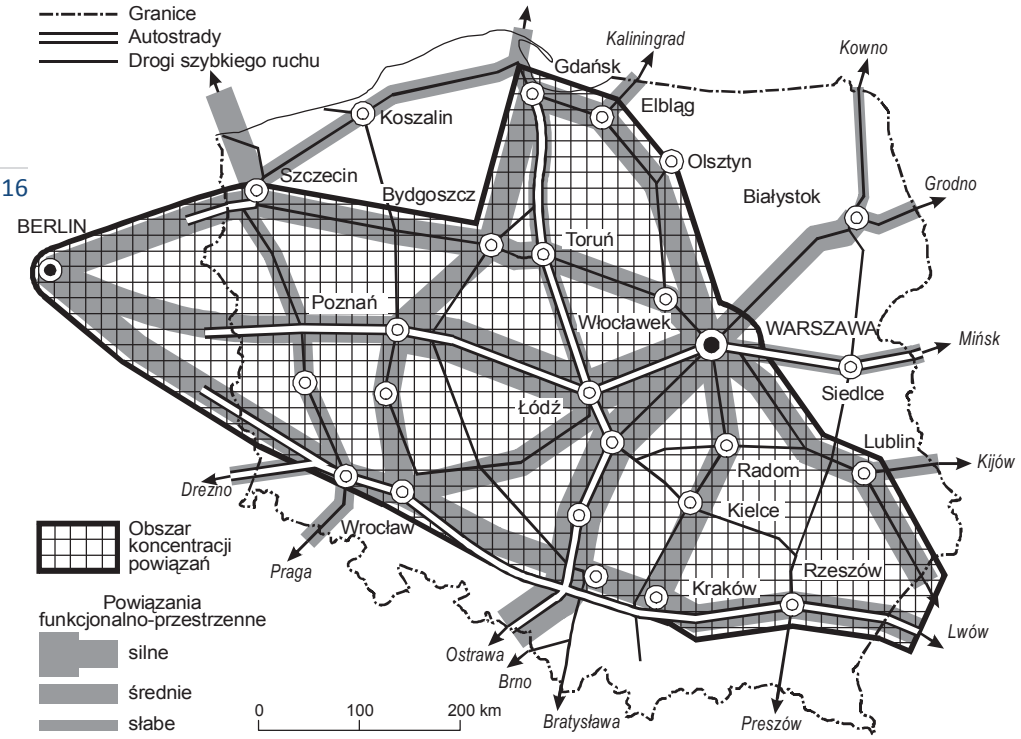
2.2.4. Podsumowanie

W świetle przeprowadzonej analizy tendencji w przykładowych strategiach przestrzennych państw europejskich można pokusić się o zaprezentowanie generalnych rekomendacji dla polskiej polityki przestrzennej. Z obserwacji dokonujących się aliansów między jednostkami osadniczymi obszarów zurbanizowanych pod wpływem globalnej konkurencji wynika, iż bipolarna i wielopolarna współpraca między jednostkami zlokalizowanymi w aglomeracjach zachodzi nie tylko w sytuacji występowania funkcji komplementarnych, ale coraz częściej także funkcji „konkurencyjnych".

Lansowanie rozwoju wielkich układów zurbanizowanych i sieci kooperujących miast wydaje się być ważnym elementem narodowych strategii. Przyczyna tego podejścia wydaje się dość oczywista. W ramach tendencji do standaryzacji uregulowań prawnych i wyrównywania zasad podatkowych w UE ─ przewagi konkurencyjne firm uzyskiwane dzięki decyzjom politycznym stopniowo zanikają. Również tzw. proste przewagi płacowe wynikające z zacofania gospodarczego są przewagami krótkotrwałymi. W związku z tym siłą rzeczy tzw. proste narodowe przewagi konkurencyjne będą stopniowo eliminowane. Natomiast trwałe przewagi tkwią w aglomeracjach. Układy terytorialne pozbawione nakładki z korzyści prostych i politycznych będą podawane coraz silniejszej presji konkurencyjnej. Ich zdolność do podtrzymania rozwoju będzie zależała od jakości lokalnych zasobów i ich zdolności odtwórczej, strategicznych aliansów między miastami itd. Mniejsze znaczenie więc będą miały uwarunkowania narodowe a rozwój gospodarczy będzie uzależniony od sprawności funkcjonalno – przestrzennej obszarów i układów powiązanych w ramach systemu miast europejskich. W narodowym interesie leży więc wykreowanie jak największej liczby układów terytorialnych zdolnych do stymulowania i podtrzymywania rozwoju. Z jednej strony będzie to czynnik sprzyjający polaryzacji rozwoju wewnątrz poszczególnych państw, a z drugiej da szanse na wytworzenie nowych obszarów wzrostu gospodarczego, które stworzą większe szanse na konwergencję rozwoju w układach międzynarodowych. Takim kierunkiem rozwoju wydaje się być koncepcja silnie powiązanych polskich obszarów metropolitalnych, które docelowo powinny być obszarem zdecydowanie poprawiającym spójność przestrzenną Europy Środkowo - Wschodniej rys. 10 i 11.



Rys. 10. Kierunki przekształceń w układzie powiązań funkcjonalno-przestrzennych miast metropolitalnych pod wpływem budowy autostrad i dróg ekspresowych – perspektywa 2015 r. (oprac. własne).



Rys. 11. Kierunki przekształceń w układzie powiązań funkcjonalno-przestrzennych miast metropo-litalnych pod wpływem budowy autostrad i dróg ekspresowych – perspektywa 2030 r. (oprac. własne).

Kraje zapóźnione infrastrukturalnie, a takim bez wątpienia jest Polska, muszą działać ze zdwojonym wysiłkiem, tj. budować infrastrukturę transportową i drogową oraz rozwijać związki sieciowe miast. W takiej koncepcji rozwoju przestrzennego Polski zdecydowanie wzrasta rola Szczecina, Województwa Zachodniopomorskiego i Lubuskiego oraz województw po przekątnej tj. Lubelskiego i Podkarpackiego.

Szczecin wraz ze swoim obszarem metropolitalnym powinien utworzyć koalicję z innymi miastami krajowymi, europejskimi na rzecz rozwiązywania podobnych problemów oraz celem generowania synergicznych efektów rozwojowych. Mogą być to miasta morskie (portowe, postoczniowe etc.), miasta przygraniczne, miasta z uczelniami prowadzącymi badania związane z gospodarką, komunikacją i nawigacją morską, archeologią podwodną etc. Trzeba jednak pamiętać, że międzynarodowe sieci współpracy są możliwe do rozwoju w dłuższej perspektywie. W wielu przypadkach jest potrzebna zmiana pokoleniowa i zmiana społecznego systemu wartości. Przyspieszenie tego procesu jest możliwe, ale przy aktywnym udziale polskiego rządu i Komisji UE.

Bibliografia

1. A national strategy for regional competitiveness, entrepreneurship and employment 2007 -2013 – National Swedish strategic frame of reference for cohesion policy, 2006.
2. NOTA RUIMTE - National Spatial Strategy
   – creating space for development, Netherlands, 2006.
3. Planning for Economic Growth
   – the vision of the government of Denmark for spatial development, 2006.
4. Raporty programu ESPON.
5. Spatial planning and sustainable development in France, Ministère des Affaires Étrangères, DIACT, Paris, 2006.
6. Spatial Strategy for Slovenia, Ministry of Environment Spatial Planning and Energy, Lubljana, 2004.
7. The Spatial Policy of Czech Republic, 2006.

Kontakt: *prof. dr hab. Tadeusz Markowski*
Tadeusz.Markowski@wzmail.uni.lodz.pl

2.3. *Dylematy współpracy transgranicznej w Unii Europejskiej na tle reformy europejskiej polityki spójności — Jacek Szlachta*

Prof. dr hab. Jacek Szlachta
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

2.3.1.Przyszła polityka spójności Unii Europejskiej

Dyskusja nad przyszłą europejską polityką spójności (EPS) po roku 2013 dotyczy między innymi: budżetu, misji tej polityki, filozofii interwencji, zakresu europejskiej polityki spójności, algorytmu alokacji środków Wspólnoty, elastyczności systemu wdrażania, struktury Celów i Inicjatyw Wspólnoty, wielofunduszowości programów operacyjnych, zakresu finansowanych działań oraz poziomu terytorialnego koncentracji interwencji.

Generalnie nie ma zgody ze strony płatników netto co do zasadniczego zwiększenia skali budżetu Unii Europejskiej, w tym także polityki spójności, co wynika między innymi z kryzysu finansowego oraz problemów gospodarczych, jakie wystąpiły w strefie euro. Zmniejszenie budżetu Wspólnoty przy skali sztywnych płatności sprawiłoby, że wydatki rozwojowe, przede wszystkim na EPS, zmniejszyłyby się bardziej niż proporcjonalnie. Konieczne jest także uwzględnienie przez EPS konsekwencji nowych wyzwań, jakimi są: zmiany klimatyczne, globalizacja gospodarki, niekorzystne procesy demograficzne oraz rosnące ceny energii. Ocenia się, że Polska powinna zwiększyć swój udział w alokacji EPS z ok. 22% w latach 2007-2013 do ok. 27-30% w latach 2014-2020.

Istotne znaczenie ma określenie zakresu interwencji przyszłej EPS. Od roku 2007 przeniesiono Europejski Fundusz Rolny Rozwoju Obszarów Wiejskich i Europejski Fundusz Rybacki do odpowiednio Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej. Obecnie toczy się w Unii Europejskiej gra o wyprowadzenie kolejnego funduszu strukturalnego – Europejskiego Funduszu Społecznego z tej polityki. Ewentualne dalsze rozparcelowanie EPS pomiędzy polityki sektorowe (środowiskową, transportową, energetyczną, naukową itd.) oznaczałoby, że w latach 2014-2020 jej wpływ na zmiany strukturalne w Unii Europejskiej byłby bardzo ograniczony. Wymiar regionalny w polityce Wspólnoty zostałby w takiej sytuacji zdegradowany.

Ważnym wątkiem dyskusji jest elastyczność systemu wdrażania EPS. Różnorodne zabezpieczenia i usztywnienia wprowadzane celem ochrony interesów podatnika europejskiego spowodowały, że procedury zarządzania stały się bardzo kosztowne, powolne, nieelastyczne oraz skomplikowane. Kryzys finansowy uświadomił znaczenie tworzenia różnego rodzaju rezerw, eksperymentowania, wymieniania doświadczeń, tak, aby generować nowe pomysły i podejścia do rozwoju regionalnego, a także potrzebę ograniczenia kosztów transakcyjnych.

Struktura Celów i Inicjatyw Wspólnoty ma duży wpływ na efekty tej polityki. Aktualna EPS uwzględnia zarówno konwergencję, jak też konkurencyjność, a wyrazem tego są dwa pierwsze Cele tej polityki. Wskazuje się, że zasadniczemu poszerzeniu w przyszłości powinien ulec zakres Celu 3 (współpraca terytorialna)

Kluczowe znaczenie dla zmian w modelu tej polityki ma spójność terytorialna. Podstawą funkcjonowania Unii Europejskiej w nadchodzących dekadach będzie traktat reformujący (lizboński), który wszedł w życie 1 grudnia 2009 roku. Jego artykuł 3 zawiera zapis „(Unia) wspiera spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz solidarność między państwami członkowskimi". Szczególnym problemem jest oczywiście sposób ujęcia nowego wymiaru –

spójności terytorialnej. Wskazuje się na następujące kierunki interwencji służące bardziej zbilansowanemu i harmonijnemu rozwojowi Wspólnoty w układach terytorialnych:

1. Koncentracja, czyli pokonanie negatywnych konsekwencji zróżnicowań w zagęszczeniu funkcji gospodarczych; wyróżnia się obszary dużych miast, pośrednie oraz wiejskie.

2. Powiązanie terytoriów, czyli pokonanie dystansu. Wysokiej jakości powiązania transportowe w ramach całej Unii Europejskiej, ale także dostęp do usług ochrony zdrowia, edukacji, szerokopasmowego internetu, sieci energetycznych, centrów biznesowych i badawczych oraz usług biznesowych.
3. Współpraca czyli pokonanie podziałów. Chodzi między innymi o rozwinięcie różnych innowacyjnych form współpracy transgranicznej, pokonanie negatywnych konsekwencji różnych granic, w tym także regionalnych, rozwinięcie struktur kooperacji dla rozwiązywania problemów transgranicznych oraz skuteczne podejmowanie problemów, nieznających granic administracyjnych, takich jak środowisko przyrodnicze czy gospodarka wodna. Istotnym wymiarem jest także wspieranie tworzenia różnego rodzaju sieci.
4. Podjęcie problemów regionów o specjalnych cechach geograficznych oraz obszarów o szczególnych wyzwaniach rozwojowych. Jako przykłady wymienia się: regiony o niskiej gęstości zaludnienia, regiony wiejskie, regiony przygraniczne położone wzdłuż zewnętrznych granic Wspólnoty.

2.3.2. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej oparta na nowoczesnych czynnikach

Odniesienia te na poziomie Wspólnoty Europejskiej zawierają trzy kolejne dokumenty programowe: (1) Strategia Lizbońska z 2000 roku, (2) Odnowiona Strategia Lizbońska z 2005 roku oraz (3) Strategia Europa 2020 z 2010 roku.

Wspólnota Europejska w ubiegłym wieku traciła dystans w zakresie badań naukowych i postępu technologicznego względem USA i Japonii. Brak było dokumentu programowego wychodzącego poza średniookresowe programowanie budżetu i polityk Wspólnoty, ostatnio dotyczące kolejnych okresów siedmioletnich ─ 2000-2006 i 2007-2013. Doprowadziło to do przyjęcia w roku 2000 na szczycie w Lizbonie strategii uzupełnionej w roku 2001 na szczycie w Goeteborgu o elementy trwałego i zrównoważonego rozwoju, zakładającej, że już do roku 2010 Unia Europejska stanie się najbardziej konkurencyjną gospodarką światową. Jako misję Strategii Lizbońskiej (SL) określono zasadnicze zwiększenie wydatków na badania i rozwój, z około 2% PKB do około 3% PKB, czyli poziomu rejestrowanego w USA. Jako sposób wdrażania przyjęto otwartą metodę koordynacji, czyli realizowanie priorytetów SL poprzez poszczególne kraje członkowskie.

Brak skuteczności wdrażania tej strategii doprowadził w roku 2005 do przyjęcia Odnowionej Strategii Lizbońskiej. Założono w niej, że wszystkie polityki Wspólnoty powinny zostać podporządkowane Odnowionej Strategii Lizbońskiej. Wyrazem tego było indykatywne założenie, że w regionach Celu pierwszego (konwergencja) europejskiej polityki spójności przynajmniej 60% środków Wspólnoty powinno zostać przeznaczone na tak zwane priorytety lizbońskie, a w regionach Celu 2 (konkurencyjność) powinny praktycznie stanowić jedyny kierunek finansowania.

Pomimo ograniczonej skuteczności wdrażania tych dwu edycji strategii należy zwrócić uwagę na ich znaczenie, wprowadziły one bowiem do regionalnych strategii i programów operacyjnych w szerokim zakresie takie kategorie ekonomiczne jak: gospodarka oparta na wiedzy, społeczeństwo informacyjne, informacyjne i komunikacyjne technologie, podatne na innowacje regiony (learning regions) itd.

W roku 2009 Unia Europejska przedstawiła dokument Europa 2020 (EU 2020), który został poprawiony i uzupełniony po konsultacjach społecznych w marcu 2010 roku oraz zaakceptowany przez kraje członkowskie w czerwcu 2010 roku. Strategia EU 2020 ma

zastąpić Strategię Lizbońską oraz być podstawą nowych zintegrowanych wytycznych na rzecz wzrostu i zatrudnienia, dotyczących polityki makroekonomicznej, mikroekonomicznej i rynku pracy. Jako priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej do roku 2020 zaproponowano:

- rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacjach,
- promocję gospodarki oszczędzającej zasoby ─ zielonej i konkurencyjnej,
- sprzyjanie gospodarce o wysokim zatrudnieniu, zapewniającej wysoką spójność społeczną i terytorialną.

Na tej podstawie sformułowano następujące cele jakie powinny zostać osiągnięte przez kraje członkowskie Unii Europejskiej do roku 2020:

- 75% wskaźnik zatrudnienia dla grupy wiekowej dotyczącej roczników 20-64,
- 3% produktu krajowego brutto przeznaczanego na badania i rozwój,
- 20/20/20 w zakresie klimatu i energetyki, czyli zmniejszenie emisji CO2 o 20%, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii do 20% oraz poprawa efektywności energetycznej o 20%,
- udział młodzieży kończącej wcześniej edukację na poszczególnych poziomach zminimalizowany do 10% i minimum 40% młodzieży w odpowiednich rocznikach kończących studia,
- 25 milionów ludzi mniej pozostających w strefie ubóstwa.

Jak widać, nie występuje pełna zgodność pomiędzy tymi trzema priorytetami i pięcioma celami. Jako sposób wdrażania EU 2020 określono tzw. inicjatywy flagowe, które zostały ułożone w układzie sektorowym, zupełnie pomijając wymiar regionalny.

Mimo swoich niewątpliwych i szeroko eksponowanych przez Komisję Europejską zalet Strategia EU 2020 ma szereg słabości z punktu widzenia wzmocnienia regionalnego wymiaru polityk rozwojowych. Są one następujące:

A. Jest aprzestrzenna, została napisana w tradycyjnym nurcie ekonomii, całkowicie abstrahuje od nowych nurtów naukowych, związanych z ekonomią miejsc i ekonomią przepływów;

B. Wyrazem bardzo tradycyjnego podejścia do problematyki rozwoju społeczno-gospodarczego jest powracanie do pojęcia i konceptu polityki przemysłowej jako uniwersalnego remedium na kryzysogenne struktury społeczno-gospodarcze. Według EU 2020 polityka przemysłowa uzupełniająca politykę makroekonomiczną ma być w najbliższej dekadzie podstawowym instrumentem interwencji w Unii Europejskiej;

C. Procesy rozwojowe we Wspólnocie widzi przede wszystkim w partnerstwie państw członkowskich i instytucji Unii Europejskiej. Niemal pomija poziom regionalny
i lokalny jako ważnych aktorów stymulowania procesów rozwojowych oraz wielopoziomowe zarządzanie publiczne (multilevel governance);

D. Całkowicie pominięto spójność gospodarczą, a bardzo tradycyjnie ujęto spójność społeczną i terytorialną. Propozycje programowe zawarte w EU 2020 oznaczają praktyczne wyprowadzenie Europejskiego Funduszu Społecznego z europejskiej polityki spójności i nadanie temu instrumentowi przeważającego charakteru i wymiaru socjalnego;

E. Według EU 2020 podstawowym sposobem skutecznego podjęcia i ewentualnego rozwiązania problemów mających wymiar terytorialny we Wspólnocie jest wzrost mobilności siły roboczej oraz redukcja negatywnego oddziaływania granic wewnętrznych pomiędzy państwami członkowskimi.

Oznacza to, że kluczowe znaczenie ma oddziaływanie na emigrantów i preferencje dla przemieszczeń siły roboczej, a nie kapitału. Nie tworzy to przesłanek dla nowoczesnego ujęcia spójności terytorialnej, poprawiającej parametry lokalizacyjne miejsc.

F. Zasadniczo pominięto kwestię wspierania dyfuzji procesów rozwojowych. Jeśli EU 2020 bezpośrednio i pośrednio stymuluje koncentrację przestrzenną czynników produkcji w wiodących regionach Europy, rosnące znaczenie ma przenoszenie impulsów rozwojowych na obszary pośrednie i peryferyjne, które są znacznie słabiej wyposażone w nowoczesne czynniki produkcji.

Jak widać z tego opisu, strategia EU 2020 została napisana z pozycji najsilniejszych państw Unii Europejskiej. Postępując konsekwentnie, należałoby ograniczyć zakres merytoryczny i zasięg terytorialny europejskiej polityki spójności, a priorytety budżetowe Wspólnoty powinny zostać ustrukturyzowane w układzie proponowanych w EU 2020 obszarów tematycznych. Najprawdopodobniej strategia EU 2020, przyjęta w proponowanym pierwotnie kształcie, mogłaby stanowić podstawę ograniczenia alokacji dla Polski uruchamianych w ramach europejskiej polityki spójności. Należałoby bowiem wspierać polityki sektorowe, organizować konkursy na poziomie Komisji Europejskiej, unikając w miarę możliwości prealokacji, a priorytety powinny być ustalane dla regionów najsilniejszych. Ponieważ w dziesięciu najsilniejszych regionach Wspólnoty wydaje się około 50% środków na badania i rozwój, w oczywisty sposób to one byłyby beneficjentami tego procesu. Dlatego takie znaczenie dla Polski ma powiązanie procesowania dokumentu strategii EU 2020 z dyskusją budżetową oraz zapewnienie, że polityka spójności będzie kluczowym instrumentem wdrażania tej strategii. Zgodnie z najważniejszymi wnioskami Polski zgłoszonymi w konsultacji: (1) EU 2020 powinna być zorientowana terytorialnie, (2) polityka spójności powinna być traktowana jako podstawowy instrument wdrażania EU 2020, (3) infrastruktura powinna być także celem EU 2020 oraz (4) Europejski Fundusz Społeczny powinien być także w latach 2014-2020 instrumentem polityki rozwojowej Wspólnoty. Oczywiście zwrócenie uwagi na potrzebę programowania rozwoju społeczno-gospodarczego w średniookresowym horyzoncie czasowym, realizowanego w oparciu o nowoczesne czynniki rozwoju, jest bardzo istotnym pozytywnym przesłaniem tego dokumentu.

W wyniku przeprowadzenia konsultacji społecznych w kilku miejscach dokumentu EU 2020 dopisano spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną, w niektórych bez specjalnego sensu, można powiedzieć rytualnie. Jednak sprawiło to, że dokument, który początkowo był wrogi wobec europejskiej polityki spójności, stracił taki wymiar, możemy bowiem obecnie starać się określić, w jaki sposób polityka spójności będzie służyła wdrażaniu strategii Europa 2020.

2.3.3. Wnioski dla finansowania współpracy transgranicznej

Istotnym elementem dyskusji nad przyszłą polityką spójności są wnioski odnośnie kształtowania współpracy transgranicznej w kolejnym okresie programowania budżetu i polityk Wspólnoty w latach 2014-2020. Najważniejsze tematy dyskusji są następujące:

- jaka powinna być skala alokacji środków Wspólnoty. Jeśli jest to tak istotna sfera interwencji o istotnych walorach mnożnikowych, to wielkość środków powinna być znacznie większa, stanowiąc być może nawet dwucyfrowy udział (nie mniej niż 10%) w budżecie EPS,
- czy alokacje powinny być przeznaczane na kraje, czy też na programy. Państwa Wspólnoty pilnują alokacji narodowych, jednak logika programów transgranicznych wymagałaby zintegrowanego finansowania podejmowanego w skali poszczególnych programów,
- jakie powinno być menu tej współpracy, czy nie powinno nastąpić istotne ograniczenie dotychczasowego zakresu finansowania. Między innymi formułowane są wątpliwości odnośnie zasadności finansowania infrastruktury. Zarazem

wskazuje się na negatywne konsekwencje rozproszenia środków na dużą liczbę bardzo małych projektów,

- czy zachować w przyszłości wszystkie trzy kierunki finansowania współpracy transgranicznej; nie ma wątpliwości odnośnie znaczenia finansowania współpracy przygranicznej wzdłuż wewnętrznych granic Wspólnoty; szczególne wątpliwości budzą efekty programowania ponadnarodowego i doświadczenia współpracy międzyregionalnej; na tym tle pojawia się problem jakości współpracy transgranicznej wzdłuż zewnętrznych granic UE, która jest bardzo upolitycznione,
- jaki powinien być zasięg terytorialny współpracy przygranicznej, czy ograniczać się do przygranicznych obszarów typu NUTS 3 czy też powinna nastąpić jakaś modyfikacja zasięgów,
- jak określić linie damarkacyjne pomiędzy programami Celu (konwergencja) i programami współpracy transgranicznej, tak aby uzyskać zintegrowany efekt interwencji strukturalnej Unii Europejskiej,
- jak wprowadzić do współpracy transgranicznej traktatowy wymiar terytorialny, który jest naturalnym wzmocnieniem jakości współpracy przygranicznej. W jaki sposób współpraca transgraniczna w Unii Europejskiej może przyczyniać się do wdrożenia strategii Europa 2020.

Na tym tle można podjąć charakterystykę dyskusji, jaka jest już obecnie prowadzona w Polsce. Dotyczy ona między innymi następujących problemów:

- Mamy do czynienia z układem trzech typów granic: (A) Polska – Niemcy, (B) Polska - inne kraje członkowskie Wspólnoty oraz (C) Polska – kraje sąsiedztwa i partnerstwa. Wyzwaniem jest, w jaki sposób uwzględnić tę specyfikę i odmienności charakteru współpracy.
- Czy nie powinna zostać przyjęta zasada jedna granica – jeden program, co dotyczy granicy polsko-niemieckiej, ale ze względów ustrojowych (landy) może być trudne,
- Jakie powinny być strumienie finansowe na poszczególne granice, w tym także na granicę morską i czy nie należy zasadniczo zwiększyć zakresu i skali alokacji środków na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej.
- Czy Polsce opłaca się dowartościowanie Celu EPS, jakim jest współpraca trans--graniczna, jako wiodącego segmentu przyszłej europejskiej polityki spójności?
- Czy nie należy szerzej wprowadzić kategorii projektów flagowych, które powodują widoczność efektów współpracy transgranicznej. Jak wprowadzić skutecznie kategorię projektów sieciowych?
- Jak rozwiązać problem jednofunduszowości programów operacyjnych, bowiem współpraca transgraniczna, aby osiągnąć całościowy efekt, powinna być finansowana zarówno z EFRR, jak też z EFS.
- Złożoność programów transgranicznych jest jedną z barier rozwoju tej współpracy. Czy i jak można uprościć procedury wdrażania projektów transgranicznych, między innymi w zakresie ich wyboru, certyfikacji.
- W jaki sposób lepiej wykorzystać potencjał euroregionów w ramach tej współpracy?

2.3.4. Podsumowanie

Jak wynika z przedstawionej analizy, Unia Europejska konsekwentnie wspiera współpracę regionów przygranicznych, dążąc do tego, aby położenie przygraniczne stało się stymulatorem, a nie barierą rozwoju społeczno-gospodarczego. Oczywiście zupełnie inna jest sytuacja obszarów położonych wzdłuż granic wewnętrznych pomiędzy państwami Wspólnoty, gdzie wyeliminowano już większość barier współpracy, od możliwości rozwoju obszarów

położonych wzdłuż granic zewnętrznych, między innymi ze względu na uciążliwą granicę z ograniczeniami w zakresie przemieszczania towarów i osób, patologie związane z jej przekraczaniem oraz bardzo ograniczoną gęstość przejść granicznych. Innymi problemami są między innymi: brak struktur samorządowych na poziomie regionalnym i lokalnym, niesprawność struktur administracyjnych, korupcja oraz znacznie niższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego krajów sąsiadujących z UE.

Niezależnie od zmian, jakie nastąpią po roku 2013 w politykach Unii Europejskiej, w tym także w europejskiej polityce spójności, wszystkie analizy wskazują, że współpraca transgraniczna państw członkowskich pozostaje sferą interwencji Wspólnoty o najwyższej wartości dodanej. Dlatego należy oczekiwać zwiększenia udziału tych wydatków w kolejnym wieloletnim okresie programowania budżetu i polityk Wspólnoty do wielkości dwucyfrowej, co w porównaniu z obecnym okresem, gdy stanowi on 2,52%, będzie jakościową zmianą. Dlatego trzeba prowadzić prace analityczne służące efektywnemu ukierunkowaniu funduszy na transgraniczne efekty strukturalne. Nie należy najprawdopodobniej oczekiwać głębokich zmian w sposobie interwencji na granicach zewnętrznych Wspólnoty.

Bibliografia

1. Agenda terytorialna Unii Europejskiej. W kierunku bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów, Nieformalne Spotkanie Ministrów ds. Rozwoju Miast i Spójności Terytorialnej w dniach 24/25 maja 2007 roku, Lipsk, maj 2007.
2. Atlas ESPON. Struktura terytorium Europy. Październik 2006, The ESPON Monitoring Committee, Polskie wydanie Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2006.
3. Barca F., An Agenda for a Regional Cohesion Policy. A place based approach to meeting European Union challenges and expectations, Independent Report prepared at the request of D. Huebner, Commissioner for Regional Policy, Brussels, April 2009.
4. Barcz J., Przewodnik po Traktacie z Lizbony. Traktaty stanowiące Unię Europejską. Stan obecny oraz teksty skonsolidowane w brzmieniu Traktatu z Lizbony, Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2008.
5. Borys T., Obszary transgraniczne w statystyce regionalnej, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1999
6. Communication from the Commission to the European Council. Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth, European Commission, Brussels March 2010.
7. Creative and innovative regions. Sixth progress report on economic and social cohesion, COM(2009)295 final, European Commission, Brussels 25 June 2009.
8. S. Dołzbłasz, A. Raczyk, Współpraca transgraniczna w Polsce po akcesji do UE, Wolters Kluwer business, Warszawa 2010.
9. Działać teraz, patrząc w przyszłość po roku 2010, Komitet Regionów, Bruksela 2010.
10. European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, European Commission,
Potsdam, may 1999.
11. How Regions Grow. Trends and Analysis, OECD, Paris 2009.
12. Huebner D., Reflection Paper on future Cohesion Policy, Informal Meeting of Ministers for Regional Policy, Marianske Lazne, 22-24 April 2009.
13. Investing for Growth: Building Innovative Regions. Policy Report, OECD,
Paris 31 March 2009.
14. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie, Projekt do uzgodnień międzyresortowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 12 marca 2010.
15. Polityka spójności Unii Europejskiej po 2013r., Stanowisko Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Dokumenty Problemowe, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa październik 2009.
16. Polityka spójności w obliczu wyzwań XXI w. Materiały z konferencji, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa styczeń 2009.
17. Przeglądy terytorialne OECD. Polska, OECD, Paryż, Wydany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2008.
18. Regional Policy Challenges, New Issues and Good Practices, OECD, Paris 31 March 2009.
19. Regions 2020. An Assessment of Future Challenges for EU Regions, Commission of the European Communities, SEC(2008)2868 final, Brussels 14/11/2008.
20. Samecki P., European Cohesion Policy post 2013, Open Days University, Brussels 8 October 2009.

21. Samecki P., Orientation Paper on Future Cohesion Policy, European Commission, Brussels, December 2009.
22. Spójność terytorialna wyzwaniem polityki rozwoju Unii Europejskiej. Polski wkład w debatę, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, sierpień 2009.
23. Szlachta J., Rola Polski w przestrzeni europejskiej (w świetle dokumentów programowych Unii Europejskiej), w: Markowski T. (red.), Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy, Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Tom CXXII, PWN, Warszawa 2008.
24. Szlachta J., Zaleski J., Dylematy polityki strukturalnej Unii Europejskiej po roku 2013, Gospodarka Narodowa 3/2008 s. 87-103.
25. Szlachta J., Zaleski J., Wpływ spójności terytorialnej na zmiany polityki strukturalnej Unii Europejskiej, Gospodarka Narodowa 4/2009 s. 81-110.
26. Szydarowski W., Europejska Współpraca Terytorialna po 2013r. - pożądane kierunki ewolucji, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 12 czerwca 2010.
27. World development report 2009. Reshaping Economic Geography, The World Bank, Washington DC, 2009.
28. Wspólne działania na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Nowy początek strategii lizbońskiej. Komunikat na wiosenny szczyt Rady Europejskiej, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2.2.2005 COM(2005)24 końcowy, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Warszawa 2005.
29. Wytyczne UE. Zintegrowane wytyczne na rzecz wzrostu i zatrudnienia na lata 2005-2008. Dokumenty opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 6 sierpnia 2005r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, marzec 2007.
30. Wytyczne UE. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności. Decyzja Rady z dnia 6 października 2006r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, marzec 2007.
31. Zielona Księga w sprawie spójności terytorialnej. Przekształcanie różnorodności w siłę, Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Regionów i Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, SEC(2008)2550, Komisja Wspólnot Europejskich, COM(2008)616 wersja ostateczna, Bruksela 6.10.2008.

Kontakt: *prof. dr hab. Jacek Szlachta*
email: jacek.szlachta@aster.pl

2.4. *Warunki ramowe współpracy transgranicznej w dziedzinie planowania przestrzennego. Doświadczenia Ministerstwa Infrastruktury — Elżbieta Szelińska.*

Arch. Elżbieta Szelińska
Radca Ministra Infrastruktury RP

2.4.1. *Historia współpracy transgranicznej:*

- 1980r. w Madrycie, podczas czwartej konferencji ministrów odpowiedzialnych za instytucje lokalne, członkowie Rady Europy przyjmują Europejską Konwencję Ramową o współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi – „Konwencja Madrycka”
- Stowarzyszenie Europejskich Regionów Przygranicznych
- Europejska Karta Regionów Granicznych i Transgranicznych z 1981r.
- Europejska Karta Samorządu Terytorialnego z 1985r.
- Europejska Karta Samorządu Regionalnego z 1997r.
- 1993r. Rzeczpospolita Polska, jako pierwsza w Europie Środkowej i Wschodniej przyjmuje Konwencję Madrycką oraz Europejską Kartę Samorządu Terytorialnego.

Podstawą prawną do współpracy transgranicznej są:

- umowy i porozumienia międzyrządowe ze wszystkimi sąsiadami,
- organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego nawiązują bezpośrednie kontakty na wszystkich szczeblach,
- na wszystkich granicach lądowych — Rady i Komisje Międzyrządowe do Spraw Współpracy Transgranicznej, w nich — wyspecjalizowane zespoły robocze, w tym zajmujące się sprawami zagospodarowania przestrzennego,
- Komisje Międzyrządowe zostały przypisane do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Polskim Współprzewodniczącym Komisji jest Podsekretarz Stanu w MSWiA lub Dyrektor Departamentu Unii Europejskiej i Współpracy Międzynarodowej w MSWiA,
- Art. 46. ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- „Minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej mieszkaniowej koordynuje zgodność planów zagospodarowania przestrzennego województw z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju oraz w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego prowadzi współpracę transgraniczną i przygraniczną w zakresie zagospodarowania przestrzennego, a także przygotowuje okresowe raporty o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju.”

2.4.2. *Rady i Komisje Międzyrządowe:*

- Polsko — Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej. W Komisji działają trzy komitety, w tym:
  - Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej.
- Polsko-Czeska Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Transgranicznej. W Komisji działa 10 grup roboczych i 2 podgrupy, w tym:
  - Grupa robocza ds. rozwoju regionów pogranicza i programów wspierających.
- Polsko — Słowacka Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Transgranicznej. W Komisji działa 12 grup roboczych, w tym:
  - Grupa robocza ds. planowania przestrzennego i budownictwa.
- Polsko-Ukraińska Międzyrządowa Rada Koordynacyjna ds. Współpracy Międzyregionalnej. W Radzie działa 6 Komisji, w tym:

- Komisja ds. planowania przestrzennego.
- Polsko-Białoruska Międzyrządowa Komisja Koordynacyjna ds. Współpracy Transgranicznej. W Komisji działają cztery Podkomisje, w tym :
  - Podkomisja ds. Gospodarki Przestrzennej.
- Polsko-Litewska Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Transgranicznej. W Komisji działają 4 grupy robocze, w tym:
  - Grupa robocza ds. współpracy w dziedzinie gospodarki przestrzennej.
- Polsko-Rosyjska Rada ds. Współpracy Regionów Rzeczypospolitej Polskiej z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. W Radzie działa 12 Komisji i jedna grupa robocza, w tym:
  - Komisja ds. gospodarki przestrzennej.

2.4.3. Zadania transgranicznych zespołów roboczych do spraw planowania przestrzennego

- studia zagospodarowania przestrzennego obszarów przygranicznych jako instrument wymiany informacji dotyczących planów i programów rozwoju oraz dokumentów planistycznych związanych z obszarem pogranicza,
- wymiana informacji o unormowaniach prawnych i systemach planowania przestrzennego w poszczególnych krajach,
- pomoc przy rozwiązywaniu trudnych problemów dotyczących pogranicza (również poprzez wykorzystywanie innych bilateralnych zespołów oraz forum komisji i rad międzyrządowych),
- tworzenie warunków do wymiany poglądów fachowców zajmujących się problematyką zagospodarowania przestrzennego w krajach sąsiednich.

2.4.4. Transgraniczne studium zagospodarowania przestrzennego :

- sporządzane odrębnie dla obu Stron ─ następnie sporządzana jest Synteza dokumentów krajowych,

- zakres merytoryczny uzgadniany w ramach grupy roboczej,

- granice obszaru objętego studium uzależnione są od uzgodnień – zazwyczaj zgodne z obszarem wsparcia Europejskiej Współpracy Terytorialnej lub Europejskiego Instrumentu Partnerstwa i Sąsiedztwa,

- produktem finalnym jest Synteza dokumentów krajowych,

- w latach 1994–2000 sporządzono polskie części wszystkich studiów trans granicznych,

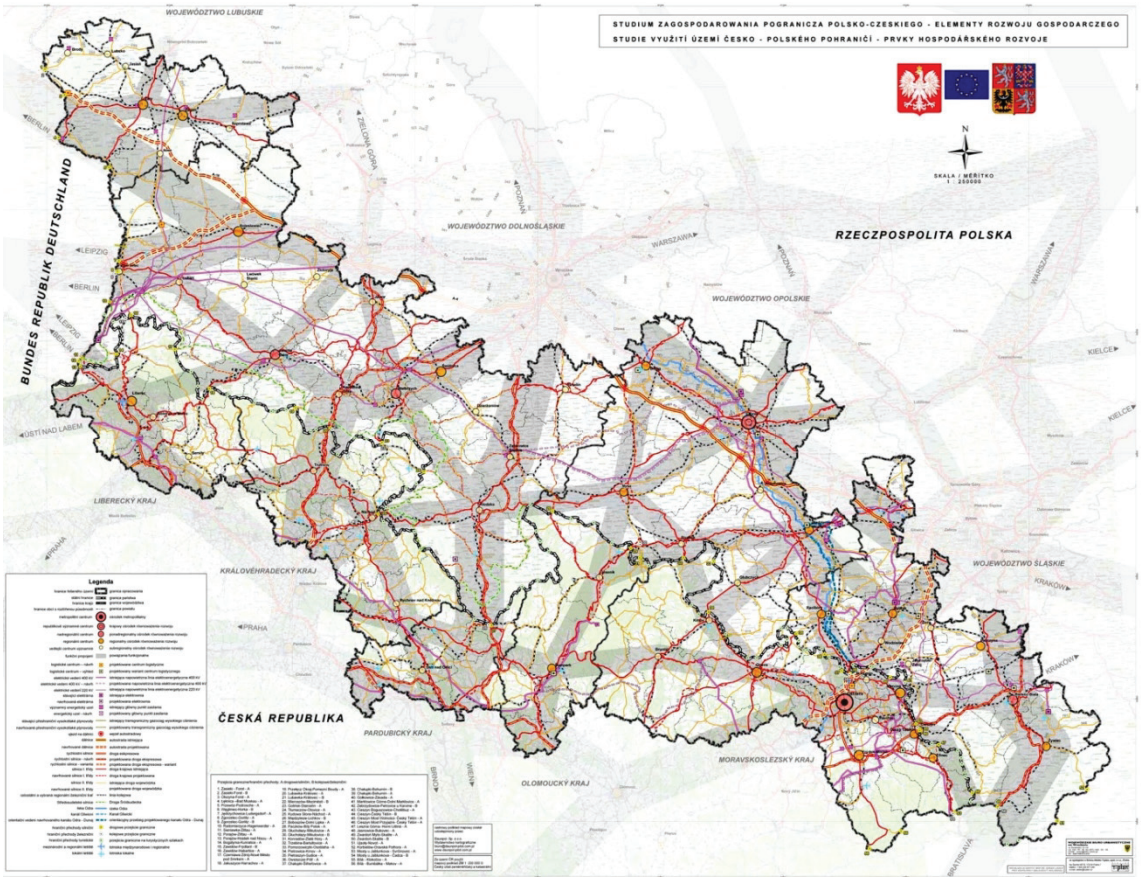
- syntezy dokumentów krajowych sporządzone (zgodnie z chronologią) dla pogranicza: polsko-niemieckiego, polsko-białoruskiego, polsko-ukraińskiego, polsko-słowackiego. Od 2004r. wprowadzono nowe podejście do studium.

2.4.5. Wyłonienie wspólnych idei i priorytetów współpracy w zakresie planowania przestrzennego na pograniczu.

A. **Wspieranie spójności zewnętrznej obszaru** – cel ten odnosi się do uczestnictwa obszaru w globalnych i kontynentalnych procesach rozwojowych, w tym do powstawania regionalnych ognisk wzrostu;

B. **Wspieranie spójności wewnętrznej obszaru** – cel ten dotyczy funkcjonowania obszaru jako spójnego regionu transgranicznego, w tym przełamania opóźnienia cywilizacyjnego obszaru;

C. **Ochrona i przywracanie wartości zasobom naturalnym i kulturowym** – cel uwzględnia konieczność ochrony dziedzictwa naturalnego i kulturowego.

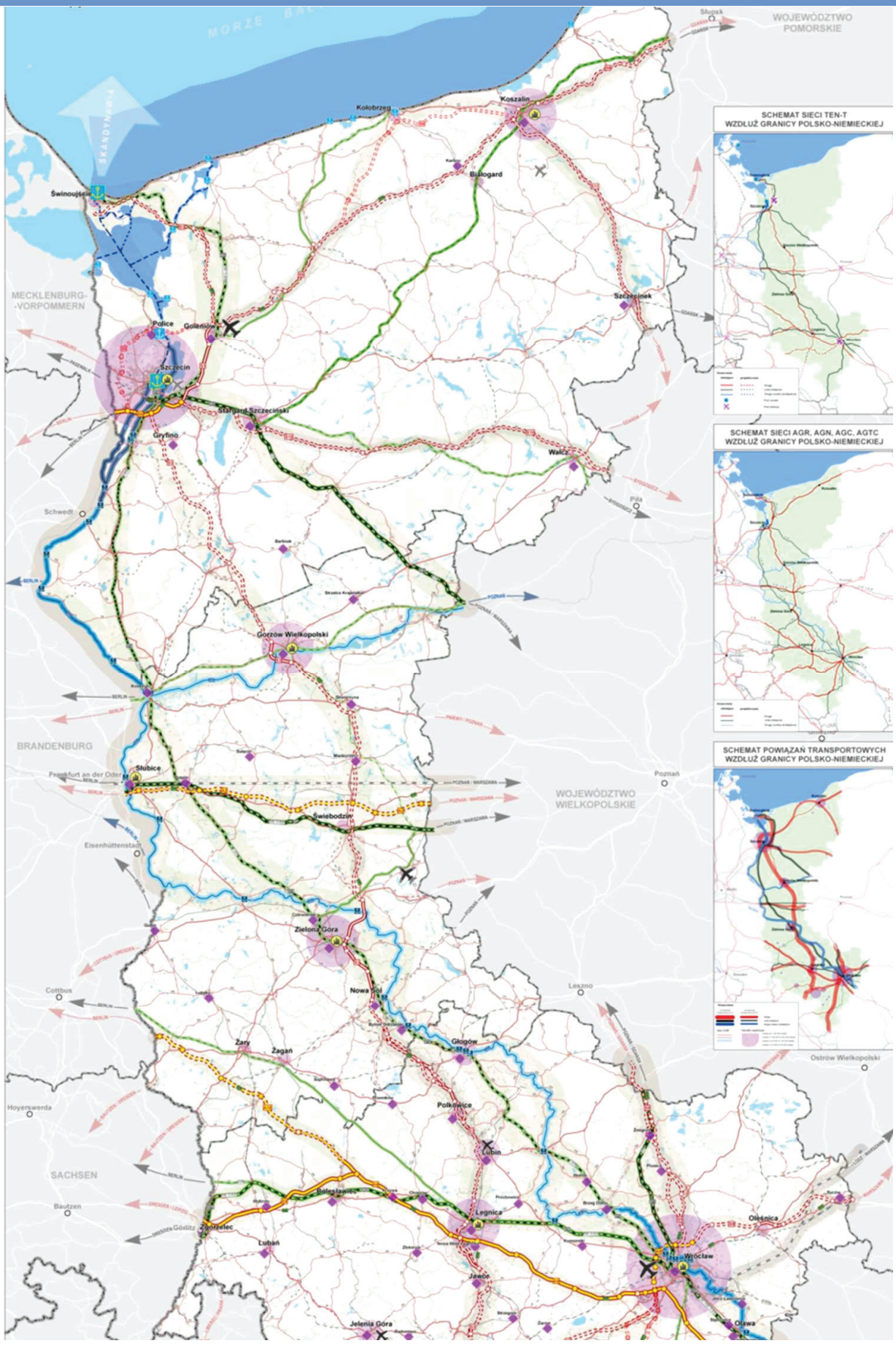


Rys.1. „Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-czeskiego - synteza dokumentów krajowych" (2006 r.).

2.4.6. Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko — niemieckiej

Założenia prac nad Mapą wykonaną w 2009r. sformułowane zostały w formie graficznej, wspartej syntetycznym opisem priorytetów w zakresie **infrastruktury komunikacyjnej** obszaru polskiego pogranicza w oparciu o inwentaryzację i analizę **wszystkich dokumentów** o charakterze strategicznym i planistycznym, **przyjętych** do realizacji przez organy administracji rządowej i samorządowej, a także innych dostępnych opracowań i studiów odnoszących się do obszaru objętego opracowaniem.

Mapa stanowi materiał wyjściowy do dalszych prac planistycznych, w tym **Wizji rozwoju pogranicza** Polski i Niemiec, i stała się wzorcem prac prowadzonych na pozostałych granicach Polski. Mapa zamierzeń inwestycyjnych na terenie polskiej części pogranicza polsko – białoruskiego wykonana została w 2009r.

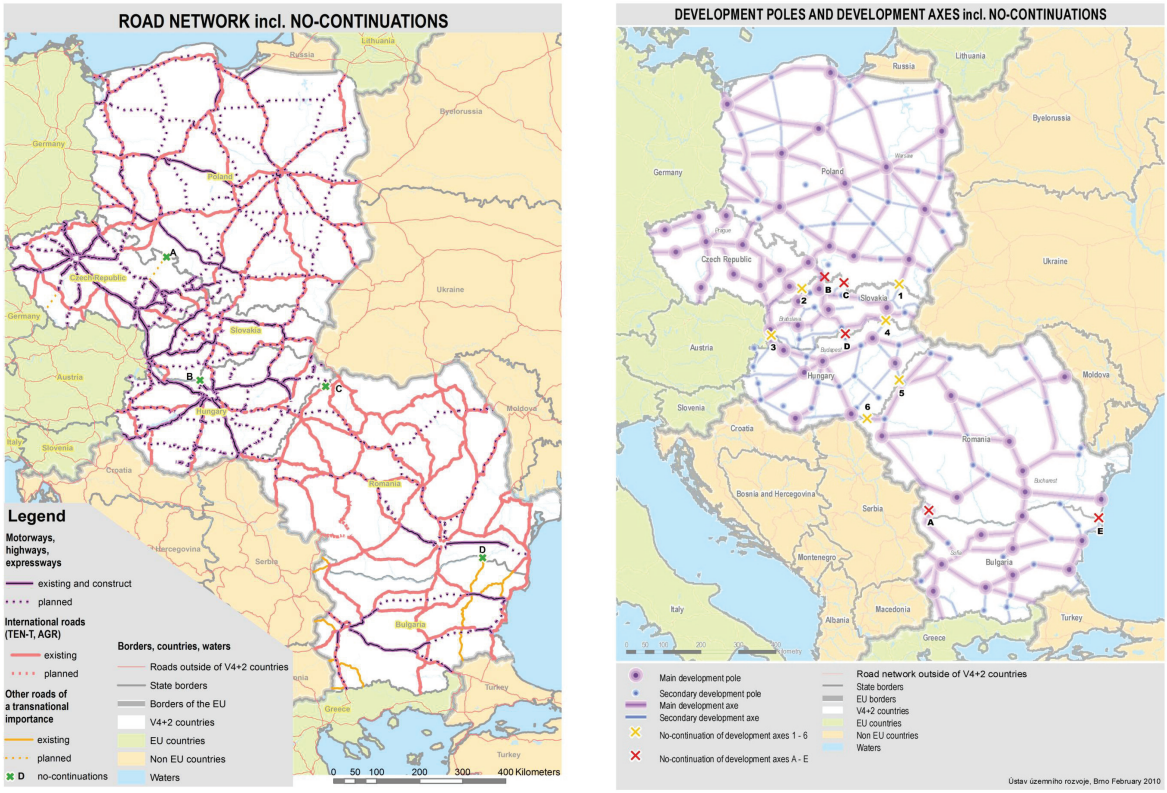


Rys.2. „Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej”, opracowanie: RBGPWZ

2.4.7. Wyzwania współpracy transgranicznej w dziedzinie planowania przestrzennego

- studium transgraniczne zawierające elementy wizji rozwoju pogranicza jako: narzędzie pomocnicze w procesie decyzyjnym administracji regionalnej i ponadregionalnej
- baza dla aktualizacji dokumentów planistycznych, narzędzie do prowadzenia skoordynowanych działań w zakresie wyboru spójnej polityki rozwoju, dokument mający pozwolić na planistyczne przygotowanie regionu pogranicza do korzystania ze środków przeznaczonych na wspomaganie realizacji celów polityk Unii Europejskiej,
- platforma współpracy na poziomie UE
- głos w debacie na temat polityki spójności,
- przykład wdrażania Agendy Terytorialnej UE,
- narzędzie dla aktualizacji TEN--T w zakresie powiązań międzynarodowych,
- głos w dyskusji nad potrzebą i celowością aktualizacji
- Perspektywy rozwoju przestrzennego Unii Europejskiej.

Przykładowe schematy wyników prac :



Rys.12. Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-czeskiego – synteza dokumentów krajowych (2006 r.).

30 marca 2010r. miało miejsce spotkanie ministrów Państw Grupy Wyszehradzkiej, Bułgarii i Rumunii. Wyniki w całości poświęcone były dokumentowi „*Common Spatial Development Document of the V4+2 Countries".* Dokument ten stał się ważną inicjatywą służącą integracji przestrzennej państw Grupy Wyszehradzkiej oraz Bułgarii i Rumunii. W świetle zapisów Traktatu Lizbońskiego, w którym obok wymiaru społeczno-gospodarczego jest uwzględniony wymiar terytorialny, wspólny dokument V4+2 w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego może w przyszłości posłużyć jako wspólny wkład V4+2 w europejską debatę na temat znaczenia wymiaru terytorialnego.

Ministrowie wyrazili swoją wolę kontynuacji prac. Wskazali, że w przyszłości współpraca ta powinna być pogłębiana oraz poszerzona o pozostałych członków Unii Europejskiej oraz państwa trzecie.

2.5. Mapa zamierzeń inwestycyjnych w ramach Partnerstwa Odry – Maciej Zathey

Dr Maciej Zathey
Zastępca Dyrektora
Wojewódzkiego Biura Urbanistycznego we Wrocławiu

W dniu 17 czerwca 2011 roku minęło dwadzieścia lat od podpisania Traktatu między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy. Traktat ten w opinii wielu obserwatorów europejskiej sceny politycznej otworzył nowy rozdział w kontaktach międzypaństwowych i stał się podstawą do budowania wspólnej przyszłości między dwoma reformującymi się krajami. W proces dwudziestoletniej ewolucji budowania platformy – środowiska dla rozwoju i intensyfikacji kontaktów polsko-niemieckich wpisuje się liczna gama projektów i inicjatyw. Są wśród nich przedsięwzięcia rozwijane przez cztery powstałe wzdłuż granicy polsko-niemieckiej euroregiony „Neise – Nisa – Nysa", „Sprewa – Nysa – Bóbr", „Pro Europa Viadrina" i „Pomerania". Istotną inicjatywą, wyróżniającą się wśród szeroko rozumianych polsko-niemieckich projektów, jest inicjatywa „Partnerstwo Odry" zawiązana w 2006 roku, której celem jest zintensyfikowanie polsko-niemieckiej współpracy w regionie leżącym w sąsiedztwie granicy państwowej. Inicjatywa ta adresowana jest do ośmiu regionów: czterech polskich województw – dolnośląskiego, lubuskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego oraz czterech krajów związkowych Niemiec: Berlina, Brandenburgii, Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Saksonii oraz dużych miast leżących na ich terytoriach. Regiony te tworzą dziś nieformalną sieć kooperacji, gdyż nie zostały podpisane żadne międzyregionalne czy też międzypaństwowe dokumenty powołujące sieć współpracy. Jest to zatem inicjatywa dobrowolna, oddolna i niewiążąca, lecz poprzez uczestnictwo w niej oficjalnych i formalnych ciał jakimi są Urzędy Marszałkowskie Województw czy Ministerstwa Krajów Związkowych „Partnerstwo Odra" zyskuje charakter ponadregionalnego niezarejestrowanego związku celowego o nieokreślonym statusie. To właśnie z inicjatywy współpracujących ze sobą regionów „Partnerstwa Odra" w roku 2009 wypracowany został dokument dotyczący priorytetów rozwoju infrastruktury transportowej. Był to pierwszy dokument przygotowywany do oficjalnego parafowania przez wysokich przedstawicieli województw i krajów związkowych tego partnerstwa. Jak dotychczas cała współpraca opierała się tylko na aklamacji popartej komentarzem o potrzebach kooperacji. Jednakże do złożenia podpisów nie doszło z dwóch powodów: różnic w priorytetyzacji zadań i ich zakresów w poszczególnych regionach oraz różnic ustrojowych między Polską a Niemcami. W przygotowywanym dokumencie pod roboczą nazwą „Osiem regionów – wspólny obszar transportowy" poszczególne regiony zgłaszały szeroką paletę postulatów od spraw odwołujących się do organizacji przewozów pasażerskich, przez projekty lokalnych dróg rowerowych, po propozycje uzupełnień ponadregionalnych korytarzy multimodalnych. Taka różnorodność zapisów wymagała uporządkowania i zweryfikowania postulatów, które wpisane do dokumentu o charakterze deklaratywnym stałyby się celami dla władz regionów. Jednakże zakresy kompetencyjne Marszałków Województw i Premierów Landów różnią się znacząco. Dlatego też ze względu na potrzebę poszanowania różnic ustrojowych, debata na temat transgranicznych przedsięwzięć związanych z rozwojem infrastruktury transportowej przekierowana została do gremium o mieszanej formule samorządowo–rządowej. Tym samym Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej wraz z podległym jej Komitetem ds. Gospodarki Przestrzennej, w której zasiadają także przedstawiciele regionów, stały się ostatecznie forum debaty zainicjowanej przez nieformalną sieć „Partnerstwa Odra". Wartością dodaną tak ewoluującego procesu jest stworzenie pierwszej, po podpisaniu Traktatu o dobrym sąsiedztwie, mapy inwentaryzującej

infrastrukturalne przedsięwzięcia o znaczeniu ponadregionalnym, planowane i postulowane w obszarze ośmiu zaangażowanych w dyskusję regionów .

Mapa[1] została wykonana na zlecenie polskiego Ministerstwa Infrastruktury oraz niemieckiego Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast, jako materiał roboczy dla prac Komitetu Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej – w oparciu o dane z wojewódzkich biur planowania przestrzennego i cyfrowy model krajobrazu Federalnego Urzędu Geodezji i Kartografii oraz inne dane urzędów polskich i niemieckich. Głównymi wykonawcami mapy byli: dr Maciej Zathey (koordynator ze strony polskiej) i Przemysław Malczewski, reprezentujący Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu (WBU) oraz Jens Kurnol (koordynator ze strony niemieckiej) i Dirk Gebhardt, jako przedstawiciele Bundesinstitut für Bau, Stadt und Raumforschung (BBSR) ─ Federalnego Instytutu Badań nad Budownictwem, Miastem i Przestrzenią. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż dla sporządzenia tej mapy trzeba było od podstaw zbudować bazy danych i zestandaryzować dane pochodzące z różnych źródeł. Jako że proces od samego początku był wysoce uspołeczniony, przeprowadzono liczne dyskusje i narady z udziałem przedstawicieli wszystkich regionów. Ujawniono wiele niezgodności i odmiennych poglądów, co do przedsięwzięć i ich priorytetyzacji. Ostatecznie jednak powstał dokument przyjęty oficjalnie przez Polsko─Niemiecką Komisję Międzyrządową na posiedzeniu w Schwerinie we wrześniu 2010 roku. W miesiąc później, w październiku 2010r., mapa została zaprezentowana na spotkaniu politycznych przedstawicieli regionów „Partnerstwa Odra". Opracowanie takiej mapy w rekordowo krótkim czasie siedmiu miesięcy, między lutym a wrześniem 2010 roku, uznane zostało za sukces zarówno przez Polsko─Niemiecką Komisję Międzyrządową, jak i polityków. Doświadczenie opracowania tej mapy otworzyło możliwości kooperacyjne pomiędzy wyspecjalizowanymi instytucjami w Polsce i Niemczech. Przy okazji uwypuklony został także problem rozwoju infrastruktury informacji przestrzennej, który choć często niedostrzegany i rozgrywający się w tle głównych przedsięwzięć, jest bazą dla budowy struktur społeczeństwa informacyjnego (cyfrowego). Przedstawione na Mapie przedsięwzięcia dzielą się na trzy kategorie według stanu realizacji, to jest według:

1. Istniejącej sieci kolejowej, drogowej, dróg wodnych,
2. Przedsięwzięć w obszarze infrastruktury w trakcie budowy (decydujący dla przyjęcia danego przedsięwzięcia do niniejszego kryterium było podpisanie umowy o rozbudowie oraz fakt, że było to przedsięwzięcie inwestycyjne, nie zaś działanie mające na celu utrzymanie dobrego stanu),
3. Przedsięwzięć w obszarze infrastruktury w trakcie planowania (decydujące dla przyjęcia danego przedsięwzięcia do niniejszego kryterium był fakt, że stanowi ono element wiążącego dokumentu planistycznego zaangażowanych polskich i niemieckich partnerów, np. Niemiecki Federalny Plan Dróg Transportowych, program budowy dróg ekspresowych i autostrad w Polsce na lata 2008 – 2012, program rozwoju kolei w Polsce).

Na mapie przedstawiono miasta o znaczeniu ponadregionalnym, stanowiące centra rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec. Szczególnie wrażliwą sferę zagadnień stanowią problemy wskazane na mapie i zaznaczone jako tematy wymagające dalszych dyskusji. Są to zagadnienia z zakresu inwestycji infrastrukturalnych, co do których istnieje rozbieżność poglądów lub nie ustalono jeszcze rozwiązania przestrzennego i technicznego problemu.

Wskazane na mapie, planowane i postulowane przedsięwzięcia stanowić mogą z pewnością o wygenerowaniu ważnych impulsów rozwojowych dla społeczeństwa i gospodarki. Założyć należy, iż realizacja zamierzeń przedstawianych na mapie przyniesie zdecydowaną poprawę dostępności transportowej pogranicza Polski i Niemiec. Wśród palących potrzeb inwestycyjnych wskazanych na mapie, znajdują się między innymi: modernizacje, przebudowy oraz zaplanowane, ale jeszcze nierealizowane elektryfikacje

[1] Mapa w oryginalnej rozdzielczości dostępna jest pod adresem http://www.mswia.gov.pl/download.php?s=1&id=12291

odcinków linii kolejowych. Mapa ukazała wyraźne różnice w rozwoju sieci drogowej pomiędzy polskimi województwami niemieckimi krajami związkowymi. Dostępność transportowa mierzona na podstawie sieci drogowej jest daleko wyżej rozwinięta w niemieckiej części obszaru objętego opracowaniem. Po polskiej stronie dominują przedsięwzięcia planowane i postulowane.

Przedstawienie śródlądowych dróg wodnych, szczególnie Odrzańskiej Drogi Wodnej, było wyzwaniem w związku z odmiennym traktowaniem tej rzeki w istniejących dokumentach polskich i niemieckich. Na podstawie polskiego dokumentu „Program dla Odry 2006", który został zaktualizowany w 2009 roku, przewiduje się rozbudowę i modernizacje szlaku dla żeglugi handlowej. Tymczasem po niemieckiej stronie nie ma dokumentów planistycznych przewidujących inwestycje na Odrze. Porty lotnicze zaznaczone zostały na podstawie liczby odprawianych i przyjmowanych pasażerów, natomiast dla przedstawienia portów morskich posłużono się kryterium oddziaływania ekonomicznego na obszar pogranicza. Jako jedyną w swoim rodzaju inwestycję przedstawiono budowę terminalu gazu skroplonego w Świnoujściu, która należy do największych obecnie prowadzonych inwestycji w Polsce. Ze względów technicznych oraz przyjętej metodyki mapa nie pokazuje wszystkich inwestycji infrastrukturalnych w obszarze „Partnerstwa Odry", a także nie formułuje kierunków zagospodarowania przestrzennego regionu. Treść mapy umożliwia natomiast przeprowadzenie analiz dotyczących procesu programowania i przygotowywania inwestycji infrastrukturalnych w przestrzeni ośmiu regionów europejskich i stanowić może materiał pomocniczy dla prac planistycznych i studiów prowadzonych dla obszaru pogranicza Polski i Niemiec. Do mapy, w toku prac Komitetu Gospodarki Przestrzennej Polsko–Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej, sporządzony został komentarz[2] zawierający, uzgodnione przez członków tego Komitetu, rekomendacje dotyczące celowości i potrzeby kontynuowania i pogłębienia dwustronnych badań i analiz oraz formułowania inicjatyw rozwoju przestrzennego wspólnych dla obu partnerów.

2.5.1. Podsumowanie

Prowadzenie właściwej polityki rozwoju regionu wymaga wsparcia analitycznego w formie studiów i wytycznych, które zdiagnozują uwarunkowania i zarekomendują kierunki działań. Proces inwestycyjny wynikający z trendów kształtowanych prawem wspólnotowym i regulowany zachętami finansowymi winien być dopasowany do specyfiki regionu i makroregionu. Obiektywna i rzetelna ocena uwarunkowań danego obszaru winna zweryfikować ogólne założenia czynione na szczeblach Komisji Europejskiej, rządowym i regionalnym. Tym charakteryzować winno się podejście terytorialne w programowaniu rozwoju. Sporządzenie mapy pod nazwą „Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze >„Partnerstwo Odry"< jest *de facto* wsparciem analitycznym – opracowaniem studium przypadku wyjątkowego fragmentu przestrzeni europejskiej, która pełna jest licznych konotacji historycznych, kulturowych, społecznych i ekonomicznych. Konotacje te sprawiają, że tryb uzgadniania zapisów planistycznych podlegać musi szczególnej wrażliwości i wyczuleniu na koncyliacyjne rozwiązania. Takie studialne ujęcie przyczynić powinno się także do właściwego ustalenia hierarchii i kolejności inwestycji pod kątem realizacji polityki spójności w wymiarze makroregionu „Partnerstwa Odra". Wydaje się oczywiste, że doświadczenia wyniesione z tworzenia wspólnej mapy winny być wykorzystane przy kolejnych przedsięwzięciach studialnych z zakresu zagospodarowania przestrzennego na pograniczu Polski i Niemiec.

Bibliografia : http://www.mswia.gov.pl/download.php?s=1&id=12292

Kontakt: *Maciej Zathey*

email: maciej.*zathey@dolnyslask.pl*

[2] Część opisowa do mapy przedstawiającej rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry znajduje się pod adresem:
http://www.mswia.gov.pl/download.php?s=1&id=12292

2.6. Podpisanie Porozumienia Marszałków Województw – Dolnośląskiego, Lubuskiego i Zachodniopomorskiego z Ministrem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Najważniejszym wydarzeniem konferencji było podpisanie porozumienia w sprawie podjęcia wspólnych prac nad „Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec", które odbyło się w Sali Senatu PAM. Porozumienie zostało zawarte pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury reprezentowanym przez podsekretarza stanu Olgierda Dziekońskiego oraz województwami: dolnośląskim, lubuskim, zachodniopomorskim. Ze strony województwa zachodniopomorskiego porozumienie podpisał Marszałek Władysław Husejko. Dokument ten formalnie otwiera drogę do stworzenia studium integracji polskiej części pogranicza i przyczynia się do ułatwienia zagospodarowania przygranicznych obszarów w Polsce i w Niemczech.

Fot. 1.Od lewej: Władysław Husejko (Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego), Olgierd Dziekoński (Wiceminister Infrastruktury)

Pan Marszałek Władysław Husejko wraz z pozostałymi sygnatariuszami porozumienia podpisali w sali Senatu Pomorskiej Akademii Medycznej porozumienie w sprawie podjęcia wspólnych prac nad „Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec".

Fot. 2. Podpisanie Porozumienia Marszałków Województw z Ministrem Infrastruktury (od lewej : Tomasz Hałas, Władysław Husejko, Olgierd Dziekoński, Grzegorz Roman, Joanna Przybyszewska).

2.7. Raport z „I Konferencji Transgraniczne Planowanie Przestrzenne", 29 VI 2009 r. – Anna Smentek

Arch. Anna Smentek
Kierownik Biura Planowania Przestrzennego
Wydział Polityki Regionalnej,
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

2.7.1. Geneza

Podczas konferencji końcowej projektu DPERON (Polsko-Niemiecki Obszar Rozwoju Odra-Nysa) 24 czerwca 2008r. w Schwedt Województwo Zachodniopomorskie złożyło deklarację na temat organizacji konferencji „Transgraniczne planowanie przestrzenne - uwarunkowania i możliwości realizacyjne" - jako formy kontynuacji współpracy w obszarze pogranicza. Tematyka konferencji odpowiadała zaleceniom Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej z 26 października 2006 r.:

- stworzenie platformy współpracy dla strategii rozwoju obszaru pogranicza polsko-niemieckiego,
- przygotowywanie merytoryczne stosownego projektu oraz wykorzystywanie środków UE z udziałem wszystkich zainteresowanych sześciu regionów oraz przy udziale sąsiadów z północy i południa,
- wypracowanie wspólnego projektu, który miałby na celu stworzenie spójnego obszaru funkcjonalnego, położonego między aglomeracjami Berlina, Poznania, Szczecina, Wrocławia, Drezna i Pragi. Projekt ten powinien przyczynić się do wzmocnienia konkurencyjności tego obszaru w Europie,
- zbieranie inicjatyw,
- budowa programu współpracy przy współudziale władz lokalnych i regionalnych.

2.7.2. Pierwsza część konferencji poświęcona była uwarunkowaniom formalno-prawnym w zakresie:

- planowania przestrzennego,
- współpracy przygranicznej,
- oddziaływania na środowisko,
- rozwoju miast w regionie.

W kolejnych wystąpieniach omówiono:

- uwarunkowania prawne planowania przestrzennego, przewidywane kierunki zmian (w ustawodawstwie polskim i niemieckim)
- uwarunkowania prawne w regionach i możliwości pogłębienia współpracy przygranicznej,
- transgraniczne procedury ocen oddziaływania na środowisko,
- rozwój miast w regionie – regulacje i praktyka

2.7.3. Druga część konferencji prowadzona w trybie warsztatowym poświęcona była zagadnieniom szczegółowym.

Warsztat 1 - „Uwarunkowania i stan wdrożenia dyrektywy INSPIRE"
Omówiono kwestię zmian w prawodawstwie, problem dostępności, harmonizacji i dokładności danych.
Warsztat 2 - „Doświadczenia projektów z dofinansowania EU"
Zwrócono uwagę na problem małego zainteresowania projektami „miękkimi" i słabego wykorzystania funduszy unijnych.
Warsztat 3 - „Priorytety inwestycyjne w regionach przygranicznych"

Przedstawiono „Mapę głównych zamierzeń inwestycyjnych na obszarze przygranicznym" przygotowaną przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Dyskutowano nt. połączeń komunikacyjnych w kontekście problemu korytarzy transportowych oraz osi rozwoju: czy powinny one być jednym wspólnym problemem, czy każdy z nich powinien być rozpatrywany osobno?

Warsztat 4 - „Transgraniczne koncepcje integracji regionalnej w pracach studialnych prowadzonych na uczelniach"
Poruszano problem słabego zaopatrzenia w materiały niezbędne do projektów wykonywanych na uczelniach. Postulowano stworzenie forum, które zajęłoby się artykułowaniem problemów wyższych uczelni podczas wykonywania prac dyplomowych czy doktoranckich.

2.7.4. Podsumowanie wyników konferencji i wnioski na przyszłość

A. Poprzez wdrożenie ustawy o infrastrukturze informacji przestrzennej w Polsce, jako implementacji dyrektywy INSPIRE, ułatwiona będzie komunikacja partnerów poprzez uzyskanie porównywalnych podkładów/informacji planistycznych.

B. Niezbędny jest dalszy monitoring inicjatyw projektów „miękkich" w perspektywie finansowania 2007-2013 i potrzeb infrastrukturalnych realizowanych jako projekty inwestycyjne w następnej perspektywie finansowania. Odpowiednio wczesne znalezienie partnerów dla ich realizacji umożliwi bardziej efektywne wykorzystanie dostępnych środków.

C. Istnieje konieczność rozbudowy infrastruktury – korytarz CETC, jako odpowiedni środek realizacji tego celu, mógłby przejąć funkcję proekologicznej osi rozwojowej.

D. Inicjatywy inwestycyjne JST oraz podmiotów prywatnych powinny być wspierane poprzez współpracę uczelni w zakresie np. planowania przestrzennego, energooszczędności, ochrony środowiska, innowacyjnych rozwiązań, nowych technologii.

E. Jedną z szans dalszego rozwoju byłoby utworzenie obszaru zacieśnionej współpracy: Regionów Skåne, Mecklenburg-Vorpommern, Województwa Zachodniopomorskiego, Brandenburgii, Województwa Lubuskiego, Saksonia i Województwa Dolnośląskiego.

F. Mimo wielu lokalnych różnic i problemów dalsza współpraca transgraniczna jest możliwa i wskazana. Z powodów praktycznych należałoby rozpocząć od wyboru jednego wspólnie wybranego tematu przewodniego z dziedziny gospodarki przestrzennej.

Na zakończenie konferencji 29 czerwca 2009 r. Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego złożył propozycję organizacji kolejnej konferencji w Szczecinie, w celu kontynuacji problematyki transgranicznego planowania przestrzennego.

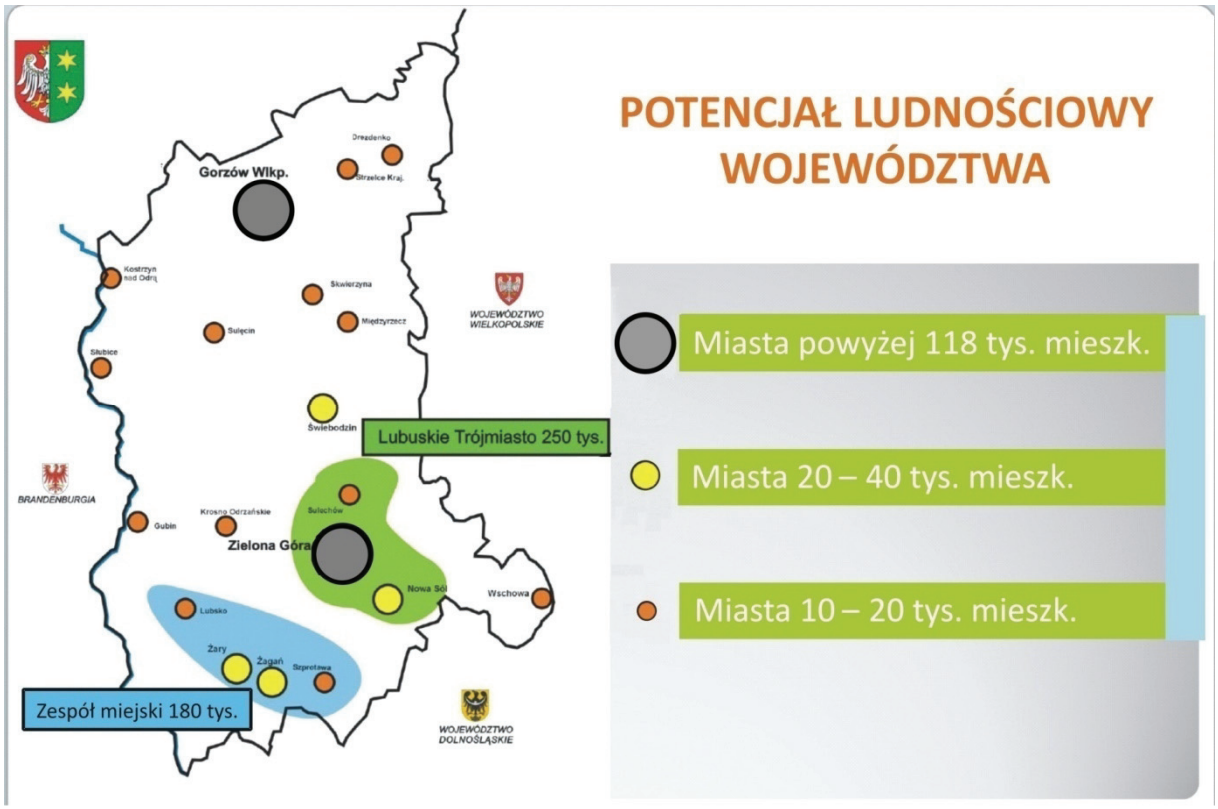
Kontakt: Anna Smentek

email: asmentek@wzp.pl

2.8. Priorytety rozwoju województwa lubuskiego w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego i transgranicznego – Maciej Nowicki

Maciej Nowicki
Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego i Planowania Przestrzennego
Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego

Województwo Lubuskie jest jednym z najmniejszych polskich regionów. Liczba ludności nieznacznie przekracza milion. Położenie województwa na mapie Polski i Europy ma kluczowe znaczenie dla jego rozwoju. Usytuowanie w centrum Europy, przy granicy z Niemcami i w bezpośrednim sąsiedztwie Berlina, to zarówno szanse na szybszy rozwój, jak i zagrożenia. Po wejściu do Unii Europejskiej i do strefy Schengen granica teoretycznie już nie dzieli. W praktyce jednak bariery prawne, językowe i mentalne oraz braki w infrastrukturze (mostów na Odrze i Nysie jest znacznie mniej niż przed wojną) okazały się trudniejsze do przezwyciężenia, niż wcześniej przypuszczaliśmy.



Region nasz ma dwie stolice: Zieloną Górę – siedzibę samorządu województwa i Gorzów Wielkopolski – siedzibę wojewody. Nie są to wielkie miasta, mają po niewiele ponad 100 tys. mieszkańców. Otaczające nas metropolie: Wrocław, Poznań i Szczecin, a po stronie niemieckiej Berlin i częściowo Drezno, oddziaływają na znaczne obszary Lubuskiego. Globalizacja i metropolizacja dają szanse na kooperację, rozwój usług, ale z drugiej strony wypłukują też zasoby, szczególnie zdolną młodzież, która wyjeżdża na studia do większych ośrodków i często tam zostaje. Województwo lubuskie to region małych i średnich miast o stosunkowo małym zróżnicowaniu wewnętrznym. Wzmocnienie potencjału Gorzowa i Zielonej Góry (tworzącej wraz z Nową Solą i Sulechowem tzw. Lubuskie Trójmiasto), tak aby przynajmniej w części równoważyły wpływ sąsiednich metropolii, to ważny priorytet. Rozwój dwóch stolic województwa nie musi się odbywać kosztem mniejszych miast, z których kilka rozwija się dynamicznie, w tym silne ośrodki przemysłu – Żary i Nowa Sól.

Priorytetem rozwoju województwa jest wciąż polepszenie jego dostępności transportowej poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej, kolejowej, wodnej i rozwój lotniska regionalnego. Postulowany Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (*CETC- Route 65*) ma dla nas znaczenie podstawowe. Biegnąca wzdłuż korytarza droga ekspresowa S3 to kręgosłup Lubuskiego, łączący obie stolice województwa i kilka innych miast ze Szczecinem na północy, autostradą A2 w środku oraz autostradą A4 i Czechami na południu. Cieszy to, że odcinki od Szczecina przez Gorzów i Zieloną Górę do Nowej Soli są już budowane albo ich budowa rozpocznie się wkrótce. Martwią opóźnienia związane z przygotowaniami i finansowaniem południowej części „ekspresówki". Rusza wreszcie budowa odcinka autostrady A2 od granicy w Świecku do Nowego Tomyśla. Za dwa lata będziemy mieli bliżej do Poznania i Warszawy oraz do Berlina, z jego nowym lotniskiem BBI.

2.8.1. Priorytety transportowe

Lubuskie ma dobrze rozwiniętą sieć połączeń kolejowych. Są one jednak mocno odegradowane i wymagają pilnych inwestycji. Linia towarowo-osobowa CE-59 ze Szczecina przez Kostrzyn, Zieloną Górę na Śląsk jest elementem korytarza CETC niezwykle ważnym dla połączenia portów w Szczecinie i Świnoujściu z południem Polski. Ma dwa tory i jest elektry-fikowana, ale jej modernizacja niestety się opóźnia. Mało kto zwraca uwagę na to, że część tej linii to także alternatywne połączenie Wrocławia przez Głogów, Zieloną Górę i Rzepin z Berlinem. Dostępność regionu bez własnego portu lotniczego byłaby niepełna. W wojewódz-twie lubuskim funkcjonuje lotnisko regionalne w Babimo-ście koło Zielonej Góry. Jak dotąd regularne loty odbywają się jedynie do Warszawy. Liczymy na rozwój tego lotniska. Szansą może być np. koo-peracja z budowanym, wielkim lotniskiem berlińskim BBI.

Transport wodny na Odrze niemal zamarł. Liczymy na przywrócenie żeglowności Odry oraz udrożnienie drogi wodnej Odra – Warta – Wisła (E 70). Póki co z programu współpracy transgranicznej Lubuskie – Brandenburgia współfinansujemy projekty turystyczne miast i gmin odrzańskich.

Poprawa infrastruktury transportowej jest jednym z priorytetów warunkujących rozwój regionalnej gospodarki i co za tym idzie, wzrost zamożności mieszkańców. W województwie lubuskim nie ma zbyt wielu dużych firm. Dominują małe i średnie przedsiębiorstwa. Wspieranie lubuskich przedsiębiorców oraz przyciąganie inwestorów należą do naszych głównych zadań. Lubuskie ma wiele atutów. Jednym z nich jest położenie geograficzne przy granicy z Niemcami. Uważamy, że praktyczna likwidacja tej granicy po wejściu Polski do strefy Schengen, nie została jeszcze wykorzystana. Innym atutem jest Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna. Strefa należy do najprężniejszych w kraju. Wraz

z kilkunastoma podstrefami umiejscowionymi w różnych miejscach województwa, przyciąga ona inwestorów krajowych i zagranicznych.

Strefy aktywności gospodarczej, parki przemysłowe i technologiczne mogą liczyć na wsparcie ze środków regionalnych, krajowych i unijnych. Wciąż kuleje transfer wiedzy i technologii z nauki do przedsiębiorstw. Konkurencyjność i innowacyjność rodzimych firm musi być szybko zwiększona. Największym przedsięwzięciem mającym podnieść niską innowacyjność naszych firm i zapewnić transfer technologii z nauki do biznesu jest Lubuski Park Przemysłowo-Technologiczny w Nowym Kisielinie pod Zieloną Górą. Uniwersytet Zielonogórski zapewnił sobie środki z Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na kilka ważnych obiektów w parku.

Rozwój Uniwersytetu i innych szkół wyższych również jest bardzo ważny. W naszym regionie mamy znacznie mniej studentów niż w sąsiednich województwach. Duża część najzdolniejszej młodzieży wybiera studia we Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie lub Warszawie. Jest to sytuacja normalna i zrozumiała. Problemem jest to, że wielu z nich nie wraca. Stąd tak ważne są atrakcyjne miejsca pracy. Mimo wciąż wysokiego bezrobocia brak jest fachowców w niektórych sektorach przemysłu i usług. Kształcenie – także na poziomie średnim i zawodowym – musi być lepiej dostosowane do zmieniających się potrzeb rynku pracy.

Turystyka pozostaje jednym z priorytetów rozwoju naszego województwa. Wprawdzie nie spełniły się jak dotąd nadzieje, że to właśnie turystyka będzie kołem zamachowym lubuskiej gospodarki, jednak chcemy ją intensywnie rozwijać. Stawiamy nie tylko na wypoczynek w lubuskich miastach, lasach (stanowią 50% powierzchni województwa) i nad jeziorami, ale też na turystykę aktywną: rowery, kajaki, jeździectwo, wędkarstwo. Znane nie tylko w Polsce są takie imprezy jak Winobranie, Lubuskie Lato Filmowe czy Przystanek Woodstock. Niedawno przyjęliśmy markę Lubuskie z hasłem: *„Lubuskie warte zachodu”.*

Główne cele rozwoju województwa lubuskiego pozostają niezmienne od ponad dziesięciu lat. Jednak wypełnienie ich treścią musi uwzględniać zmieniającą się rzeczywistość i nowe wyzwania. Przystąpiliśmy do aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego. Zmieniamy plan zagospodarowania przestrzennego województwa. To zadania ustawowe. Zupełnie nowymi inicjatywami są „Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec” oraz „Strategia rozwoju Polski Zachodniej”.

Realizacja celów rozwojowych możliwa jest dzięki środkom unijnym. Województwo lubuskie od lat należy do regionów najskuteczniej wykorzystujących te fundusze. Oprócz dużych projektów inwestycyjnych realizujemy setki małych tzw. euroregionalnych projektów trans-granicznych z Brandenburgią i Saksonią. Aktywność lubuskich samorządów, przedsiębiorców i organizacji pozarządowych jest jednym z kluczowych czynników sukcesu regionu.

PRZYSZŁE DOKUMENTY JAKO NARZĘDZIA KSZTAŁTUJĄCE POLITYKĘ ROZWOJOWĄ WOJEWÓDZTWA

2.8.2. Podsumowanie

Priorytety rozwoju województwa lubuskiego nie zmieniły się wiele od momentu powstania województwa w 1999 roku. Główny atut regionu – położenie przy granicy z Niemcami, mimo wejścia do Unii Europejskiej i praktycznej likwidacji tej granicy, nie jest jednak w pełni wykorzystany. Kluczowe znaczenie ma polepszenie infrastruktury transportowej. Biegnąca wzdłuż Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego *CETC-Route 65* droga ekspresowa S3, to kręgosłup województwa. Jej pilne dokończenie, podobnie jak modernizacja zdegradowanej linii kolejowej CE-59 (tzw. Odrzanki), jest warunkiem przyciągnięcia inwestorów oraz rozwoju gospodarki i turystyki. Ważne jest stabilne funkcjonowanie lotniska regionalnego w Babimoście oraz przywrócenie żeglowności Odry.

W gospodarce Lubuskiego dominują małe i średnie przedsiębiorstwa. Mamy dobre tereny inwestycyjne i prężną Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefę Ekonomiczną. Innowacyjność naszej gospodarki jest jednak niska. Stąd tak ważny jest rozwój Uniwersytetu Lubuskiego i innych szkół wyższych oraz wzmacnianie funkcji metropolitalnych dwóch stolic: Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry.

Bibliografia

1. 10 lat Województwa Lubuskiego, publikacja Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego i Urzędu Statystycznego w Zielonej Górze, Zielona Góra 2010;
2. Lubuska Regionalna Strategia Innowacji, **Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego**, Zielona Góra 2010;
3. Lubuskie w Unii Europejskiej, **Lubuski Komitet Europejski**, Zielona Góra 2003;
4. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, **Ministerstwo Rozwoju Regionalnego**, Warszawa 2010;
5. Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego. Aktualizacja z horyzontem czasowym do 2020 roku, **Zarząd Województwa Lubuskiego**, Zielona Góra 2005;

Kontakt: *Maciej Nowicki*
email: sekretariat.dr@lubuskie.pl

2.9. Priorytety rozwoju województwa dolnośląskiego w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego i trans granicznego – Janusz Korzeń

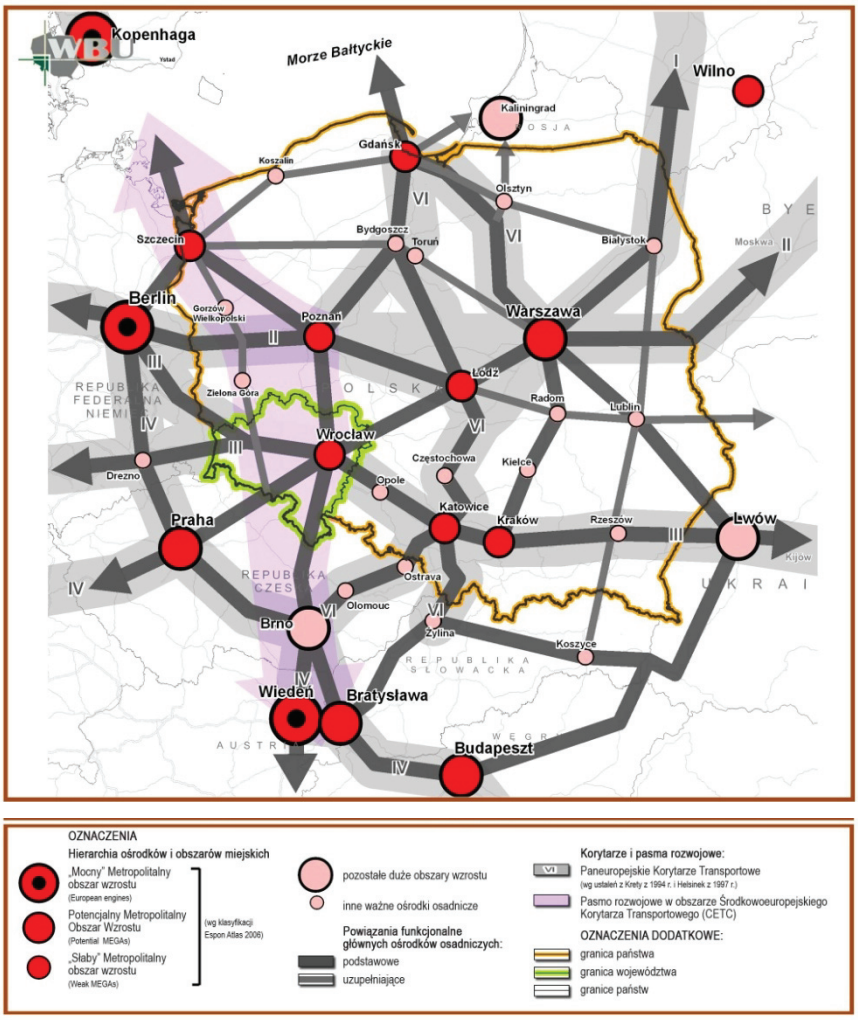
Arch. Janusz Korzeń
Dyrektor Wojewódzkiego Biura Urbanistycznego
we Wrocławiu

Zarówno w obowiązującym, uchwalonym jeszcze w 2002 r. planie zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego jak i w projekcie jego kompleksowej aktualizacji (zmiany), nad którym trwają obecnie w Wojewódzkim Biurze Urbanistycznym we Wrocławiu finalne prace – problematyce powiązań zewnętrznych województwa, z racji jego szczególnego położenia przy granicy z Niemcami i Czechami, poświęca się wiele miejsca. Powiązania te są elementami przede wszystkim funkcjonowania międzyregionalnych systemów przyrodniczych, a także transportowych i technicznych.

Wśród najważniejszych, zewnętrznych uwarunkowań zarówno związanych z rozwojem przestrzennym województwa, jak i jego oddziaływaniem na swe otoczenie międzywojewódzkie i transgraniczne, wskazać należy przede wszystkim na następujące okoliczności:

- województwo, położone przy granicy z Niemcami i Czechami, zajmuje strategiczną pozycję w układzie przestrzennym Polski i Europy Środkowej; decyduje o tym jego usytuowanie na przecięciu ważnych transeuropejskich osi transportowych: wschód–zachód (III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego) oraz północ-południe (postulowanego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–Route 65 z drogą wodną Odry), a także bliska odległość od regionu metropolitalnego „Niemcy Środkowe", mocnych, metropolitalnych obszarów wzrostu Berlina i Wiednia oraz potencjalnych obszarów tego typu – Warszawy i Pragi;
- regiony sąsiadujące z województwem mają zróżnicowany charakter i różnego typu powiązania z Dolnym Śląskiem (są to trzy województwa polskie - lubuskie, wielkopolskie, opolskie), jeden land niemiecki – Saksonia oraz cztery kraje czeskie: liberecki, kralowohradecki, pardubicki i ołomuniecki); ważnym ośrodkiem osadniczym na granicy polsko-niemieckiej jest transgraniczne miasto Zgorzelec–Görlitz;
- województwo jest silnie powiązane ze swym otoczeniem przyrodniczym poprzez systemy terenów chronionych (do ich najważniejszych elementów należą: Bilateralny Rezerwat Biosfery Karkonosze/Krkonoše), obszary Natura 2000, główne krajowe korytarze ekologiczne, m.in. dolina Odry, jak również liczne złoża surowców naturalnych oraz zbiorniki wód podziemnych położone w obszarach zarówno województwa, jak i sąsiednich regionów;
- w krajobrazie województwa bardzo widoczne są jego historyczne, bardzo intensywne powiązania kulturowe z Czechami i Saksonią; istnienie wspólnych obszarów cennych pod względem przyrodniczym i krajobrazowym, w tym zwłaszcza pasma Sudetów i doliny Nysy Łużyckiej, stanowi kanwę dla prowadzenia wspólnej polityki ich udostępniania dla turystyki;
- województwo jest dobrze powiązane komunikacyjnie z regionami ościennymi na osi wschód - zachód, co zapewnia głównie przebieg autostrad A4 i A18 oraz magistrali kolejowej E–30; jego dostępność osłabiona jest jednak poprzez znacznie gorsze powiązania komunikacyjne na kierunku północ-południe oraz złe skomunikowanie z Warszawą (drogowe i kolejowe), Poznaniem (drogowe), Brnem i Wiedniem (drogowe i kolejowe); niewykorzystany jest także potencjał komunikacyjny rzeki Odry;
- najważniejsze powiązania województwa w zakresie infrastruktury technicznej tworzą elementy systemów sieci elektroenergetycznych oraz przesyłowych gazu; istniejące powiązania systemu elektroenergetycznego województwa pojedynczą linią najwyższych

napięć z elektrowniami Turów i Opole nie gwarantują w pełni bezpieczeństwa energetycznego regionu.



Rys.1. Położenie i zasadnicze, ponadregionalne powiązania województwa dolnośląskiego z jego otoczeniem.

Omówione wyżej uwarunkowania wzięte zostały pod uwagę przy prowadzonych pracach nad głęboką aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Określenie celów, kierunków i zasad jego zagospodarowania w perspektywie 2020 r., stanowiące przedmiot ustaleń projektu zmiany planu, wiąże się ze wskazaniem hipotetycznego stanu (wizji) rozwoju przestrzennego regionu w długookresowej perspektywie. Został on wskazany w nawiązaniu do przyjętego scenariusza, związanego z utrzymywaniem się sprzyjających warunków rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i sprzyjającą koniunkturą rozwojową w kraju oraz w obszarze Unii Europejskiej. Przy przewidywaniu możliwych procesów rozwoju przestrzennego województwa, związanych z takim „pozytywnym" scenariuszem, należy uwzględnić jednakże ich powiązania z realnie zachodzącymi, ostatnio niepokojacymi procesami rozwojowymi, zarówno w kraju, jak i na kontynencie europejskim. Dla rozwiązania zaistniałych w związku z tym problemów pomocne może być doskonalenie zintegrowanych metod zarządzania własnymi zasobami oraz pogłębianie współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej. Zintegrowane zarządzanie, pogłębienie współpracy z regionami sąsiednimi, zarówno położonymi w kraju jak i po stronie niemieckiej i czeskiej, sprzyjać będzie większej skuteczności w sterowaniu procesami rozwojowymi województwa i pogłębieniu integracji planowania przestrzennego i społeczno--gospodarczego na rzecz wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju. Takie ukierunkowanie rozwoju regionu będzie zmierzało zarówno do jego polaryzacyjnego charakteru (w odniesieniu do głównych ośrodków

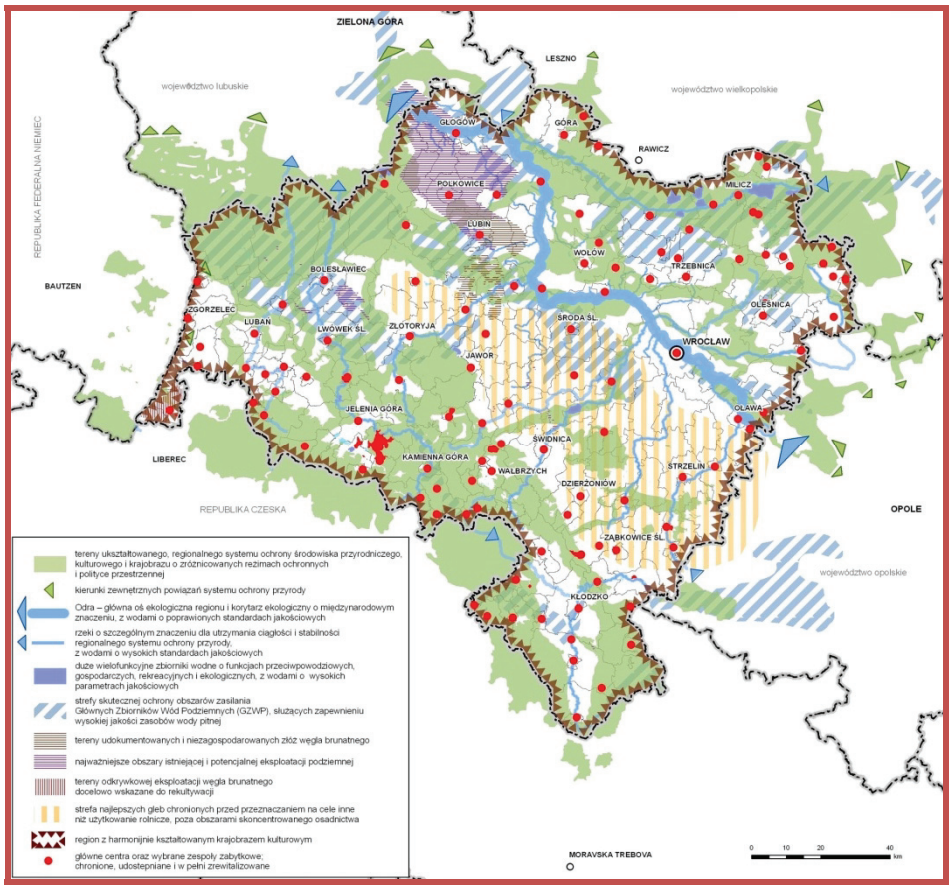
osadniczych i pasm rozwojowych), jak i stosowania modelu wyrównawczego (w odniesieniu do pozostałych części przestrzeni województwa). Przyjęcie tych dwóch modeli rozwoju pozwoli na wyeliminowanie wewnętrznych sprzeczności i sfer nierównowagi oraz umożliwi uzyskanie wysokich parametrów jakości środowiska, poprawy warunków życia i podniesienia walorów ekonomicznych przestrzeni.

Nakreślenie wizji stanu województwa w długookresowej perspektywie, wynikające z kierowania się przyjęciem do dalszych rozważań realizacji „pozytywnego" scenariusza jego rozwoju, ma miejsce w części informacyjno-prognostycznej projektu zmiany planu i uwzględnia podział na sfery: przyrodniczo-kulturową, osadniczą i techniczną.

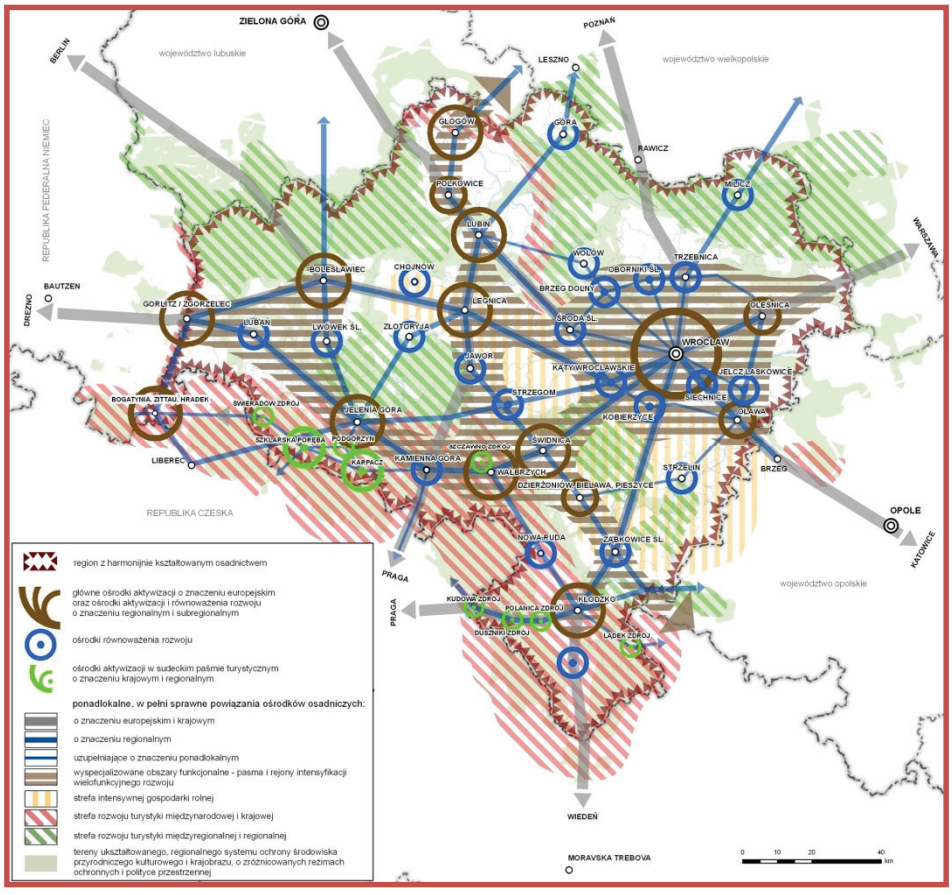
Dla określenia najważniejszych ustaleń projektu (przyjętych w krótszej, bo obejmującej rok 2020 perspektywie i jakie zawarto w jego drugiej, stanowiącej części) zasadnicze znaczenie mają następujące założenia, zawarte w wizji rozwoju sfery przyrodniczo-kulturowej:

- Dolny Śląsk jako region rozwijający się z poszanowaniem środowiska i walorów przyrodniczo-krajobrazowych oraz kulturowych, przy wykorzystaniu szans rozwojowych, jakie daje mu korzystne położenie geograficzne; poszanowaniu walorów środowiskowych służy ukształtowany w spójny sposób regionalny system obszarów chronionych, powiązany z najbliższym otoczeniem;
- w rozwoju regionu uwzględnia się wymogi związane z przyjęciem zintegrowanego systemu ochrony zasobów przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych, a ich ochrona oraz przyjazne dla środowiska udostępnianie stanowią ważny czynnik kształtowania tożsamości regionalnej i jego rozwoju gospodarczego; najcenniejsze obiekty zabytkowe i ich zespoły są zrewitalizowane i udostępnione, a harmonijny rozwój przestrzenny funkcji osadniczych województwa przebiega bez degradacji krajobrazu otwartego i powiązań przyrodniczych;
- eksploatacja surowców prowadzona jest racjonalnie, przy wykorzystaniu najlepszych dostępnych technik, minimalizowaniu szkód środowiskowych, a tereny zakończonej eksploatacji kopalin są sukcesywnie rekultywowane; zagospodarowywane i chronione są złoża surowców strategicznych (w tym węgla brunatnego);
- zasoby rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej są wykorzystywane z uwzględnieniem naturalnych uwarunkowań i przy zachowaniu walorów krajobrazowych; powszechne stosowanie dobrych praktyk rolniczych oraz wdrożenie programów rolno-środowiskowych sprzyja ograniczeniu negatywnego wpływu rolnictwa na środowisko;
- Dolny Śląsk charakteryzuje się znacznym wykorzystaniem własnego potencjału odnawialnych źródeł energii, których pozyskiwanie nie powoduje strat w stanie środowiska oraz nie stwarza konfliktów społecznych.

Dla rozwoju struktury przestrzennej województwa, w której dominującą rolę odgrywa ukształtowany historycznie układ osadniczy, ważną funkcję pełni takie jego dalsze kształtowanie, którego celem jest uzyskanie wysokiej spójności i kumulowanie aktywności gospodarczej i innowacyjnej w głównych ośrodkach osadniczych oraz obszarach i pasmach rozwoju. Wśród tych obszarów szczególne miejsce zajmuje kształtujący się Wrocławski Obszar Metropolitalny, który może stać się centrum Regionu Metropolitalnego Dolnego Śląska. W jego skład mogą wejść także główne ośrodki miejskie województwa, takie jak Legnica, Jelenia Góra i Wałbrzych z otaczającymi je obszarami ich funkcjonalnych powiązań z otoczeniem. Obszary te i ich ośrodki będą powiązane wysokiej jakości połączeniami komunikacyjnymi oraz rozwiniętymi sieciami współpracy, służącymi zintegrowaniu wspólnych działań i wzmocnieniu potencjału całego województwa.



Rys. 2.Wizja rozwoju sfery przyrodniczo–kulturowej regionu i jej powiązań z otoczeniem.



Rys. 3.Wizja rozwoju sfery osadniczej i jej powiązań z otoczeniem.

Przy tak ujętej wizji rozwoju osadnictwa wskazać należy także na takie dodatkowe założenia:

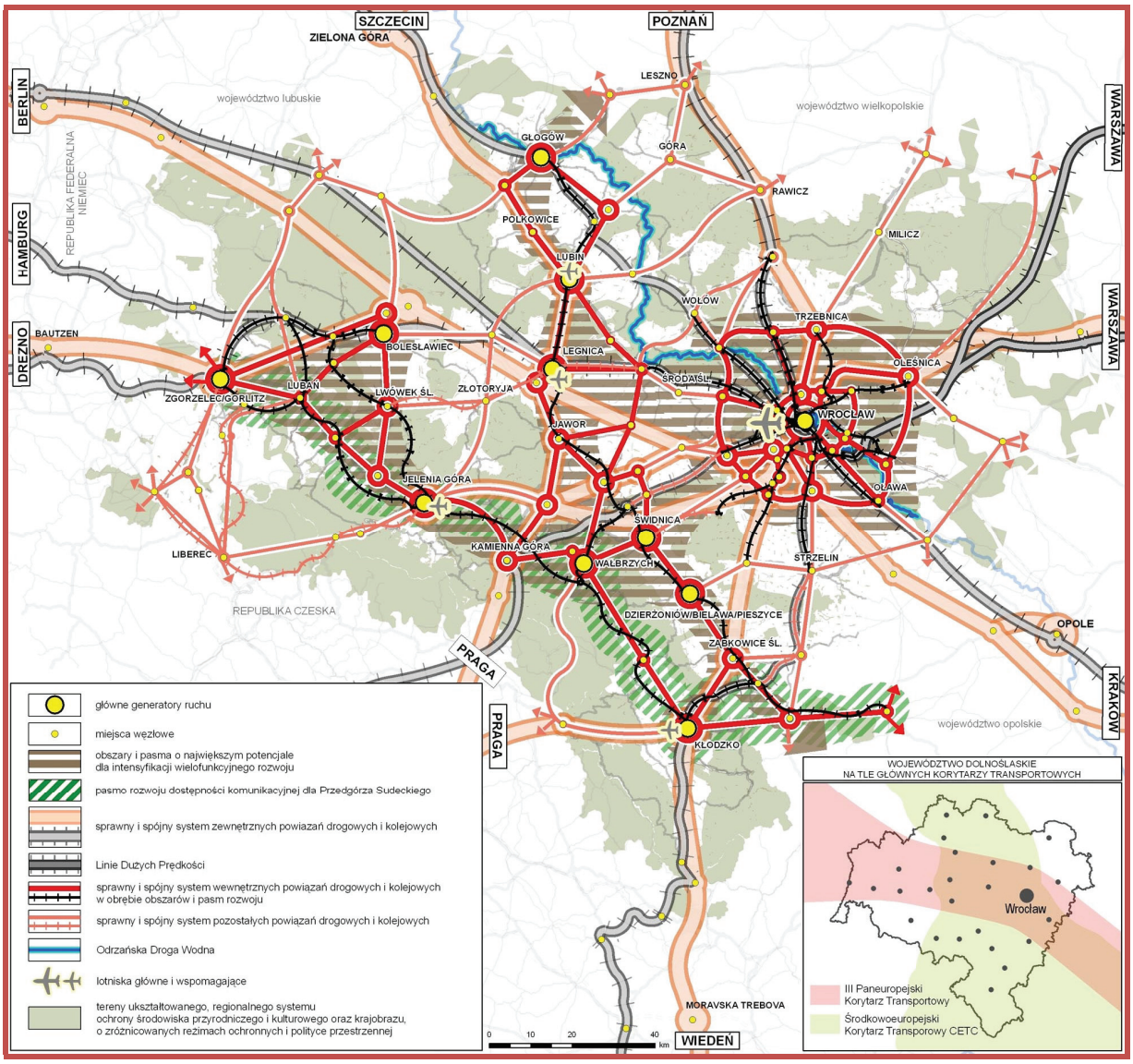
- ośrodkiem wzrostu regionu jest Wrocław – centrum rozwijającego się Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego z funkcjami rozwojowymi wzmacnianymi z korzyścią zarówno dla jego mieszkańców, jak i mieszkańców całego regionu: w obszarze województwa rozwijają się także aglomeracje legnicko-głogowska, jeleniogórska i wałbrzysko-świdnicka („Sowiogórska") oraz inne ośrodki;
- decydujący udział w rozwoju przestrzennym regionu, uwzględniającym wymogi utrzymania najcenniejszych zasobów przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych oraz ich przyjaznego dla osadnictwa udostępniania, mają obszary i pasma integracji i intensyfikacji wielofunkcyjnego rozwoju, strefy intensywnej gospodarki rolnej oraz strefy rozwoju turystyki międzynarodowej, krajowej, międzyregionalnej i regionalnej;
- uzyskanie wysokiej spójności i konkurencyjności regionu wiąże się z rozwojem jego zintegrowanej policentrycznej struktury osadniczej i głównych ośrodków wzrostu; rozwijają się one przy wykorzystaniu synergicznych skutków budowania sieci współpracy wewnętrznych i zewnętrznych powiązań komunikacyjnych, infrastrukturalnych i społeczno-gospodarczych, rozwijanych także w skali międzynarodowej, dzięki czemu województwo staje się ważnym europejskim obszarem węzłowym, posiadającym powiązania komunikacyjne i społeczno-gospodarcze z głównymi miastami europejskimi, stanowiącymi „motory rozwoju": Berlinem, Pragą i Wiedniem;
- dzięki swemu położeniu na granicy trzech państw, szczególne znaczenie mają działania na rzecz integracji obszarów przygranicznych służące niwelowaniu barier oraz wspólnemu wykorzystaniu istniejącego tu potencjału.

W omawianej wizji zakłada się, że Dolny Śląsk stanowi region, w którym zakończona została budowa najważniejszych połączeń drogowych z systemem dróg europejskich oraz zakończona modernizacja głównych szlaków kolejowych, łączących m.in. Wrocławski Obszar Metropolitalny z sąsiednimi metropoliami zarówno w kraju, jak i za granicą. Zrealizowany został przy tym odcinek Kolei Dużych Prędkości, łączącej Wrocław z Warszawą i rozwija się także przyjazna dla środowiska żegluga na Odrzańskiej Drodze Wodnej, powiązanej ze zrealizowanym Kanałem Odra ─ Dunaj ─ Łaba.

W wizji tej przyjęto także dodatkowe założenia, dotyczące poprawy wewnętrznych powiązań transportowych oraz rozwoju sieci technicznych, a wśród nich takie jak niżej:

- rozwój sprawnego, regionalnego systemu dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim oraz pełna modernizacja sieci kolejowych przyczyniają się do rozwoju struktur osadniczych i wysokiej mobilności mieszkańców;
- obszary i pasma osadnicze, charakteryzujące się największym potencjałem dla intensyfikacji wielofunkcyjnego rozwoju regionu, są dobrze skomunikowane, co umożliwia płynny przepływ ludzi i dóbr, a tym samym wzmacnia jego wysoką konkurencyjność;
- Dolny Śląsk jest regionem, w którym dzięki sprawnemu systemowi rozbudowanej sieci wodociągowej gwarantuje się mieszkańcom odpowiednią ilość i jakość wody do celów konsumpcyjnych i gospodarczych; funkcjonuje tu spójny system oczyszczania ścieków oraz regionalny system gospodarki odpadami, prowadzonej przy wykorzystaniu najlepszych dostępnych technik;
- region dysponuje sprawnym systemem dostaw energii, zapewniającym mu wysokie bezpieczeństwo energetyczne;
- w regionie funkcjonuje sprawny system telekomunikacji, obejmujący również tereny trudno dostępne i o małej gęstości zaludnienia, stworzony w oparciu o nowoczesne technologie i niekolidujący z walorami krajobrazowymi województwa;

- województwo stanowi region skutecznie przygotowany do zmian klimatycznych i zapewniający jego mieszkańcom poczucie bezpieczeństwa przed ekstremalnymi zjawiskami katastrofalnych powodzi, zwłaszcza na terenach górskich oraz na terenach intensywnie zurbanizowanych i zrealizowane zostały przy tym zasadnicze elementy Programu dla Odry 2006.



Rys. 4.Wizja rozwoju sfery technicznej i jej powiązań z otoczeniem.

Przełożenie nakreślonej powyżej wizji rozwoju regionu w długookresowej perspektywie ma miejsce w drugiej części projektu zmiany planu, w której wskazuje się cele, kierunki, zadania i szczegółowe zadania rozwojowe. Za podstawowe, rekomendowane w tym projekcie dla polityki przestrzennej w regionach sąsiednich, uznaje się następujące wnioski dotyczące takich elementów powiązań przyrodniczych województwa z sąsiednimi regionami jak m.in.:

- wspólne i sąsiadujące z sobą, istniejące złoża surowców mineralnych, w tym zwłaszcza złoża rud miedzi i srebra (niezagospodarowane złoże Bytom Odrzański) oraz gazu ziemnego (złoża zagospodarowane: Szlichtyngowa, Wilków i Grochowice i niezagospodarowane: Dębina i Kandlew);
- 11 wspólnych i sąsiadujących z sobą zbiorników wód powierzchniowych i podziemnych;
- wspólne i sąsiadujące obszary ochrony przyrody i krajobrazu, spośród których szczególne znaczenie w paśmie przyrodniczych powiązań województwa z jego

otoczeniem mają: Bilateralny Rezerwat Biosfery Karkonosze/Krkonoše, położony w obszarze Sudetów Zachodnich oraz obszary Natura 2000, o różnym statusie i charakterystyce;
- krajowe korytarze ekologiczne, łączące obszary Natura 2000 w Polsce (zachodni i południowo-centralny).

Za podstawowe z kolei, rekomendowane dla polityki przestrzennej w regionach sąsiednich, uznaje się wnioski dotyczące uwzględnienia zewnętrznych powiązań województwa z jego otoczeniem poprzez liczne elementy systemów transportu i komunikacji. Należą do nich:

- III Paneuropejski Korytarz Transportowy, łączący Drezno/Berlin-Wrocław-Katowice--Lwów-Kijów;
- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC (jako inicjatywa międzyregionalna) relacji: Ystad-Szczecin-Praga-Bratysława-Wiedeń-Budapeszt-Ljubljana-Triest;
- Odrzańska Droga Wodna;
- Europejskie tranzytowe, kolejowe i drogowe trasy komunikacyjne, łączące Europę Zachodnią i Północną z obszarami południowymi i wschodnimi kontynentu, przebiegających przez Wrocław i łączą go z europejskimi metropoliami: Warszawą, Berlinem, Pragą.

Szczególną rolę odgrywa w systemie omawianych powiązań Odra, stanowiąca element Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–Route 65, łączącego Skandynawię i północne Włochy oraz Bałkany i przebiegającego przez Polskę, Czechy i Austrię. Odra spełnia również ważną funkcję w sieci powiązań na osi wschód-zachód, zapewniając poprzez kanały Odra–Hawela i Odra–Sprewa połączenie z zachodnioeuropejskim systemem żeglugowym (Niemcami oraz krajami Beneluksu). Rozwój tych połączeń umożliwi przewidywana realizacja projektu połączenia Odry z systemami żeglugowymi Dunaju i Łaby. W układzie krajowym oś Odry łączy Dolny Śląsk z Górnym Śląskiem oraz aglomeracjami: opolską, zielonogórską i szczecińską. Zasadniczym zagadnieniem dla prowadzenia wspólnych działań obok odnowienia funkcji transportowych Odry jest konsekwentna realizacja zadań związanych z poprawą stanu ochrony przeciwpowodziowej w dolinie i zlewni tej rzeki.

Województwo posiada także istotne powiązania sieciami infrastruktury technicznej zarówno z ościennymi województwami, jak również w układzie transgranicznym. Najsilniejsze powiązania dotyczą systemu elektroenergetycznego: sieć przesyłowa krajowego systemu elektroenergetycznego najwyższych napięć umożliwia wyprowadzenie mocy z Elektrowni Turów oraz współpracę systemu krajowego z systemem niemieckim. Przez Dolny Śląsk odbywa się przesył gazu importowanego z Niemiec do systemu krajowego (poprzez węzeł Lasów w gminie Pieńsk). Gazociągi wysokiego ciśnienia z obszaru województwa dolnośląskiego powiązane są ze złożami krajowymi poprzez węzeł Odolanów i Krobia. Podziemny Magazyn Gazu Wierzchowice (w rozbudowie) pełni funkcję regulatora dla pokrycia nierównomierności zapotrzebowań odbiorców.

Z przyjętych w projekcie zmiany planu ustaleń wynikają ważne konstatacje, mające istotne znaczenie dla kształtowania polityki przestrzennej państwa, służącej poprawie powiązań województwa i wzmocnieniu jego oddziaływania na swe otoczenie, międzywojewódzkie i transgraniczne. Za podstawowe wnioski dla prowadzenia tej polityki zawarte w opracowaniu koncepcji (planu) zagospodarowania przestrzennego kraju uznaje się:

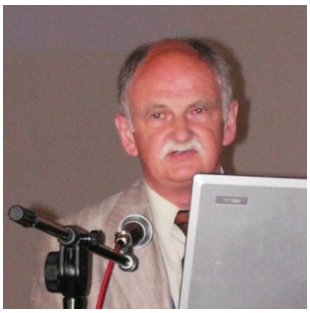
- przyjęcie statusu wrocławskiego obszaru funkcjonalnego jako obszaru metropolitalnego i ośrodka aktywizacji o znaczeniu europejskim;
- uwzględnienie ochrony korytarza ekologicznego doliny Odry;

- uwzględnienie w krajowym systemie autostrad i dróg ekspresowych docelowych przebiegów dróg S5 (jako autostrady do Poznania i drogi ekspresowej do Brna) oraz autostrady lub drogi ekspresowej S8 do Warszawy i do Pragi;
- uwzględnienie w krajowym systemie transportu dróg S3 i S5 oraz linii kolejowych E 59 i CE-59 i Odrzańskiej Drogi Wodnej E30 jako składowych elementów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC- Route 65;
- włączenie Wrocławia do systemu krajowych i międzynarodowych sieci Kolei Dużych Prędkości oraz jego połączenie w tej sieci z Berlinem i Pragą;
- uwzględnienie w krajowym systemie transportu kolejowego poprawy konwencjonalnych powiązań Wrocławia z Warszawą oraz Pragą;
- przy wskazaniu obszarów problemowych i zagrożeń o znaczeniu krajowym i transgranicznym, wymagających szczegółowych studiów i planów–uwzględnienie obszarów pogranicza polsko-niemieckiego oraz sudeckiego.

Kontakt: *Janusz Korzeń*

email: Janusz_korzen@o2.pl

2.10. Komunikacyjne i przyrodnicze priorytety rozwoju województwa wielkopolskiego w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego – Marek Bryl



Arch. Marek Bryl
Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego
w Poznaniu

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego w polityce przestrzennej zapisano kierunki rozwoju ponadlokalnych systemów transportowych, a także środowiskowe priorytety rozwoju województwa w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego.

2.10.1. Kierunki rozwoju ponadlokalnych systemów transportowych.

Powiązania transportowe na kierunku wschód – zachód w II korytarzu transportowym zapewniają:

- autostrada A2 (E-30) zrealizowana na odcinku Nowy Tomyśl – Stryków k/Łodzi,
- istniejąca droga krajowa nr 2 (92) oraz linia kolejowa nr 03 (E-20).

Na kierunku Poznań – Gniezno – Grudziądz w korytarzu VIa połączenie zapewnia droga krajowa nr 5 (E261) i linia kolejowa nr 353.

Istotne w powiązaniu z korytarzami europejskimi są wyznaczone w zaktualizowanym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego trzy krajowe i jeden międzyregionalny korytarz transportowy:

- korytarz Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń zapewnia powiązania województwa wielkopolskiego z województwem zachodniopomorskim i kujawsko – pomorskim,
- korytarz Kołobrzeg – Piła – Poznań – Kępno – autostrada A1 zapewnia połączenie Śląska przez Wielkopolskę z wybrzeżem Bałtyku, realizacja drogi ekspresowej S11 jest warunkiem koniecznym dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju komunikacji drogowej na obszarze województwa.

- korytarz Wrocław – Kępno – Łódź – Warszawa zapewnia połączenie południowej części województwa z województwami dolnośląskim i łódzkim,
- korytarz międzyregionalny Piła – Chojnice – Starogard Gdański zapewnia połączenie północnej Wielkopolski z województwem pomorskim.

W ramach rozwoju ponadlokalnych systemów transportowych planowana jest budowa linii kolejowej dużych prędkości (KDP) Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa w układzie tzw. „Y". Taki przebieg z odgałęzieniem w rejonie Kalisza zapewni nie tylko połączenie ww. miast siecią KDP, ale jest optymalny z punktu widzenia korzyści osiąganych przez miasta i regiony w Polsce.

Uzupełnieniem korytarzy transportowych są drogi wodne Noteć i Warta. Rzeka Noteć jest fragmentem drogi wodnej łączącej Wisłę z Odrą. Przez Wielkopolskę przebiega fragment planowanej drogi wodnej E70 obejmujący Dolną Noteć. Układ dróg wodnych na terenie Wielkopolski i województw przyległych jest także korzystny dla żeglugi turystycznej – tworzy tzw. Wielką Pętlę Wielkopolski.

2.10.2 Środowiskowe priorytety rozwoju województwa wielkopolskiego

Autor przedstawia także środowiskowe priorytety rozwoju województwa wielkopolskiego w kontekście oddziaływania międzywojewódzkiego.

Jednym z najważniejszych celów ochrony przyrody i krajobrazu Wielkopolski jest stworzenie spójnego systemu obszarów chronionych, uwzględniającego powiązania przyrodnicze z obszarami województw sąsiednich. Kluczową rolę w przyrodniczych powiązaniach regionalnych odgrywają liniowe struktury przyrodnicze – układy dolinne o znaczeniu krajowym rzek: Warty, Noteci, Baryczy, Kanałów Obry oraz układy dolinne o znaczeniu regionalnym. Wzajemnie uzupełniający się strukturalny układ przyrodniczy o randze krajowej, regionalnej i lokalnej powinien być podstawą do racjonalnego użytkowania zasobów przyrodniczych i skutecznym narzędziem kształtowania polityki przestrzennej w układzie międzywojewódzkim.
Priorytetowym zadaniem polityki przestrzennego zagospodarowania województwa jest także ochrona obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, szczególnie wzdłuż rzek Warty i Prosny. Jednym z pilniejszych zadań ochrony przeciwpowodziowej w zlewni Warty, wynikających z „Programu dla Odry – 2006", powinna być budowa zbiornika Wielowieś Klasztorna na rzece Prośnie. Ochrona przed powodzią wymusza także konieczność odzyskania terenów niezbędnych dla retencji wezbrań powodziowych w Dolinie Pyzdersko–Konińskiej. Udostępnienie tego obszaru dla retencji wezbrań uznaje się jako niezbędne dla zwiększenia retencji powodziowej rzeki Warty i traktowane jest jako istotny element ochrony przeciwpowodziowej nie tylko w Wielkopolsce, ale także na terenie województwa lubuskiego.

Środkowa część zlewni Warty, w tym znaczna część województw wielkopolskiego, lubuskiego i kujawsko-pomorskiego, znajduje się w obszarze dużych deficytów wody w skali kraju. Bardzo duże znaczenie dla potrzeb magazynowania wody odgrywa retencja. W zlewni Warty istnieje bardzo mała retencja sztuczna (zbiornikowa) i nierównomiernie rozmieszczona retencja naturalna. Konieczne jest zintegrowanie działań na rzecz ochrony ekosystemów zależnych od wód, budowy zbiorników retencyjnych nie tylko w dolinach rzecznych oraz zwiększanie powierzchni zalesionych.

Obszar Wielkopolski należy do regionów o największym deficycie wody.

Kontakt: *Marek Bryl*

email: sekretariat@wbpp.poznan.pl

2.11. Założenia teoretyczno-metodologiczne transgranicznego obszaru metropolitalnego Szczecina – Marek Dutkowski

Prof. dr hab. Marek Dutkowski
Uniwersytet Szczeciński
Katedra Badań Miast i Regionów

Celem niniejszego opracowania jest zwięzła prezentacja dotychczasowego stanu wiedzy na temat rozwoju miast i regionów na obszarach transgranicznych, zwłaszcza w tej części, która ma istotne znaczenie praktyczne, a mianowicie dla potrzeb interwencji publicznej, polegającej na wspieraniu rozwoju społeczno-gospodarczego i planowaniu przestrzennym obszaru metropolitalnego Szczecina.

Wiedza ta ma charakter uogólnień licznych badań empirycznych specyficznych zjawisk i procesów zachodzących w wielkich miastach oraz ich otoczeniu, ze szczególnym uwzględnieniem miast położonych w bezpośrednim sąsiedztwie granic państwowych. Nie można wprawdzie mówić o „teorii metropolizacji i jej efektu materialnego – metropolii" jako podstawy teoretyczno-metodologicznej planowania rozwoju obszarów metropolitalnych, lecz istniejąca literatura przedmiotu pozwala na wyciąganie wniosków przydatnych w bieżących działaniach, również w Szczecinie. Nie można również mówić o „teorii granicy i obszarów transgranicznych", lecz również w tym przypadku dorobek badawczy oraz sformułowane na jego podstawie uogólnienia pozwalają na wyciąganie praktycznie użytecznych wniosków.

W polskiej literaturze przedmiotu na temat metropolizacji panuje pewne zamieszanie pojęciowe, które przenosi się do sfery planowania strategicznego i przestrzennego, a co gorsza – do sfery prawodawstwa w tej dziedzinie. Z tego powodu wydaje się pożyteczne dokonanie na wstępie pewnych ustaleń terminologicznych, bez pretensji do rozstrzygnięć ostatecznych.

Zarysowany wyżej temat nawet skromnego objętościowo tekstu posiada, jak już wspomniano, obszerną literaturę przedmiotu, która będzie jednak przywoływana w sposób raczej wybiórczy, dostosowany do założonego celu opracowania. Część poglądów zawartych w niniejszym tekście, zwłaszcza dotyczących problemów rozwojowych obszaru metropolitalnego Szczecina, ma charakter autorski i siłą rzeczy dyskusyjny.

2.11.1. Granice i transgraniczność

Granice, zarówno naturalne, jak i polityczne, gospodarcze, społeczne, etniczne, językowe czy kulturowe, są wyrazem nieciągłości powierzchni samej Ziemi, jej zagospodarowania, sposobu użytkowania i zbiorowych zachowań jej mieszkańców, w tym zwłaszcza podmiotu i zasad sprawowania władzy. Granica zawsze dzieli, w przeciwnym wypadku przestaje być granicą. Obszary (regiony, miasta) „transgraniczne" pojawiają się wtedy, gdy podział ten dotyczy tylko niektórych wyżej wymienionych cech powierzchni Ziemi, jej zagospodarowania i mieszkańców. Najczęściej dotyczy to sytuacji, w której nasila się ponadgraniczna współpraca gospodarcza, kontakty biznesowe, a potem osobiste. Pozostałe różnice trwają przez pewien czas. W efekcie długotrwałego procesu osłabiania, a nawet znoszenia poszczególnych aspektów granicy, wytwarza się specyficzny typ obszaru, zwanego „pograniczem". W Polsce międzywojennej takim obszarem był Górny Śląsk, do pewnego stopnia Pomorze Gdańskie, a także Kresy. Oprócz współpracy gospodarczej, pogranicza charakteryzują się „mieszaną" kulturą, strukturą etniczną oraz wielojęzycznością, a z czasem odrębną tożsamością, która odradza się w okresach zanikania napięć i poprawy stosunków pomiędzy graniczącymi państwami i narodami (np. tożsamość śląska, kaszubska).

Wskutek stalinowskich czystek etnicznych polskie „pogranicza" znikły i pojawiły się wyraźne, wielowymiarowe, szczelne i pilnie strzeżone granice PRL.

Obszary podzielone granicą często nie są w stanie w pełni wykorzystać swoich zasobów i walorów, ponieważ utrudniony jest przepływ czynników produkcji (towarów, kapitału, siły roboczej, innowacji). Obszary nadgraniczne traktowane bywają przez państwa jako „rubieże, fronty i przedmurza", a równocześnie są zaniedbywane pod względem infrastrukturalnym. Taki los spotkał Polskę północno-zachodnią po 1945 roku. Część miast portowych, które są nadgraniczne w sensie styku z „zamorzem", w sprzyjających warunkach pewnej samodzielności rozwojowej również uzyskuje charakter „pograniczny". W tym sensie Szczecin jest miastem podwójnie nadgranicznym i „transgranicznym", a nawet potencjalnie „pogranicznym" (jedynym tak dużym w Polsce, choć nie jedynym w Europie). Szczelnie zamknięta granica z Niemcami dopiero od 5 lat powoli zanika w aspekcie gospodarczym. Ważnym etapem tego zanikania będzie otwarcie niemieckiego rynku pracy dla Polaków w 2011 r. Nadal jednak istnieje granica polityczna, językowa, do pewnego stopnia kulturowa, a także granica zamożności wynikająca z bogactwa państwa niemieckiego.

2.11.2. Metropolitalność i metropolie

Termin metropolia używany jest współcześnie w dwóch podstawowych znaczeniach. Po pierwsze, metropolia to stolica imperium, kraju, regionu, czyli ośrodek centralny (w sensie Christallerowskim). Po drugie, metropolia to składnik globalnej sieci miast. Ponieważ stolicami większych obszarów i miastami o znaczeniu globalnym mogą być tylko miasta wielkie (kilkumilionowe), a zwłaszcza bardzo wielkie (kilkunastomilionowe), znaczenia te są często mylone, również z tego powodu, że niektóre metropolie (ale nie wszystkie) rzeczywiście są nimi w obu znaczeniach. Metropolizacja polega jednak na stopniowej utracie przez wielkie miasta ich standardowych funkcji centralnych (wyższego rzędu), spełnianych wobec imperialnego, krajowego i regionalnego otoczenia oraz osłabieniu wynikających z tych funkcji powiązań i przepływów towarów, kapitału, ludzi i informacji. Miasta te zaczynają pełnić funkcje wyspecjalizowane wobec innych wielkich miast oraz całego świata. Wynikają z tego ich nowe globalne powiązania i przepływy. Taką drogę przechodzi Londyn – od stolicy Imperium Brytyjskiego, Zjednoczonego Królestwa i Anglii do jednej ze światowych stolic finansów, nauki i technologii oraz kultury. Odejście od metropolitalności w sensie Christallerowskim w kierunku metropolitalności globalnej to proces i dlatego ciągle można mówić o hierarchii metropolii oraz o metropolitalności jako pewnym kontinuum. Wiąże się to z poziomem rozwoju ich funkcji metropolitalnych (w sensie metropolitalności globalnej). Do funkcji metropolitalnych zalicza się usługi oraz wyspecjalizowaną produkcję i budownictwo o zasięgu (rynku zbytu lub obsługi) co najmniej krajowym (lepiej międzynarodowym lub globalnym). W literaturze przyjmuje się cztery podstawowe grupy tych funkcji: decyzyjne i kontrolne, innowacyjne, „bramowe" (komunikacyjne i logistyczne) oraz symboliczne. W metropoliach koncentruje się władza korporacyjna i finansowa (czasem polityczna) i wiedza. Metropolie są miejscami spotkań, powstawania i rozpowszechniania nowych idei. Metropolie symbolizują sukces, karierę, tolerancję i bogactwo, ale także wyznaczają trendy i kształtują gusta setek milionów ludzi. W metropoliach tworzy się specyficzna grupa społeczna, zwana klasą metropolitalną, charakteryzująca się wysokim poziomem kompetencji zawodowych i społecznych, w tym zwłaszcza przywódczych, kreatywnością i mobilnością, umiejętnością pracy w środowisku wielokulturowym, ale także zdolnością do podejmowania ryzyka i nowych wyzwań. Metropolie wytwarzają także swoje warstwy upośledzone i odrzuconych.

Z pojęciem metropolii częściowo wiąże się zagadnienie dziennego systemu miejskiego wielkiego miasta. Pojęcie to nawiązuje do stosowanego w przeszłości terminu „aglomeracja". W literaturze zwraca się uwagę na oderwanie wielkich miast od ich zaplecza regionalnego i powstawanie obszarów współpracy bezpośrednio wokół wielkiego miasta.

Żadne wielkie polskie miasto nie przekroczyło „punktu przegięcia" wyznaczającego moment, w którym funkcje centralne wyższego rzędu stają się mniej ważne dla jego funkcjonowania i rozwoju od funkcji metropolitalnych związanych z międzynarodowymi lub globalnymi rynkami. Warszawa ciągle pozostaje przede wszystkim stolicą Polski.

Polskie wielkie miasta mają ambicje metropolitalne, co jest zrozumiałe, ale tylko częściowo uzasadnione. Realizacja tych ambicji zależy od spełnienia przez nie następujących podstawowych warunków:

- osiągnięcie co najmniej 500 tys. mieszkańców (miasto lub miasta centralne wraz w obszarami podmiejskimi,
- znaczny potencjał społeczno-gospodarczy na poziomie co najmniej 3% udziału w PKB kraju,
- liczne powiązania międzynarodowe w sferze gospodarczej, naukowej i kulturalnej,
- rozwój funkcji bramowych, związanych komunikacją i infrastrukturą, umożliwiających poprawę dostępności,
- w miarę możliwości powstawanie i rozwój funkcji metropolitalnych, w tym zwłaszcza decyzyjnych i kontrolnych oraz innowacyjnych,
- dobre i stale uzupełniane wyposażenie w infrastrukturę metropolitalną (międzynarodowy port lotniczy i/lub morski, powiązania drogami bezkolizyjnymi i szybką koleją, „komplet" uczelni wyższych, placówki badawcze i biblioteki, centrum kongresowe, hotele i restauracje, obiekty sportowe klasy europejskiej, filharmonia, opera, teatry, muzea i galerie).

Obecnie polskie wielkie miasta są na etapie uzupełniania wyposażenia w infrastrukturę metropolitalną i rozwoju funkcji bramowych. Przykładem takich inwestycji są: budowa lotnisk regionalnych, modernizacje dworców, budowa kampusów, stadionów, centrów kongresowych itp. Czynione są znaczne wysiłki w celu przyciągnięcia klasy kreatywnej oraz podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej. Wielkie miasta konkurują między sobą, ponieważ w Polsce nie ma popytu na zbyt wiele metropolii.

2.11.3. Obszar metropolitalny i region metropolitalny

Obszar metropolitalny to dzienny system miejski wielkiego miasta, liczący co najmniej 500 tys. stałych mieszkańców. W Polsce dla obszarów metropolitalnych właściwa jest delimitacja na poziomie gmin (NTS 5). W przypadku obszaru metropolitalnego Szczecina są to gminy: miasto Szczecin, Dobra (Szczecińska), Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, miasto i gmina Nowe Warpno, miasto i gmina Police, Stare Czarnowo, Stepnica oraz ewentualne niektóre gminy niemieckie. Region metropolitalny to dzienny system miejski wielkiego miasta oraz część otaczającego go regionu, skupiające funkcje metropolitalne. W Polsce dla regionów metropolitalnych właściwa jest delimitacja na poziomie powiatów (NTS 4), a nawet podregionów (NTS 3). W przypadku „regionu metropolitalnego dolnej Odry" są to: Szczecin i Świnoujście, oraz powiaty: goleniowski, gryfiński, kamieński, policki, stargardzki (albo cały podregion szczeciński) oraz ewentualnie niektóre powiaty niemieckie.

2.11.4. Transgraniczne obszary metropolitalne

W kontekście metropolizacji i metropolii (także tych powstających i potencjalnych) istotne są trzy aspekty transgraniczności: funkcji metropolitalnych, regionu metropolitalnego oraz obszaru metropolitalnego. Transgraniczność funkcji metropolitalnych jest oczywista w przypadku funkcji bramowej, jednak równie istotna w przypadku pozostałych. Funkcja bramowa warunkuje zresztą ich powstawanie i rozwój. Transgraniczność regionu metropolitalnego wiąże się głównie z potrzebą koordynacji rozbudowy infrastruktury metropolitalnej, zwłaszcza służącej funkcjom bramowym. Ze względu na znaczne koszty i powolność oddziaływania konieczna jest tu długofalowa koordynacja, unikanie dublowania urządzeń i obiektów, a raczej dążenie do uzupełniania i współpracy. Transgraniczność obszaru metropolitalnego jest zadaniem trudnym, gdyż wymaga porozumienia i uzgodnień w licznych dziedzinach funkcjonowania i rozwoju wielkiego miasta i jego systemu dziennego, a także bieżącej współpracy.

2.11.5. Transgraniczność a planowanie przestrzenne

Transgraniczność jest istotna dla planowania przestrzennego, ponieważ zarządzanie gruntami, infrastrukturą, dobrami środowiskowymi, lokalnymi podatkami ma ciągle charakter

narodowy (państwowy), a regulacje ponadnarodowe (np. UE) działają poprzez narodowe systemy prawne. Omawiając główne problemy planowania należy uwzględnić następujące zagadnienia:

- dziedziny objęte planowaniem,
- zasięg przestrzenny planowania,
- „gęstość" i „głębokość" (pokrycie przedmiotowe i skala) planowania,
- „stanowczość" (obligatoryjność ustaleń) planowania (decyzja ─ opcja),
- preferowane narzędzia planowania (formalne – nieformalne),
- właściwy podmiot planowania.

2.11.6. Planowanie transgraniczności funkcji metropolitalnych

Dziedziny planowania obejmują w tym wypadku przede wszystkim dostępność do innych metropolii (infrastruktura komunikacyjna) oraz wyznaczanie terenów lokalizacji funkcji metropolitalnych. Zasięg planowania jest bardzo duży (do kilkuset km od metropolii). Niezbędna jest znaczna „głębokość", ale wystarczy niewielka „gęstość" i „stanowczość" ustaleń planistycznych. Wskazana jest ścieżka od planowania nieformalnego do formalnych twardych ustaleń. Podmioty planistyczne zaangażowane w proces: krajowy, regionalny, lokalny – właściwe jest podejście *top down*.

2.11.7. Planowanie transgranicznych regionów metropolitalnych

Dziedziny planowania obejmują w tym wypadku następujące zagadnienia:

- spójność terytorialną,
- współpracę strategiczną,
- konkurencję i kooperację (zwłaszcza w sferze infrastruktury)
- *Governance.*

Zasięg planowania to 60-100 km od „punktu ciężkości" miasta centralnego. Niezbędna jest znaczna „głębokość", choć wystarczy niewielka „gęstość". Potrzebna jest selektywna „stanowczość": dużo uzgodnień i opcji. Wskazana jest ścieżka od planowania nieformalnego do formalnych twardych ustaleń. Podmioty planistyczne zaangażowane w proces: regionalny, lokalny – właściwe jest podejście *bottom up*.

2.11.8. Planowanie transgranicznych obszarów metropolitalnych

Dziedziny planowania obejmują w tym wypadku następujące zagadnienia:

- transport (infrastrukturę, organizację i funkcjonowanie)
- infrastrukturę społeczną
- gospodarkę gruntami
- ochronę środowiska i krajobrazu.

Zasięg planowania to 20-60 km (w Polsce do 30 km) od „punktu ciężkości" miasta centralnego. Niezbędna jest znaczna „głębokość" i „gęstość" planowania.

Konieczna jest też znaczna „stanowczość", ale po licznych i pomyślnych uzgodnieniach. Dominuje planowanie formalne. Podmioty planowania to lokalne władze miasta centralnego i podmiejskich gmin. Preferowane jest podejście *bottom up*.

2.11.9. Specyfika planistyczna Szczecina

Szczecin jest jedynym wielkim miastem w Polsce, dla którego transgraniczność ma znaczenie we wszystkich trzech aspektach:

- funkcji metropolitalnych,
- regionu metropolitalnego,
- obszaru metropolitalnego.

Dodatkowym składnikiem specyfiki planistycznej Szczecina jest nadmorskie położenie „regionu dolnej Odry", co wymusza transgraniczne planowanie strefy brzegowej oraz akwenów.

Problemem Szczecina jest brak strategicznych obszarów rozwojowych. Planowanie strategiczne powinno w głównej mierze uwzględniać zagadnienia dotyczące infrastruktury transportowej, rozwoju śródmieścia, gospodarki opartej na wiedzy oraz przestrzeni publicznej. Pozytywnym przykładem strategii wizerunkowej, budującej funkcje symboliczne Szczecina jest projekt „Floating Garden 2050".

2.11.10. Czy transgraniczność pomaga w metropolizacji?

Odpowiedź na to pytanie jest twierdząca. Potrzeba jednak odpowiednich działań, a w szczególności powolnego wzrostu zamożności miasta, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz rozbudowy infrastruktury metropolitalnej. Przede wszystkim jednak potrzeba wykorzystać potencjał nadgranicznego położenia.

***Kontakt**: Marek Dutkowski*

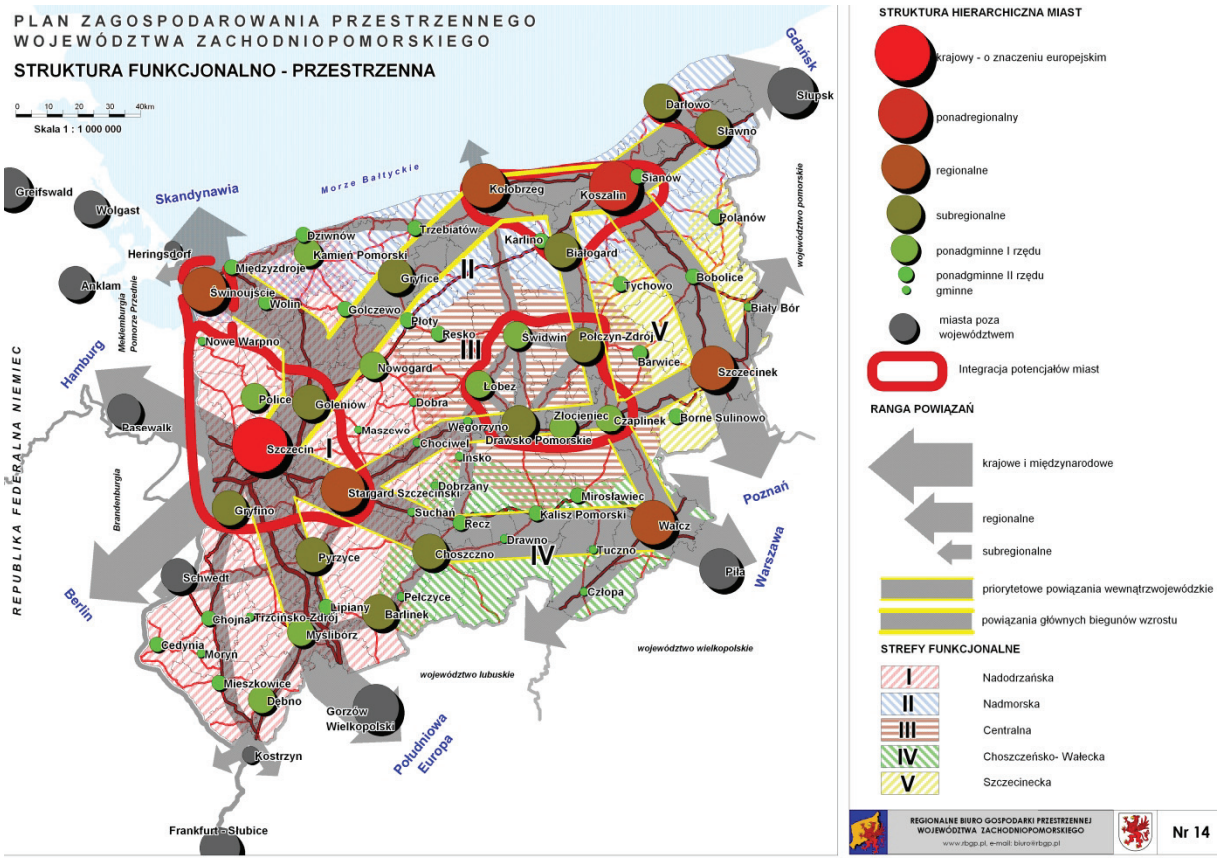
email: marek.dutkowski@univ.szczecin.pl

2.12. Koncepcja rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina – Michał Urbański

Michał Urbański
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego

Rozwój społeczno-gospodarczy jest mocno zróżnicowany w przestrzeni. Głównymi ośrodkami wzrostu stały się duże miasta. To one skupiają przeważający potencjał ekonomiczny i ludnościowy, a procesy skupiania trwają. W efekcie następuje polaryzacja przestrzeni, o wyraźnych centrach wzrostu oraz drenowanych z zasobów ludzkich i kapitału obszarach peryferyjnych. Szczecin uznany za potencjalne miasto metropolitalne wraz ze swoim obszarem oddziaływania stanowi najważniejszy w regionie obszar rozwoju. Dominująca funkcja ośrodków metropolitalnych ulega rozmywaniu na obszar przyległy tworząc strefę podmiejską i obszar metropolitalny. Proces globalizacji, otwarcie międzynarodowe, przyśpieszone przez integrację europejską, sprzyjają polaryzacji przestrzeni. Rozwój warunkowany jest uczestnictwem w procesach globalnych, kontaktach z innymi metropoliami. Metropolizacja charakteryzuje się więc rozbudowanymi funkcjami egzogenicznymi powiązanymi w skali globalnej z innymi metropoliami. Powiązania te są czynnikiem sprzyjającym dla lokalizacji inwestycji, które są mniej ryzykowne na dużym rynku pracy, w miejscu gdzie istnieje łatwy dostęp do podwykonawców i różnego rodzaju usług. Metropolie są zatem węzłami przepływów w sieciach transportowych i komunikacyjnych oraz węzłami kontaktów między przedsiębiorstwami produkcyjnymi, handlowymi oraz bankami i innymi instytucjami finansowymi[3].

[3] (Smętkowski, Jałowiecki, Gorzelak 2008).



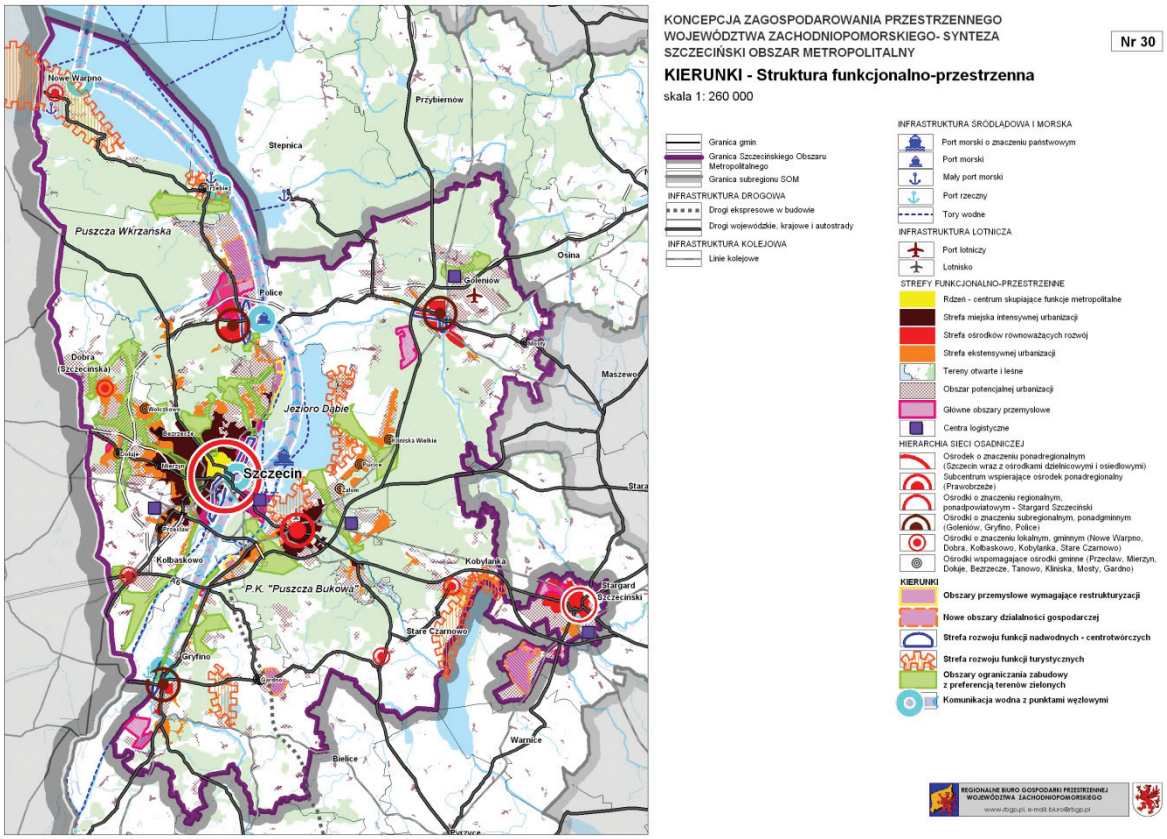
Rys.1.Struktura funkcjonalno-przestrzenna i sieć osadnicza województwa zachodniopomorskiego

W projekcie planu zagospodarowania przestrzennego wskazane zostały trzy obszary integracji potencjałów miast: Szczeciński, Koszalińsko-Kołobrzeski oraz centralny składający się z sześciu miast położonych w centralnej części województwa (rys.1).

Pierwszy z wymienionych obszarów obejmuje obszar Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, czyli miasta Szczecina i powiązanego z nim funkcjonalnie obszaru bezpośredniego otoczenia. W oparciu o analizę powiązań funkcjonalnych teoretycznych i faktycznych (dojazdy do pracy) oraz analizę cech miejskich gmin, za najsilniej powiązany ze Szczecinem uznano obszar dziewięciu gmin, tj.: Dobra Szczecińska, Kołbaskowo, Gryfino, Stare Czarnowo, miasto Stargard Szczeciński, Kobylanka, Goleniów, Police i Nowe Warpno. Obszar ten stanowi największy potencjał społeczno-gospodarczy, skupiający najważniejsze czynniki rozwojowe na terenie województwa. Obszarowi temu poświęcony jest osobny rozdział w planie zagospodarowania województwa, w którym uszczegółowione zostały kierunki zagospodarowania i polityki przestrzennej.

W obszarze wyróżnione zostały (rys.2):

Centrum – centralna dzielnica biznesu, miasto Szczecin – stanowi rdzeń układu funkcjonalno–przestrzennego szczecińskiego obszaru funkcjonalnego. Wielofunkcyjny obszar śródmieścia, skupia funkcje o charakterze metropolitalnym (znaczenie regionalne, ponadregionalne), reprezentowane przez ośrodki kultury, administracji, zarządzające, finansowe, usług i otoczenia biznesu. Obszar ten obejmuje teren miasta dziewiętnastowiecznego. Obecnie rdzeń układu podlega procesowi intensywnej kontrurbanizacji, powodującej wyludnianie obszaru śródmieścia i wzrost zaludnienia dzielnic peryferyjnych.



Rys.2. Struktura funkcjonalno -przestrzenna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Strefa miejska – Szczecin lewo- i prawobrzeżny, Szczecin Załom, Mierzyn, Bezrzecze, Przecław, Warzymice – jest obszarem intensywnego osiedlania się mieszkańców. W samym Szczecinie obserwowany jest proces osiedlania się na obszarach oddalonych od centrum, w szczególności w dzielnicach: Osów, Warszewo, Płonia i Kijewo. Z uwagi na najkorzystniejszą dostępność do centrum miasta, głównym obszarem ekspansji osadnictwa stały się gminy Dobra (Szczecińska) i Kołbaskowo sąsiadujące z miastem od zachodu. Obszary te przyjęły charakter miejski w dużej mierze jako osiedla budownictwa wielorodzinnego.

Strefa ośrodków równoważących rozwój – Goleniów, Gryfino, Stargard Szczeciński oraz Police – pełni funkcje satelickie w stosunku do Szczecina. W miastach tych rozwijane są istniejące usługi, a także powstają usługi nowego rodzaju, co z kolei wpływa na proces urbanizacji przestrzennej. Miasta te, poza oddziaływaniem lokalnym, stanowią ośrodki obsługi o charakterze ponadgminym z odpowiednio rozwiniętą ofertą usługową.

Strefa ekstensywnej urbanizacji to tereny podmiejskie z intensywnie rozwijającą się zabudową jedno- i wielorodzinną, wsie zatracające charakter rolniczy (zwłaszcza gmina Dobra, również Kołbaskowo, Kobylanka, wiejska część gmin Police, Goleniów i Gryfino).

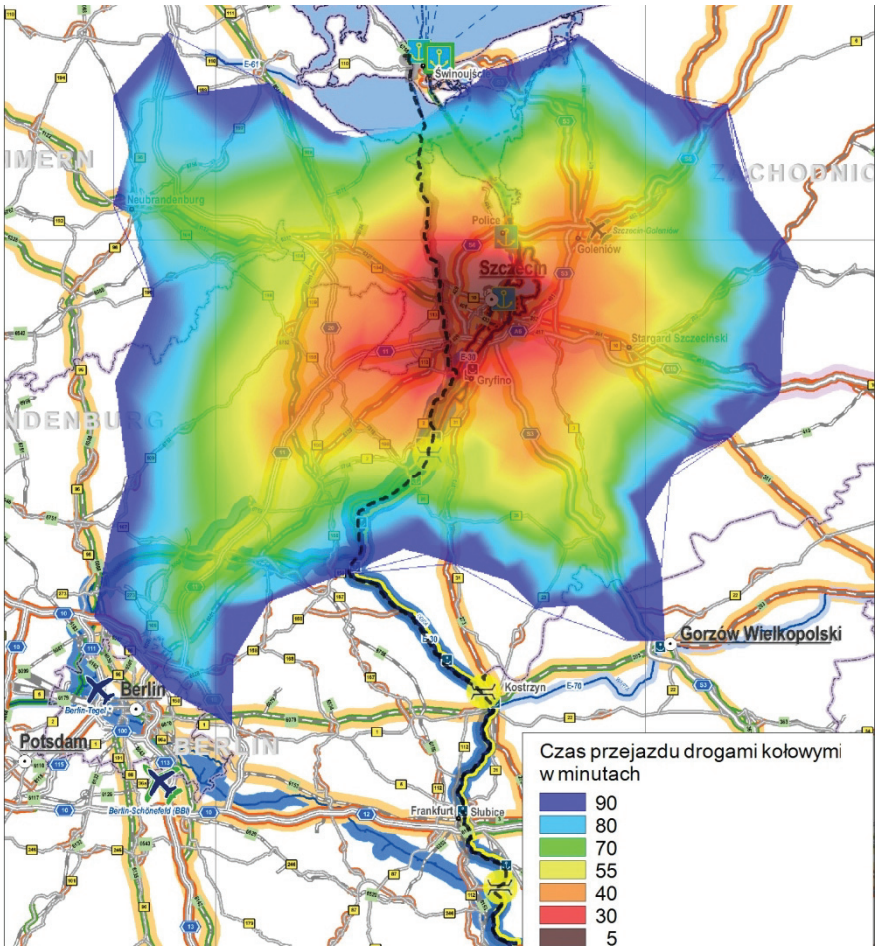
Tereny otwarte i leśne to obszar o krajobrazie półnaturalnym, rolniczym, leśnym oraz wodnym. Znajdują się tu miejscowości o czytelnych układach ruralistycznych ukształtowanych historycznie z uzupełniającą je zabudową współczesną (Stare Czarnowo, Nowe Warpno oraz pozostała część obszarów wiejskich SOM).

Poza obszarem metropolitalnym wyznaczono region metropolitalny o słabszych powiązaniach funkcjonalnych. Obszar ten, pozostający pod wpływem oddziaływania Szczecina lub z uwagi na powiązania przyrodnicze i infrastrukturalne, buduje wspólny potencjał społeczno-gospodarczy. Do regionu metropolitalnego wskazano szesnaście gmin, poza obszarem SOM

wskazano gminy: Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Kamień Pomorski, Stepnica, Przybiernów, Nowogard, Osina, Stargard Szczeciński – gmina, Warnice, Pyrzyce, Bielice, Kozielice, Banie i Widuchowa.

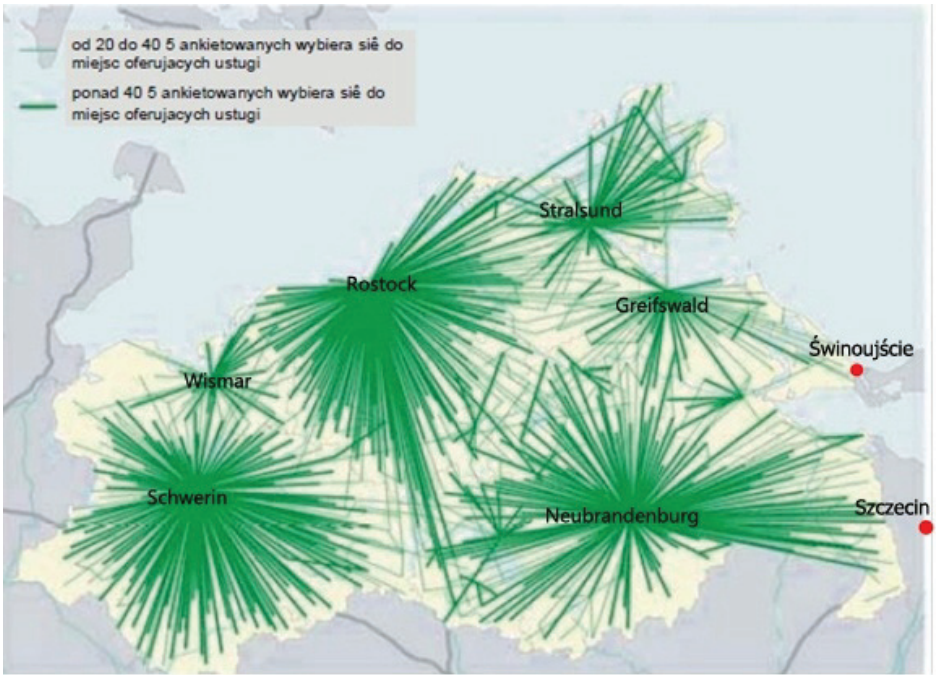
Geograficzne położenie Szczecina wyznacza obszar jego oddziaływania na terytorium Polski i Niemiec. Region metropolitalny Szczecina bezsprzecznie sięga więc również na stronę niemiecką – dotyczy to również bezpośredniego silnego oddziaływania budującego obszar metropolitalny. Z powodu przebiegu granicy państwowej Szczecin został odcięty od swojego naturalnego zaplecza po stronie zachodniej, a okres powojenny przyczynił się do wytworzenia dwóch izolowanych systemów po stronie polskiej i niemieckiej. Wejście Polski do Unii Europejskiej, a zwłaszcza późniejsze przystąpienie naszego kraju do Układu z Schengen, otwiera przed Szczecinem i obszarem nowe możliwości rozwojowe. Do dzisiaj lepsza dostępność czasowa do Szczecina drogami kołowymi jest od strony zachodniej (ryc.3), co sprzyja odgrywaniu ważniejszej roli Szczecina w obsłudze mieszkańców zamieszkujących przygraniczne tereny Niemiec.

Analizując obszary obsług mieszkańców Meklemburgii–Pomorza Przedniego przez główne miasta (obercentrum) tego landu, zauważyć można dużą asymetrię w obszarach obsługi tych miast w stronę granicy z Polską (ryc.4). Spowodowane to było odcięciem granicą państwową przygranicznych obszarów Pomorza Przedniego od ich historycznych ośrodków usługowych, czyli Szczecina i Świnoujścia (największego miasta wyspy Uznam).

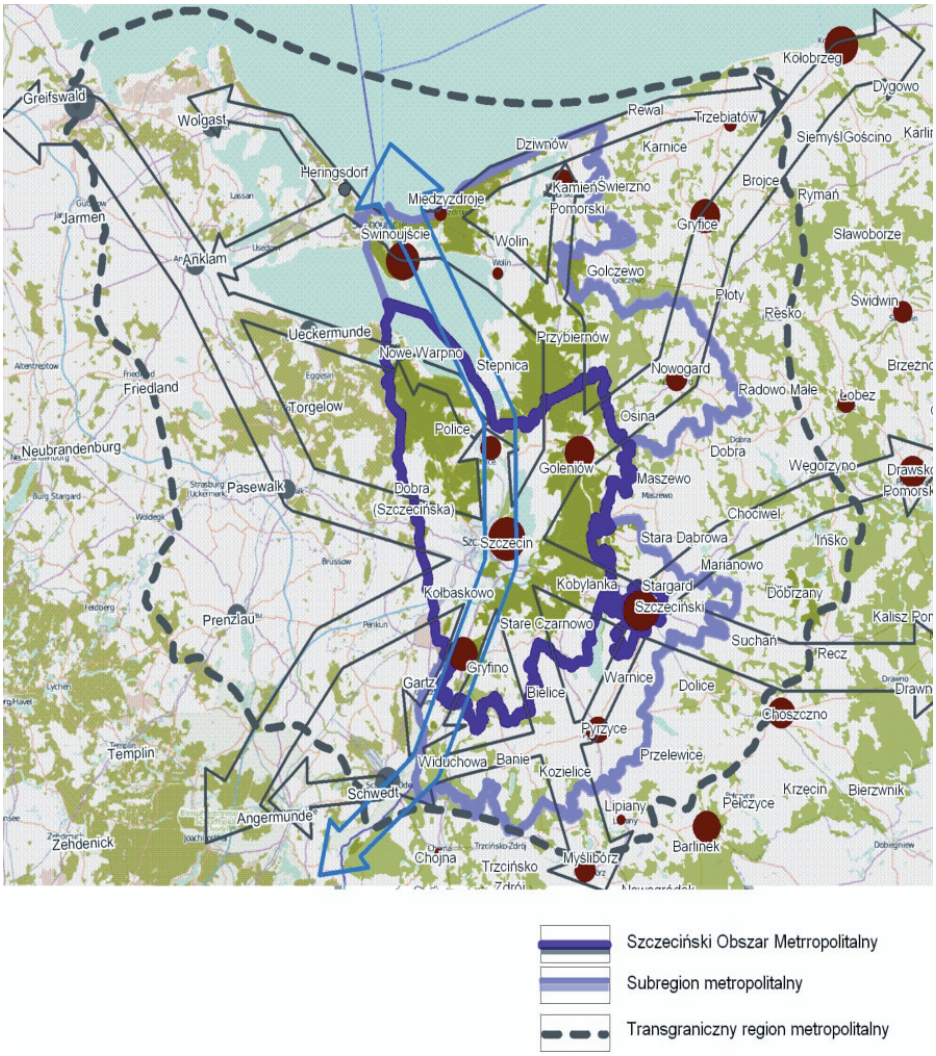


Rys.3. Dostępność Szczecina drogami kołowymi.

W celu poprawy spójności przestrzennej szczecińskiego regionu metropolitalnego w układzie transgranicznym, podjęto prace nad stworzeniem „Koncepcji Rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina – część polska". Dnia 28 kwietnia 2010 roku Województwo Zachodniopomorskie, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Miasto Świnoujście oraz Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania zawarły Porozu-mienie w sprawie podjęcia wspólnych prac nad tą koncepcją.



Rys. 4.Obszar obsługi głównych miast Meklemburgii - Pomorza Przedniego. Źródło: Program rozwoju przestrzennego Meklemburgii-Pomorza Przedniego



Rys. 5. Orientacyjny obszar oddziaływania Szczecina.

Koncepcja stanowić będzie wstępne prace mające na celu identyfikację priorytetów rozwojowych po stronie polskiej, by w dalszej kolejności opracować wspólną polsko–niemiecką koncepcję. Celem głównym postawionym przed regionem, którego realizację powinna uwzględnić koncepcja, jest: „wzrost konkurencyjności Szczecina i regionu metropolitalnego, przez uzyskanie spójności terytorialnej regionu jako głównego obszaru wzrostu pogranicza polsko- niemieckiego". Dla zrealizowania tego celu należy wypracować wspólne kierunki polityki przestrzennej zapewniające:

- wzrost znaczenia portów w Szczecinie i Świnoujściu jako istotnego czynnika rozwoju gospodarki regionu,
- poprawę powiązań transportowych i komunikacyjnych w celu poprawy dostępności obszaru,
- wzrost znaczenia Szczecina i Świnoujścia jako głównych ośrodków obsługi ruchu turystycznego w tej części pogranicza,
- wyznaczenie kierunków do zbudowania transgranicznego produktu turystycznego rozpoznawalnego w skali europejskiej, a nawet światowej,
- wzrost powiązań naukowych i technologicznych w obszarze współpracy z przemysłem oraz w zakresie koordynacji programów badawczych i wymiany eksperckiej wewnątrz opracowywanego obszaru oraz z innymi ośrodkami metropolitalnymi,
- poprawę spójności terytorialnej przez rozwój zaawansowanych systemów transportowo-komunikacyjnych w sferze transportu zbiorowego;
- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej obszaru,
- ochronę wartości przyrodniczo-kulturowych obszaru i ich umiejętne wykorzystanie dla rozwoju,
- poprawę efektywności gospodarki wodnej w sferze aktywnej ochrony przeciwpowodziowej przez interdyscyplinarne zarządzanie uwzględniające gospodarkę przestrzenną.

Omawiając wybrane cele można zidentyfikować wstępnie pewne priorytety, jak i istotność tak sformułowanych zapisów. I tak np. analizując cel:

- „wzrost znaczenia portów w Szczecinie i Świnoujściu jako istotnego czynnika rozwoju gospodarki", należy sobie uświadomić znaczenie portów morskich dla gospodarki regionu. Tworzą one nie tylko miejsca pracy w porcie, usługach okołoportowych i logistyce, ale również stanowią one istotną przewagę konkurencyjną całego regionu. Dostępność do portów stanowi niezwykle ważny czynnik lokalizacji działalności gospodarczej dla wielu branż. Przewaga konkurencyjna regionu metropolitalnego Szczecina wskutek peryferyzacji w stosunku do centrum kraju, powinna być budowana w oparciu o inne czynniki. Dlatego zwiększanie dostępności do portów od strony lądu i morza, jak również rozwijanie możliwości (wielkości i różnorodności) przeładunkowych portów, należy uznać za jedno z priorytetowych działań. Wśród inwestycji w tej dziedzinie wymienić można budowę portu zewnętrznego w Świnoujściu, budowę Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego czy budowę nowoczesnego terminalu przeładunku kontenerów, oraz zwiększenie możliwości portu w Szczecinie przez pogłębienie do głębokości 12,5m oraz poszerzenie i wyprofilowanie toru wodnego Szczecin–Świnoujście tak, aby mogły na nim poruszać się statki klasy handymax.
- „wyznaczanie kierunków do wykreowania transgranicznego produktu turystycznego, rozpoznawalnego w skali europejskiej, a nawet światowej", podkreślenia wymaga fakt, że najważniejsze układy przyrodniczo–turystyczne tj. dolina Odry, Zalew Szczeciński, znajdują się po dwóch stronach granicy. Tworzenie produktu turystycznego tylko po jednej stronie będzie w zasadzie tworzeniem półproduktu. Zalew Szczeciński i dolina Odry może przedstawić pełną ofertę jedynie przy współpracy polsko–niemiec-kiej. Dopiero wówczas wykorzystany zostanie pełny potencjał turystyczny. Wykorzysta się wówczas efekty skali produktu i jego rozpoznawalności, a także efekty synergii powodujące, że wzrośnie ogólna liczba turystów. Nie bez znaczenia jest również

poprawa powiązań transportowych zarówno w zakresie transportu indywidualnego, jak i zbiorowego. Dostępność komunikacyjna regionu (z Niemiec, w tym z Berlina, Skandynawii oraz z południowej i centralnej Polski) decyduje w dużej mierze o atrakcyjności i konkurencyjności oferty turystycznej regionu.

2.12.1. Podsumowanie

Reasumując powyższe stwierdzenia, należy uznać, że szansą wzrostu konkurencyjności Szczecina, jego obszaru i regionu metropolitalnego jest wzrost powiązań Szczecina, jak również Świnoujścia, z przygranicznymi obszarami Niemiec. Poprawi to potencjał rozwojowy obszaru, a także przez wykorzystanie powiązań ze Szczecinem zwiększy możliwości rozwojowe mniejszych miast i gmin. Dlatego wskazanie wytycznych dla integracji polityki przestrzennej przełamującej bariery granicy państwowej, należy uznać za jeden z priorytetów rozwojowych tego obszaru.

Należy również dążyć do stworzenia warunków dla rozwoju obszaru jako głównego regionu wzrostu na pograniczu polsko–niemieckim o wysokiej innowacyjności, otwartego na kontakty międzynarodowe, ze szczególnym uwzględnieniem krajów skandynawskich. Predyspozycje wynikające z położenia geograficznego i powiązań transportowych z Danią i Szwecją powinny znaleźć odzwierciedlenie we wzroście kooperacji zwłaszcza w dziedzinach innowacyjnych.

Kontakt: *Michał Urbański*

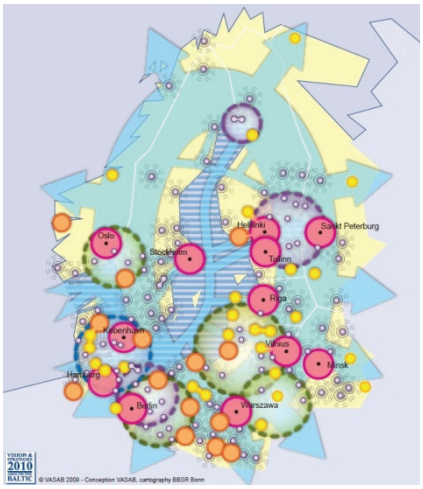
email: michal.urbanski@rbgp.pl

2.13. Rozwój Szczecina w kontekście jego położenia – Krzysztof Michalski

Krzysztof Michalski
Biuro Planowania Przestrzennego Miasta
w Szczecinie

Standardowa prezentacja traktująca o rozwoju miasta, stojących przed samorządem wyzwaniach i problemach z reguły koncentruje się na wnętrzu miasta. Intencją tego wystąpienia jest skoncentrowanie się na otoczeniu, w kontekście najistotniejszych relacji Szczecin-otoczenie, a na tym tle wskazanie kierunkowych działań i polityki miasta. Zestawienie uwarunkowań, analiz potencjałów endogenicznych, scenariuszy rozwoju, analiz SWOT oraz dokumentów regionalnych i krajowych pozwala sformułować tezy, które w najbardziej skondensowanej formie wyznaczają ramy dla rozwoju Szczecina:

1/ rozwój Szczecina znacznie silniej niż w innych, porównywalnej wielkości lub większych miastach, zależy od rozwoju otoczenia.
2/ oferowana przez Szczecin wysoka jakość życia warunkowana jego położeniem, ma swoją (wysoką) cenę.



Partnerzy sieci współpracy w regionie bałtyckim - VASAB: Białoruś, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Litwa, Łotwa, Norwegia, Polska, Rosja i Szwecja.
Źródło: http://http://www.vasab.org/

Tak postawione tezy podkreślają znaczenie i wpływ na

rozwój Szczecina geopolitycznych uwarunkowań związanych z jego położeniem.

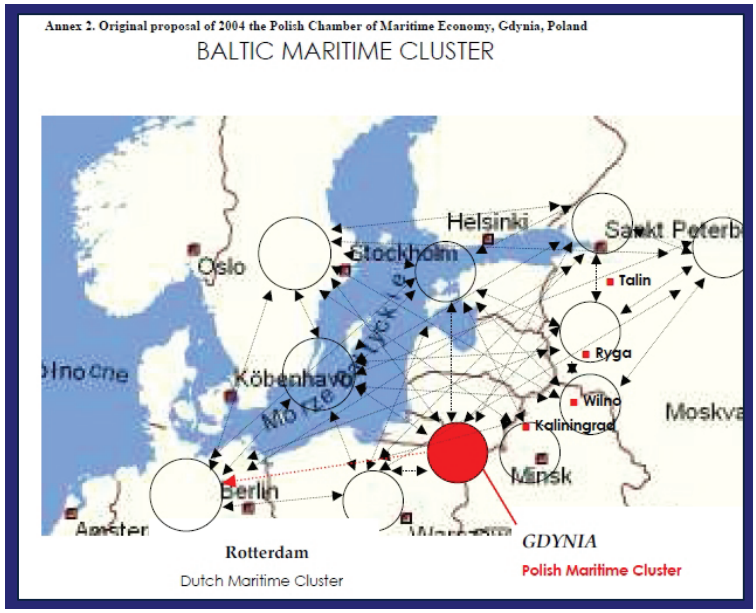
Wykazanie prawdziwości pierwszej tezy wymaga przedstawienia polityki przestrzennej miasta w trzech kontekstach: bałtyckim *(ponadregionalnym)*, transgranicznym *(relacji przygranicznych)* i regionalnym *(lokalnym, wojewódzkim, euroregionalnym)*.

2.13.1. Kontekst bałtycki

Zagospodarowanie przestrzenne rozumiane jako planowanie przestrzenne, będące wiodącym tematem tej konferencji, jest końcową fazą planowania społeczno-gospodarczego rozwoju miasta.

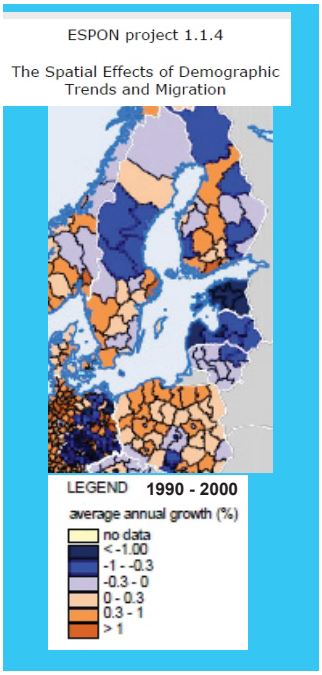
Punktem wyjścia do tego planowania jest Strategia rozwoju Szczecina oraz wewnętrzne i zewnętrzne uwarunkowania oraz potencjały wynikające z położenia geograficznego.

W tej optyce za najważniejsze uznajemy „nadbałtyckie" położenie Szczecina (wewnętrzne wody morskie kończą się na Trasie Zamkowej w centrum Szczecina), związki Szczecina z morzem wynikające z: położenia miasta w estuarium Odry, tradycji hanzeatyckiej, działalności portu morskiego Szczecin–Świnoujście oraz działalności stoczniowej.



Znaczenie Regionu Morza Bałtyckiego podkreślane jest w wielu dokumentach Unii Europejskiej, w tym np.: w dokumentach programu międzynarodowej współpracy w regionie bałtyckim w zakresie planowania przestrzennego – Międzyrządowy program VASAB 2010.

Za najważniejsze działanie w tym obszarze uznajemy sieciową współpracę miast i euroregionów w regionie bałtyckim.



Mając na względzie Strategię dla Regionu Morza Bałtyckiego (październik 2009) i Program współpracy transnarodowej dla Regionu Morza Bałtyckiego na lata 2007-2013 należy uznać, że działania podejmowane w ramach współpracy bałtyckiej (na poziomie miast i regionów) są niewystarczające.

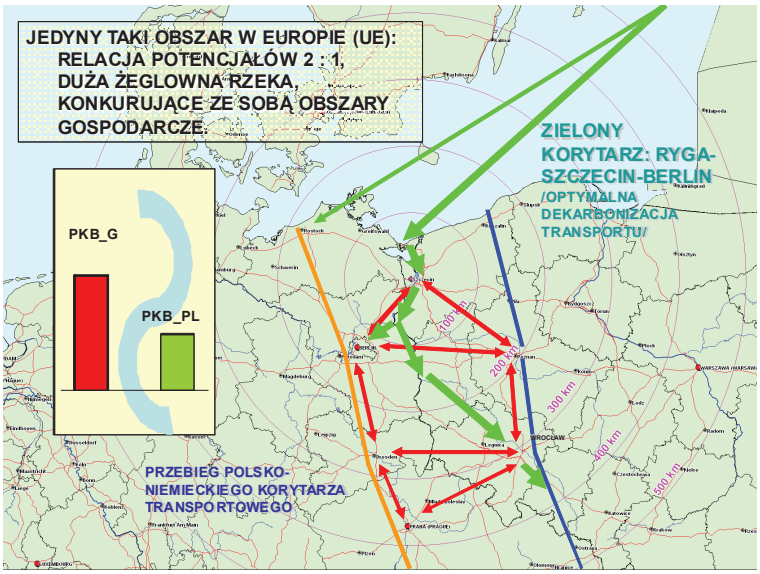
Przykładem potwierdzającym niewystarczające działania może być inicjatywa Polskiego Klastra Morskiego, która pomimo potencjalnych możliwości wielopłaszczyznowej współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego nie znajduje odpowiedniego wsparcia instytucjonalnego, organizacyjnego i finansowego. Wymaga nie tylko większej aktywności miast, ale również władz regionalnych
i krajowych. Z punktu widzenia rozwoju Szczecina, niepokojące są niekorzystne trendy demograficzne i związane z rynkiem pracy, obserwowane w Regionie Morza Bałtyckiego, udokumentowane w roku 2006 w pracach programu badawczego ESPON (Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej). Wagę tych zjawisk zauważono również w czasie ostatniej konferencji Programu Międzyrządowego VASAB 2010 w Kownie w czerwcu tego roku:

„... W regionie bałtyckim coraz bardziej uwidacznia się niekorzystny wpływ trendów demograficznych i związanych z rozwojem rynku pracy na polaryzację przestrzenną, pomiędzy obszarami zurbanizowanymi a obszarami wiejskimi, na spójność społeczną...”.

Konferencja VASAB, 8 czerwca 2010, Kowno, Litwa

Działania w polityce przestrzennej Szczecina uwzględniające kontekst bałtycki.

W polityce miasta tzw. gospodarka morska odgrywa wciąż znaczącą rolę. W studium uwarunkowań wskazuje się 812 ha terenów przeznaczonych do zagospodarowania lub już zagospodarowanych na cele związane z gospodarką morską. Projektuje się wybudowanie specjalnej trasy obsługującej Port Morski (oddzielnie dla węzła kontenerowego i oddzielnie dla węzła produktów masowych).



Dla zobrazowania skali wyzwań stojących przed Polską, regionem zachodniopomorskim i Miastem Szczecin zwróćmy uwagę, iż znane większości Hafen City w Hamburgu przekształcane już od kilkudziesięciu lat, ma powierzchnię ok. 157ha (w Szczecinie tylko tereny stoczni szczecińskiej to ponad 50ha, a teren portu morskiego w Szczecinie to 1600ha, co odpowiada 5,3% powierzchni administracyjnej Szczecina).

Najważniejsze zamierzenia infrastrukturalne uwzględniające kontekst bałtycki (dotyczące tylko zadań realizowanych przez miasto, nieobejmujące działań inwestycyjnych portu) to:

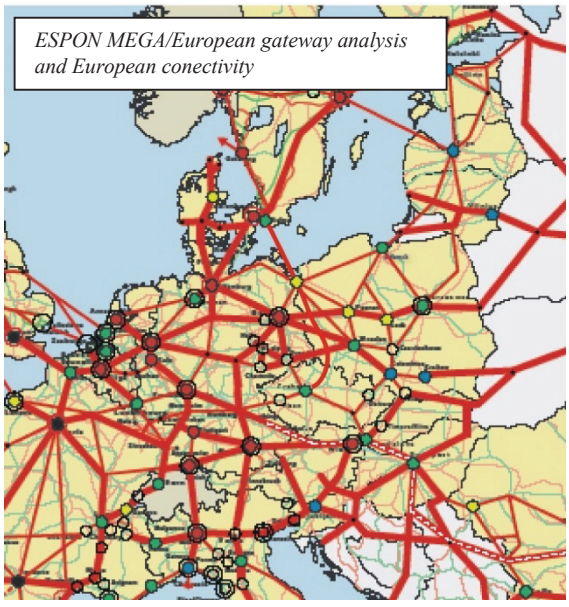
- realizowana obecnie obsługa portu ulicą A. Struga (nakłady rzędu 100 mln zł),
- docelowo obsługa portu (z węzła Morwowa na A6) poprzez Trasę Nowogdańską.

2.13.2. Kontekst transgraniczny

Obszarem zainteresowań o kluczowym znaczeniu dla kształtowania relacji przygranicznych jest korytarz drogi wodnej Odry będący osią multimodalnego korytarza trans-portowego.

Z jego rozwojem wiążemy nadzieje na powstanie wielu nowych miejsc pracy.

Przywołany już wcześniej kontekst położenia geograficznego jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój Szczecina. Z jednej strony uwidaczniają się niekorzystne tendencje związane z dynamicznym rozwojem korytarzy transportowych wschód – zachód oraz będące skutkiem realizacji ponadregionalnej infrastruktury liniowej obsługującej Warszawę; z drugiej strony nasila się polaryzacja wewnętrzna i marginalizacja terenów peryferyjnych względem centrum kraju.



Dla rozwoju Szczecina konieczny i kluczowy jest rozwój zrównoważonego (w znaczeniu drożności i dostępności, pełniących funkcję HUB, Szczecina i Świnoujścia), korytarza transportowego polsko–niemieckiego. Podejmowane inicjatywy i działania związane z nadaniem właściwej rangi i budową infrastruktury liniowej w ramach korytarza *CETC-Route 65* oraz związane z Programem dla Odry 2006 są popierane przez miasto.

O wyjątkowym znaczeniu tego korytarza dla ─ realizacji polityki spójności oraz regionalnej i krajowej współpracy transgranicznej świadczy specyfika jego przebiegu. Praktycznie w całej Unii Europejskiej ważne połączenia transgraniczne (o charakterze osi transportowych) przebiegają poprzecznie do granic państwowych. Korytarz Odry charakteryzuje: równoległy po obu stronach granicy przebieg sieci transportowych, konkurowanie ze sobą obu obszarów oraz nierównowaga ekonomiczna obszarów przyległych (PKB per capita Niemiec w 2007 r. to 26900 E, a Polski to 12300 E; PKB Berlina to 130 mld E, PKB Polski to 61% średniej UE, a Niemiec 116% średniej UE).

Docelowe zamierzenia planowane na szczeblu ponadregionalnym powinny uwzględniać stopniową konwergencję obszarów przygranicznych. Przy założeniu wzrostu gospodarczego w Polsce, przewyższającego wzrost w Niemczech o 2%, wyrównania potencjałów można oczekiwać w okresie około 30 lat. Regiony „nanizane” na oś transportową mogą w bardziej spektakularny sposób podkreślać jej znaczenie dla swojego rozwoju.

Przejawem nierównowagi w rozwoju infrastruktury transportowej obszarów położonych wzdłuż korytarza drogi wodnej Odry jest między innymi wybudowanie po stronie niemieckiej autostrady A20, przy obniżeniu po stronie polskiej priorytetu i przesunięciu terminów realizacji dla drogi ekspresowej S3 (wcześniej A3). Ważny jest tutaj również wątek bałtycki i konieczność bardziej skutecznego promowania i udrożnienia zielonego korytarza bałtyckiego (autostrad morskich) współpracującego z korytarzem *CETC–Route 65*, bardzo korzystnego z punktu widzenia unijnej idei dekarbonizacji transportu. Zwróćmy także uwagę, że korytarz północ–południe został uwidoczniony na mapach organizacji Metrex i w dokumentach ESPONU.

Niezależnie od dobrej, a nawet bardzo dobrej współpracy lokalnej i regionalnej na pograniczu polsko-niemieckim, będącej również udziałem Szczecina, kwestia rangi korytarza *CETC–Route 65* w tym roli Szczecina jako węzłowego i bramowego ośrodka sieci transportowej, nie znajduje odpowiedniego odzwierciedlenia w dokumentach krajowych i europejskich.

Źródło i opracowanie: Sieć Europejskich Miast i Obszarów Metropolitalnych (METREX). Policentryczne relacje metropolitalne.

Wzmacnianie korytarza transportowego po stronie niemieckiej, względem polskiego korytarza transportowego, czy też nieuwzględnianie docelowego poziomu rozwoju gospodarczego miast i regionów w ramach tego korytarza, może mieć niekorzystny wpływ na realizację polityki spójności, utrwalać niekorzystne tendencje i bariery w sferze gospodarczej i społecznej.

Działania w polityce przestrzennej Szczecina uwzględniające kontekst transgraniczny.

W dostosowaniu do obecnego i oczekiwanego znaczenia korytarza transportowego drogi wodnej Odry, w Szczecinie przygotowano około 300 ha terenów inwestycyjnych, w tym: tereny pod specjalną strefę ekonomiczną oraz pod budowany obecnie zachodniopomorski węzeł logistyczny. W obszarze metropolitalnym Szczecina przygotowano około 1000 ha terenów produkcyjno-składowych, prowadzone są także zintegrowane działania związane z budową Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina i włączeniem go do drogi krajowej S6. Znaczenie korytarza transportowego drogi wodnej Odry będzie w istotny sposób wpływać na atrakcyjność inwestycyjną terenów w Szczecinie i jego obszarze funkcjonalnym.

2.13.3. Kontekst regionalny

Znaczenie dla rozwoju Miasta Szczecin kontekstu regionalnego (wojewódzkiego, jak i współpracy przygranicznych powiatów) znalazło odzwierciedlenie w Strategii rozwoju Szczecina i strategii marki „Floating Garden Szczecin Project 2050", za kwestię najważniejszą uznaje się zapewnienie warunków dla rozwoju turystyki wykorzystującej zasoby przyrodnicze i wody powierzchniowe, estuarium Odry i Zalewu Szczecińskiego.

W regionie transgranicznym, zawierającym Szczeciński Obszar Metropolitalny, istnieje potencjał rozwoju prawie każdej formy aktywności w obszarze turystyki, a ponadto w obszarach wiejskich po obu stronach granicy niemiecko-polskiej występują porównywalne społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju.

Duże znaczenie dla wspierania rozwoju gospodarczego, aktywności lokalnej i współpracy transgranicznej, bazującej na wykorzystaniu endogenicznych zasobów środowiskowych, ma także pojawienie się wielu inicjatyw w obszarze turystyki i rekreacji, jak np.: transgraniczny klaster turystyczny „Droga wodna BERLIN - SZCZECIN – BAŁTYK". Również w tym przypadku należy stwierdzić, że instytucjonalne, organizacyjne i finansowe wsparcie tej i podobnych inicjatyw jest niewystarczające.

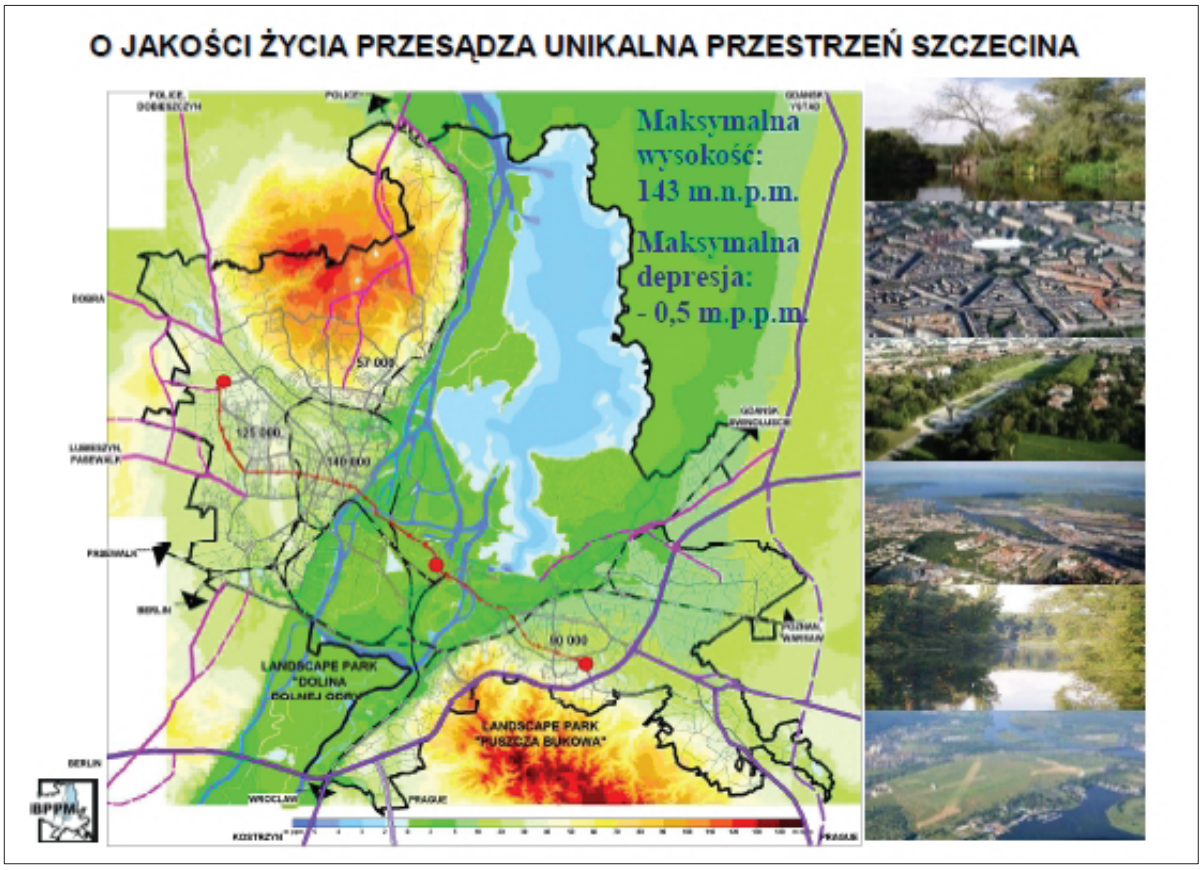
<u>Działania w polityce przestrzennej Szczecina uwzględniające kontekst regionalny.</u>

Wody powierzchniowe są zasobem, który stwarza możliwości i już dzisiaj wyznacza kierunki rozwoju Szczecina. Jak wielkie rezerwy występują w tej dziedzinie, pokazały chociażby ostatnie regaty The Tall Ship Races. W najbliższych dziesięcioleciach tereny nadwodne, w tym istniejące i projektowane waterfronty, zmienią diametralnie wizerunek Szczecina. Obszar objęty rewitalizacją i przekształceniami, uwzględniającymi przestrzenne, gospodarcze i społeczne powiązania z otoczeniem oraz metropolitalne funkcje miasta obejmuje wyspy: Kępę Parnicką, Wyspę Zieloną, Łasztownię i Wyspę Grodzką (przy której planuje się ulokowanie portu jachtowego). Rewitalizacją objęto również rejon ul. Kolumba i wyspy Jaskółczej tworzących tzw. Szczecińską Wenecję.

W studium uwarunkowań dla Szczecina wyznaczono również ponad 1200 ha terenów przeznaczonych na cele sportu i rekreacji. Tereny te nie obejmują wprawdzie wód powierzchniowych i lasów, niemniej w większości powiązane są wewnętrznie Systemem Zieleni Miejskiej, zintegrowanym z lokalnymi i ponadlokalnymi korytarzami ekologicznymi.

Zależności i powiązania sieciowe z otoczeniem jednoznacznie wskazują, że rozwój turystyki i obsługi ruchu turystycznego w regionie transgranicznym w istotny sposób wpływał będzie na aktywność inwestycyjną i gospodarczą w Szczecinie.

Rozwój w tej sferze gospodarki w otoczeniu sprzyjał będzie również zagospodarowaniu rekreacyjnych terenów miejskich i powstawaniu nowych produktów turystycznych, podnosząc atrakcyjność całego obszaru metropolitalnego i służąc podniesieniu jakości życia w Szczecinie.



Podsumowując komentarze odnoszące się do pierwszej tezy, możemy stwierdzić, że rozwój Szczecina warunkują i determinują:

1/ współpraca bałtycka w wymiarze gospodarczym i społecznym,
2/ utrzymanie i rozwój korytarza transportowego drogi wodnej Odry,
3/ współpraca transgraniczna (regionalna), rozwój turystyki, w tym turystyki wodnej.

Prawdziwość drugiej tezy, mówiącej o wysokiej cenie wdrażania polityki wysokiej jakości życia, w zasadzie nie wymaga dowodu. Niemniej, pokazując wewnętrzne uwarunkowania kształtowania polityki przestrzennej w kontekście wielowątkowych zależności i powiązań z otoczeniem, można wykazać, że cena transformacji miasta przemysłowo-portowego w ośrodek naukowo-usługowy o tradycjach morskich, oferującego wysoką jakość życia jest również bardzo wysoka, wyższa niż w ośrodkach porównywalnej wielkości.

O jakości życia przesądza unikalna przestrzeń Szczecina.

Hipsometria pokazana na slajdzie pokazuje bardzo zróżnicowane warunki krajobrazowe (od wzgórz 143m n.p.m. aż po depresję – 0,5m p.p.m.) i występowanie atrakcyjnych terenów do zamieszkiwania, ale także trudne warunki gruntowo–wodne: od terenów zalewowych (zagrożonych powodzią) do terenów zagrożonych zjawiskami geodynamicznymi (osuwaniem się gruntów).

Łatwo zauważyć, że geograficzne uwarunkowania wewnętrzne bardzo ściśle wiążą się z uwarunkowaniami zewnętrznymi. Znajduje to wyraz w ciągłości: struktur geologicznych, korytarzy ekologicznych i zasobów wód powierzchniowych.

Jakość życia w mieście kształtowana jest również przez układ urbanistyczny Szczecina i materialne relikty przeszłości stanowiące o wyjątkowej wartości jego dziedzictwa historycznego.

Struktury przestrzenne (układ zabudowy) i wielość obiektów objętych ochroną wraz z wartościami przyrodniczymi, są niezmiennikami wszelkich przekształceń przestrzeni i zmian sposobu jej zagospodarowania. W kontekście Strategii rozwoju Szczecina zasoby wodne są drugim wyznacznikiem kierunków rozwoju miasta.

Wskazane wartości, chociaż trudne do ochrony w warunkach transformacji gospodarczej, moderowanej przez szybkość obiegu pieniądza i dążenie do pomnażania kapitału, postrzegane są przez samorząd jako szansa uzyskania w Szczecinie wysokiej jakości życia, wyższej niż w wielu większych lub porównywalnych miastach. Wyrazem tych intencji i kierunku rozwoju miasta jest strategia marki „Floating Garden".

Czynniki uwzględnione w studium uwarunkowań pozwalające zapewnić wysoką i konkurencyjną jakość życia w Szczecinie to:

- tereny zieleni miejskiej (tworzące System Zieleni Miejskiej),
- infrastruktura komunikacyjna (istniejąca i projektowana, np.: Szczeciński Szybki Tramwaj),
- rozwój wewnętrzny Szczecina (obejmujący rewitalizację Międzyodrza i terenów śródmiejskich),
- atrakcyjne tereny mieszkaniowe (oferowane na Warszewie, Pogodnie i w Wielgowie),
- policentryczna struktura (tworzona przez morfoplanistyczne osiedla z lokalnymi centrami obsługi),
- rozmieszczenie siły roboczej (dogodna lokalizacja przemysłu, parków technologicznych i centrów biurowo-usługowych).

Jednym z najważniejszych uwarunkowań wewnętrznych, będących skutkiem wcześniejszych powiązań z otoczeniem, warunków geograficznych i ekspansji Szczecina na nowe tereny jest rozległość miasta, będąca atutem jeśli mówimy o jakości życia, ale stanowiąca ograniczenie, jeśli mówimy o rozwoju podstawowej infrastruktury liniowej. W porównaniu z innymi ośrodkami, Szczecin posiada dobrze wykształconą strukturę policentryczną, funkcjonuje także w dogodnie ukształtowanej zewnętrznej strukturze policentrycznej, w ramach obszaru metropolitalnego. Uwzględniając powyższe uwarunkowania, szacuje się, że realizacja strategii marki i Strategii rozwoju Szczecina w obecnych warunkach prawno-systemowych wymaga większych (od ponoszonych w innych miastach) nawet o 10% do 20% nakładów inwestycyjnych. W oczywisty sposób wynika to nie tylko z rozległości miasta, ale również zależne jest od wymagań w zakresie ochrony przyrody i warunków gruntowo-wodnych.

Zapewnienie warunków dla utrzymania i podniesienia jakości życia skutkuje również wydłużeniem prac przygotowawczych i inwestycyjnych, co jest szczególnie widoczne na etapie sporządzania planów miejscowych. W procedurze ich opracowywania wykonuje się problemowe opracowania ekofizjograficzne uwzględniające cykle przyrodnicze, poszukuje się rozwiązań minimalizujących niekorzystne oddziaływania na przyrodę, prowadzi się działania kompensacyjne (np.: w zakresie nasadzeń drzew).

Całokształt tych działań tylko na etapie planowania, wydłuża wprawdzie procedury o rok lub dwa, uważamy jednak, że jednym ze sposobów uzyskania przez Miasto Szczecin lepszej pozycji konkurencyjnej – względem innych miast, jest ochrona wartości zapewniających wysoką jakość życia następnym generacjom.

Podstawowe determinanty rozwoju Szczecina, zbieżne z postawionymi na wstępie tezami, można sformułować następująco:

- polityka przestrzenna Szczecina odzwierciedla i bardzo silnie zależy od uwarunkowań i procesów w otoczeniu,

- zapewnienie wysokiej jakości życia wydłuża czas realizacji i znacznie zwiększa koszt inwestycji.

Wskazane determinanty rozwoju Szczecina podkreślają wyjątkową, w kontekście położenia geograficznego i uwarunkowań w otoczeniu, pozycję i zależność Szczecina od rozwoju otoczenia. Na poziomie ponadlokalnym oznacza to konieczność wsparcia przedsięwzięć wzmacniających pozycję Szczecina, jako węzła i ośrodka bramowego sieci TEN-T. Przedsięwzięcia o takim charakterze warunkują również realizację polityki spójności terytorialnej w tej części kraju.

Bibliografia:

1. Program współpracy transnarodowej, Region Morza Bałtyckiego 2007-2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Szczecin 19 maja 2010 r.;
2. Baltic Sea States Subregional Co-operation: WNIOSKI PO WARSZTACIE EKSPERCKIM - GRUPOWE PANELE DYSKUSYJNE, SZCZECIN 21.04.2010;
3. Action 1.1.4: THE SPATIAL EFFECTS OF DEMOGRAPHIC TRENDS AND MIGRATION, 1st interim report, Lead partner: Swedish Institute for Growth Policy Studies (ITPS) Box 574, SE-101 31 Stockholm, Sweden April 7, 2003;
4. VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region, Third draft as of 1 December 2008;
5. South North Axis (SoNorA), Regional Economic Workshop Water and Bike Tourism, General Overview of Tourism, prezentacja.ppt 2010.02.25;
6. STAN I PERSPEKTYWY ROZWOJU PONADREGIONALNEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W OBSZARZE PARTNERSTWA ODRA - mapa robocza przygotowana przez WBU i BBSR, Stan: 7. kwietnia 2010 *Jens Kurnol, Maciej Zathey*;
7. DEMIFER: Demographic and migratory flows affecting European regions and cities VASAB Expert and Stakeholder meeting on Demographic Trends and Labour Market Development, NIDI (co-ordinator) (The Hague, Netherlands) Kaunas, Lithuania 8 June 2010, Lisa van Well, Nordregio;
8. Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. Powtórka z historii czy nowe otwarcie? Jacek Ryba, *Biuletyn Analiz UKIE Nr 19; 2010;*
9. DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI *uzupełniający* KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego, *PLAN DZIAŁANIA,* (COM(2009) 248), (SEC(2009) 702), (SEC(2009) 703).

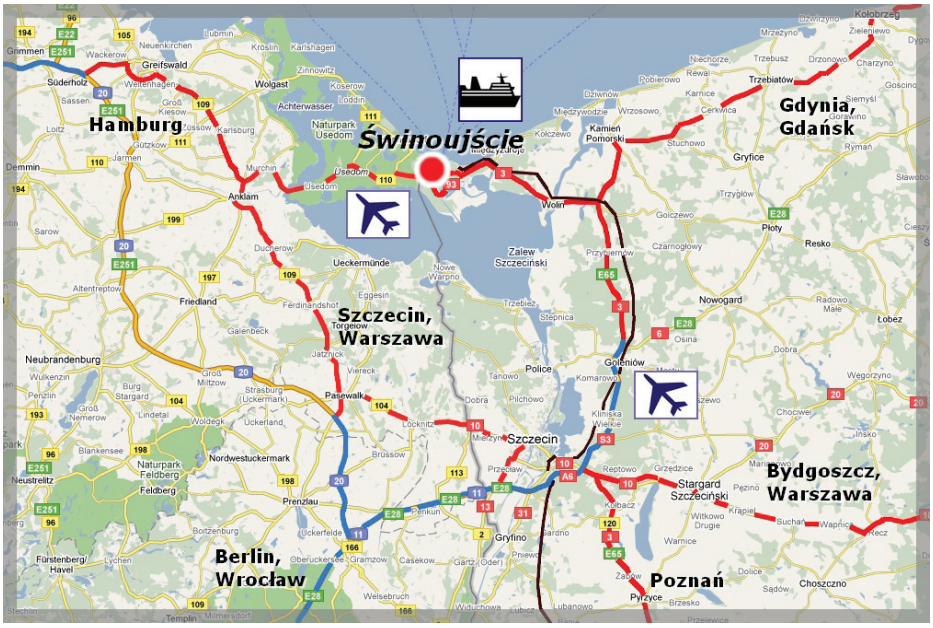
Kontakt: *Krzysztof Michalski*
email: kmichal@um.szczecin.pl

2.14. *Szanse rozwoju i dylematy przestrzenne miast przygranicznych na przykładzie Świnoujścia – Aleksandra Garboś*

Aleksandra Garboś
Zastępca Naczelnika Wydziału ds. Urbanistyki
Miasto Świnoujście

Świnoujście położone jest na północno–zachodnim krańcu Polski w centralnej części regionu wysp Uznam – Wolin.
Granice miasta określają:
od północy - linia brzegowa Zatoki Pomorskiej na Bałtyku,
od zachodu - granica Polski z Niemcami,
od wschodu - granica z gminą Międzyzdroje,
od południa - granice na obszarze Zalewu Szczecińskiego.

Położenie na 44 wyspach oraz obecność dwóch typów akwenów – morskiego i śródlądowego to unikatowe cechy wyróżniające Świnoujście.



Rys. nr 1. Przygraniczne położenie Świnoujścia, powiązania komunikacyjne.

Świnoujście od 1999 roku jest najmniejszym miastem na prawach powiatu uwzględniając:

- - transgraniczne położenie,
- - wyspiarski charakter miasta,
- - port o strategicznym znaczeniu dla gospodarki,
- - duży port wojenny,
- - status uzdrowiska.

Inną, znaczącą specyfiką miasta jest rozdzielenie przestrzenne głównych funkcji:

- Uznam – mieszkalnictwo, usługi ogólnomiejskie, usługi turystyczno-uzdrowiskowe,
- Wolin – gospodarka morska, usługi portowe, okołoportowe, produkcyjno-składowe,
- Karsibór – mieszkalnictwo, rolnictwo, turystyka.

Rys. nr 3. Wyspiarski charakter miasta, obecność dwóch typów akwenów, rozdzielenie przestrzenne głównych funkcji.

Rys. nr 4. Świnoujście, widok od strony Zatoki Pomorskiej.

W ujęciu historycznym skumulowanym miernikiem rozwoju miasta jest liczba mieszkańców. Analizując przebieg zmian liczby ludności w okresie powojennym, należy stwierdzić, że po latach burzliwego rozwoju miasta w okresie powojennym (powojenne migracje ludności, powstawanie i rozwój dużych zakładów przemysłowych na prawobrzeżu: PPDiUR Odra i Morska Stocznia oraz rozbudowa Portu a także dwa wyże demograficzne), od połowy lat osiemdziesiątych XX w. wielkość miasta ustabilizowała się na poziomie 43 tys. mieszkańców a w pierwszej dekadzie XXI w. na poziomie poniżej 41 tys. mieszkańców. Zestawienie wartości wybranych parametrów demograficznych dla Świnoujścia w ostatnich latach zawiera poniższa tabela. W ostatnich dziesięciu latach mają miejsce niekorzystne zjawiska demograficzne: ujemny przyrost naturalny, ujemne saldo migracji i starzenie się społeczności.

Rok	2000	2006	2007	2008
W wieku przedprodukcyjnym	9 029	6 874	6 746	6 579
W wieku produkcyjnym	29 273	27 572	27 484	27 341
W wieku poprodukcyjnym	5 395	6 373	6 641	6 909
Przyrost naturalny	-0,9%	-1,3%	-0,5%	-1,1%
Saldo migracji	-1,1%	-0,4%	1,9%	1,0%

Tabela I. Wybrane parametry demograficzne dla Świnoujścia w latach od 2000 roku.

Ukazanie trendu demograficznego będzie pomocne w trafnym odczytaniu przyjętych celów strategicznych.

Specyfika położenia Świnoujścia zawsze stanowiła i stanowić będzie szansę rozwoju miasta a jego tempo i kierunki rozwoju to wypadkowa:

- walorów położenia,
- uwarunkowań gospodarczych i politycznych,
- prorozwojowej strategii Miasta i aktywności jego mieszkańców.

Prorozwojowymi elementami położenia Świnoujścia były i są:

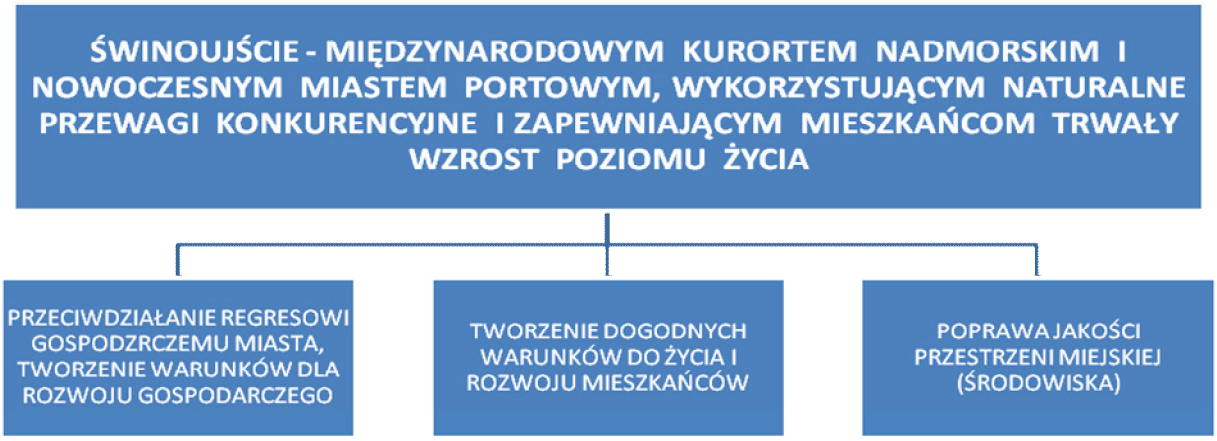
- położenie w ważnym punkcie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, co czyni Świnoujście istotnym węzłem komunikacji morskiej i lądowej w relacji Europa Południowa - Skandynawia,
- położenie na wyspach Uznam, Wolin, Karsibór, u ujścia Świny do Zatoki Pomorskiej nadające miastu niepowtarzalny wyspiarski charakter, walory naturalne w postaci najszerszej w Polsce plaży oraz mikroklimatu, co sprzyja rozwojowi funkcji uzdrowiskowych i turystyce,
- położenie w bezpośrednim sąsiedztwie granicy z Niemcami na wyspie Uznam, na której Świnoujście stanowi największe miasto, co czyni go ważnym ośrodkiem miejskim euroregionu Pomerania.

Gwałtowane zmiany uwarunkowań gospodarczych i politycznych przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku oraz początku bieżącego stulecia istotnie przekształciły współczesne uwarunkowania rozwojowe Świnoujścia.

Należy tu odnotować w szczególności:

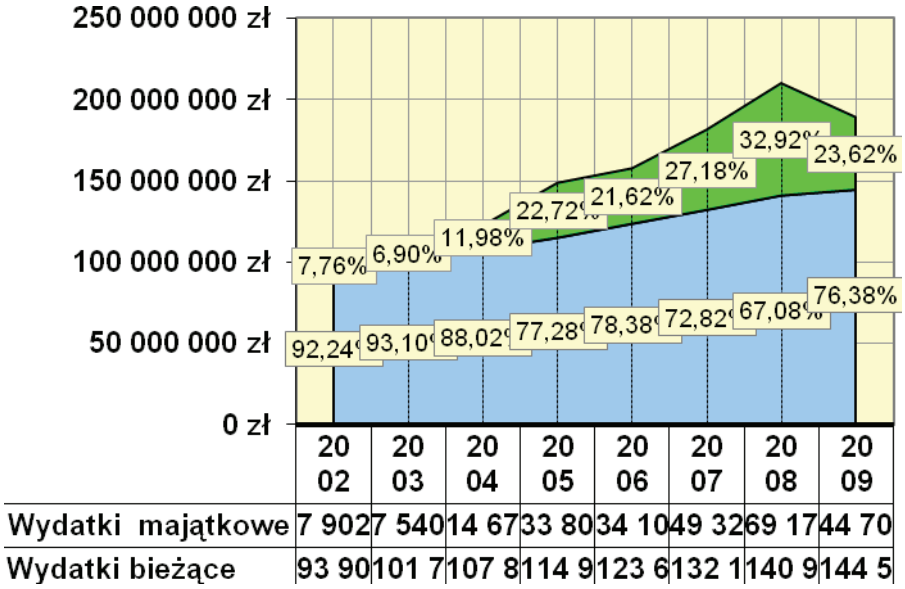
- załamanie się rybołówstwa dalekomorskiego i upadek PPD i UR Odra w Świnoujściu,
- załamanie się tradycyjnych rynków zbytu dla usług remontu statków wymuszające gwałtowną restrukturyzację i przekształcenia własnościowe Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu,
- istotne zmiany w wielkości i strukturze przeładunków w Zespole Portowym Szczecin – Świnoujście wymuszające odpowiednie zmiany dostosowawcze,
- uwolnienie terenów i obiektów przez wojska Federacji Rosyjskiej w lewobrzeżnej części miasta (1992/93 rok),
- zjednoczenie Niemiec w 1990 roku i otwarcie lokalnego ruchu granicznego na przejściu dla pieszych Świnoujście – Ahlbeck,
- wejście Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 roku a następnie do strefy Schengen w grudniu 2007 roku, co zaowocowało otwarciem granic dla ruchu samochodowego na wyspie Uznam,
- wejście Polski do NATO w lutym 1999 roku z czym związana jest lokalizacja w Świnoujściu logistycznej bazy NATO,
- istotny wpływ na rozwój Świnoujścia w okresie ostatnich lat oraz w najbliższej przyszłości ma wsparcie finansowe w ramach programów przedakcesyjnych oraz w ramach UE,
- wykorzystanie szans i możliwości wynikających ze swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału.

Sformułowana i przyjęta w 2004 roku Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście określiła misję, cele strategiczne.



Rys. nr 4. Misja, cele strategiczne określone w Strategii Rozwoju Miasta.

Przełożeniem strategii na praktyczne działanie jest opracowywany i realizowany od 2004 roku, aktualizowany corocznie Wieloletni plan inwestycyjny. Nowe możliwości związane z pozyskiwaniem środków finansowych z programów pomocowych UE spowodowały wzrost wydatków inwestycyjnych w ostatnich latach z kilku do kilkudziesięciu milionów złotych rocznie, co przedstawiono na rys. nr 5.



Rys. nr 5. Wydatki majątkowe w latach 2004 – 2009 na tle wydatków budżetu Miasta.

Działania studialne i planistyczne w zakresie zagospodarowania przestrzennego miasta, rozpoczęte w nowych uwarunkowaniach w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, przyniosły po latach wymierne rezultaty: 85% powierzchni miasta jest objęta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Zważywszy, że:

a) w dzielnicy Nadmorskiej Świnoujścia funkcjonuje uzdrowisko a znacząca część lewobrzeżnej części miasta objęta jest strefami ochrony uzdrowiskowej,
b) obszary zabudowane miasta są ściśle opasane obszarami Natura 2000,
c) obszar portowy obejmuje znaczne tereny nadbrzeżne miasta,
d) w Dzielnicy Nadmorskiej i centrum miasta znajdują się znaczące obszary ochrony konserwatorskiej,

to 85% pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego należy uznać za dobry rezultat i okoliczność sprzyjającą rozwojowi i inwestowaniu na terenie miasta.

Nie zmienia to faktu, że opracowanie i uchwalenie mpzp dla pozostałych obszarów miasta jest sprawą pilną, w szczególności dla części objętej strefą B i C ochrony uzdrowiskowej.

Aktualizacji wymaga także „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Świnoujścia" (z 2002 roku). Perspektywa czasowa tych działań to lata 2011-2013.

Mając na uwadze istniejące uwarunkowania, Miasto Świnoujście dobrze wykorzystało ostatnie dwudziestolecie do realizacji inwestycji mających kluczowe znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju:

1. Rozbudowa bazy promów morskich w Świnoujściu. W rezultacie powstał jeden z najnowocześniejszych na Bałtyku terminali promowych, będący istotnym węzłem komunikacyjnym transportu środkowoeuropejskiego, łączącym Skandynawię z Europą środkową i południową (5 stanowisk promowych).
2. Modernizacja przeprawy promowej w centrum miasta (powstały dwie nowe przystanie promowe po dwa stanowiska każda oraz cztery obsługujące przeprawę promy samochodowo–osobowe „Bielik").
3. Gazyfikacja miasta. Zrealizowano kompleksową modernizację i rozbudowę sieci gazowej na obszarze Miasta, w tym budowę nowej sieci gazowej w dzielnicy Przytór – Łunowo.
4. Modernizacja gospodarki wodno–ściekowej. W ramach polsko–niemieckiego projektu pilotażowego wybudowana została nowoczesna oczyszczalnia ścieków obsługująca Świnoujście i gminy niemieckie na wyspie Uznam. Elementem tego projektu była rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacyjnej.
5. Modernizacja stacji uzdatniania wody. Dokonano zmiany technologii i urządzeń oraz zmodernizowano i rozbudowano sieć wodociągową w lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części miasta.
6. Modernizacja układu drogowego miasta, w tym dróg dojazdowych do przepraw promowych, oraz budowa ulicy 11 Listopada stanowiącej istotny element układu drogowego w lewobrzeżnej części miasta.
7. Budowa nowoczesnego portu rybackiego w prawobrzeżnej części miasta (350m nabrzeży dla kutrów i łodzi rybackich, chłodnia, zaplecze socjalno–magazynowe).

Rys. nr 6. Oczyszczalnia ścieków w Świnoujściu.

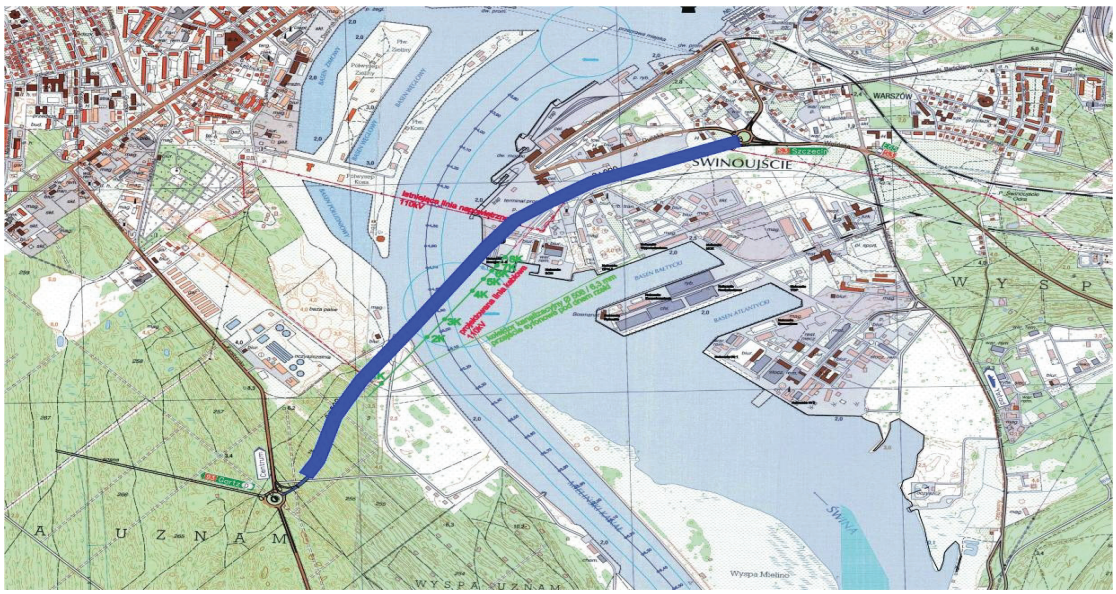
Korzystna współpraca z gminami niemieckimi rozpoczęta w latach dziewięćdziesiątych w zakresie gospodarki ściekowej, gospodarki wspólnymi zasobami wody na wyspie Uznam, jest kontynuowana i rozwijana poprzez realizację nowych przedsięwzięć o znaczeniu transgranicznym:

1. Przedłużenie w 2008 roku Uznamskiej Kolei Uzdrowiskowej do Świnoujścia (do nowej stacji kolejowej Świnoujście Centrum na wyspie Uznam). W planach Deutsche Bahn A.G jest odtworzenie linii kolejowej Berlin – Świnoujście – Heringsdorf przez most w Karninie. Połączenie to skróciłoby czas podróży między Berlinem a wyspą Uznam o prawie dwie godziny a planowany czas przejazdu na trasie Berlin – Świnoujście wynosiłby 2,5 godziny.
2. Budowę połączeń transgranicznych dla ruchu pieszego i rowerzystów, tj. transgranicznej promenady pomiędzy Świnoujściem a gminą Heringsdorf oraz pieszo –rowerowego połączenia Świnoujście – Kamminke. Obydwa projekty uzyskały dofinansowanie PO EWT.
3. Transgraniczna linia autobusowa, tzw. Linia Europejska, uruchomiona w 2004 roku, stanowiąca już trwały element komunikacji na wyspie Uznam. Linia łączy Świnoujście z Cesarskimi Kąpieliskami – Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin.

Wyżej opisane projekty komunikacyjne realizowane na wyspie Uznam oraz otwarte dla ruchu samochodowego przejścia drogowe Świnoujście – Ahlbeck i Świnoujście – Garz tworzą dobre powiązanie układu komunikacyjnego lewobrzeżnej części Świnoujścia z układem komunikacyjnym niemieckiej części wyspy Uznam.

Wspomniane na wstępie przestrzenne rozdzielenie funkcji miasta oraz związana z tym codzienna konieczność przeprawiania się do zakładów pracy zlokalizowanych na wyspie Wolin i powrót do miejsca zamieszkania na wyspie Uznam powoduje, że uciążliwości związane ze specyfiką przepraw promowych dotyczą codziennie tysięcy osób.

Rozwiązaniem tych problemów jest budowa stałej przeprawy przez Świnę łączącej wyspy Uznam i Wolin. W obecnych uwarunkowaniach pilna realizacja tego projektu stanowi oczywistą konieczność. Mimo wieloletnich starań Miasta, wykonania wszelkich niezbędnych i możliwych prac przedprojektowych a także uwzględnienia potencjalnych wariantów lokalizacyjnych stałej przeprawy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, decyzja inwestycyjna ulega dalszemu opóźnieniu.



Rys. nr 7. Planowana lokalizacja stałej przeprawy przez Świnę.

Kontynuacją rozwoju nowoczesnych działalności portowych (rozbudowany terminal promowy, terminal kontenerowy o zdolności przeładunkowej 50 000 TEU/rok, nowy port rybacki) jest rozpoczęta w 2010 roku budowa na wyspie Wolin terminalu LNG oraz niezbędnej infrastruktury portowej i sieciowej.

Terminal będzie wykorzystywał infrastrukturę portu zewnętrznego przy falochronie wschodnim. Obszar morza w tym rejonie osłonięty zostanie nowym, większym i dłuższym falochronem od strony północno–wschodniej. Na południe od portu zewnętrznego zlokalizowane zostanie zaplecze magazynowo–ekspedycyjne LNG.

Rozpoczęcie eksploatacji Terminalu LNG planowane jest na 2014 roku. Planowana zdolność przeładunkowa wynosi od 2,5 do 5 mld m3 gazu rocznie.

Rys. nr 8. Terminal LNG i port zewnętrzny – wizualizacja.

Lokalizacja tak znaczącej inwestycji w Świnoujściu przyczyni się do znaczącego wzrostu przeładunków oraz poprawy międzynarodowej konkurencyjności portu w Świnoujściu, a tym samym aktywizacji gospodarczej regionu.

Dynamiczny rozwój funkcji portowych powoduje, że kompleksowa przebudowa dróg dojazdowych do portu w Świnoujściu jest pilną koniecznością. W szczególności dotyczy to ulic Barlickiego i Ludzi Morza.

Wspomniane na wstępie wielkie zmiany początku lat dziewięćdziesiątych uwolniły od funkcji wojskowych ponad 100 ha i kilkaset obiektów w lewobrzeżnej części Świnoujścia, które stały się własnością miasta.

Jednym z zespołów obiektów powojskowych jest Basen Północny. Zlokalizowany tu obecnie port jachtowy stanowi dobre podstawy, aby Świnoujście było ważnym centrum żeglarstwa na styku Polski, Niemiec i Skandynawii.

Planowana rewitalizacja terenów i obiektów dawnej stoczni o powierzchni ok. 3 ha położonych w obszarze Basenu Północnego ma na celu stworzenie unikalnego w skali europejskiej miejsca do prowadzenia na wysokim poziomie usług hotelowych, gastronomicznych, kulturalnych i rekreacyjnych.

Nowe uwarunkowania określone:

- zmianami w ruchu przygranicznym w Świnoujściu po otwarciu granic,
- zmienionymi strefami ochrony uzdrowiskowej

a także:

- deficyt funkcji handlowych i usługowych w większych kompleksach zabudowy oraz potrzeba uporządkowania handlu targowiskowego poprzez budowę nowoczesnego targowiska przy ul. Bałtyckiej spowodowały konieczność określenia nowych lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowo–usługowych.

W lokalizacji przy ul. Bałtyckiej (w sąsiedztwie granicy z Niemcami) planuje się umieszczenie hali targowiskowej dla potrzeb handlu funkcjonującego obecnie wzdłuż ul. Wojska Polskiego. Lokalizacja obiektu wielkopowierzchniowego przy ul. Matejki (łącznie z terenem przy ul. Kościuszki – Kołłątaja) przeznaczona będzie pod obiekt o charakterze ośrodka usług osiedlowych i poza funkcją handlową powinny się tu znaleźć usługi rekreacyjno–kulturalne, w tym kino. Lokalizacja obiektu przy ul. Dąbrowskiego ma mieć funkcję handlowej galerii śródmiejskiej z firmowymi sklepami i butikami oraz różnorodnymi usługami kultury i rekreacji.

Rys. nr 9. Basen Północny – widok na port jachtowy.

Lokalizacja obiektów przy ul. Zamkowej oraz ul. 11 listopada przy stacji UBB stwarza możliwość umieszczenia zabudowy usługowo–handlo-wej, w tym salonu samocho-dowego i obiektów gastrono-micznych.

Rys. nr 10.Planowana lokalizacja wielkopowierzchniowych centrów handlowo–usługowych.

Stworzenie możliwości usytuowania obiektów wielkopowierzchniowych na terenie lewobrzeżnej części miasta nada nowy impuls dla rozwoju różnorodnych usług, których oczekują mieszkańcy i turyści.

Po wielu latach prac studialnych i planistycznych Dzielnica Nadmorska uzyskała w 2010 roku plan zagospodarowania przestrzennego. Zważywszy na duże zainteresowanie inwestowaniem w tym obszarze spowodowane atrakcyjnością terenów (w bezpośrednim sąsiedztwie plaży), powstanie nowej Dzielnicy Nadmorskiej to, przy sprzyjających uwarunkowaniach gospodarczych, kwestia najbliższych kilkunastu lat.

Rys. nr 11. Dzielnica Nadmorska, nowe tereny inwestycyjne – wizualizacja koncepcji zabudowy.

Ukazana na wstępie misja: „Świnoujście – międzynarodowym kurortem nadmorskim i nowoczesnym miastem portowym, wykorzystującym naturalne przewagi konkurencyjne i zapewniającym mieszkańcom trwały wzrost poziomu życia" jest dobrze przełożona na realizowane programy i przedsięwzięcia inwestycyjne.

Pełne wykorzystanie atutów związanych z:

- położeniem przygranicznym i otwarciem granic,
- położeniem na szlaku morskim i posiadaną infrastrukturą portową,
- walorami turystycznymi (kąpielisko morskie, uzdrowisko, wspaniały klimat i przyroda, sieć ścieżek rowerowych i szlaków pieszych na wyspie Uznam),
- dobrze rozwiniętą infrastrukturą komunalną

wymaga pilnego usunięcia głównej słabości, jaką od lat stanowi brak stałej przeprawy przez Świnę. Zrównoważony rozwój miasta wymaga racjonalnego rozwiązywania wielu dylematów. W przypadku Świnoujścia są to w szczególności:

a) rozwój miasta a zachowanie cennych walorów przyrodniczych,
b) kolizja pomiędzy funkcjami uzdrowiskowymi i turystycznymi w sezonie letnim,
c) lokalizacja centrów handlowych na obszarze miasta, w tym wpływ lokalizacji centrum handlowo–usługowego przy granicy na rozwój (utrzymanie) tych funkcji w centrum miasta.

Większość z nich może być optymalnie rozwiązana przez właściwe procedury programowania i planowania oraz staranne przygotowanie przedprojektowe działań inwestycyjnych.

Kontakt: *Aleksandra Garboś*
email: wab@um.swinoujscie.pl

2.15. *Szanse rozwoju i dylematy przestrzenne miast przygranicznych na przykładzie Słubic i Frankfurtu nad Odrą - Joanna Pyrgiel, Sören Bollmann*

Joanna Pyrgiel
Wydział Nauk Politycznych i Dziennikarstwa UAM w Poznaniu;Miasto Słubice
Sören Bollmann
Miasto Frankfurt

Pogranicze polsko-niemieckie nie jest typowym dla pogranicza Europy Zachodniej[4]. Jest natomiast specyficznym pod wieloma względami. Jednakże podobnie jak inne pogranicza posiada w swojej strukturze tzw. miasta podzielone[5]. Występowanie takich miast jest charakterystyczne dla wszystkich pogranicza na kontynencie europejskim. Słubice i Frankfurt nad Odrą jako odrębne organizmy miejskie utworzone zostały w swoim obecnym kształcie na mocy postanowień poczdamskich[6]. Do 1945 roku stanowiły jeden organizm miejski, który spełniał wszystkie niezbędne dla jego egzystencji funkcje. Miasto posiadało bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę, w tym infrastrukturę komunikacyjną[7]. Połączenie tramwajowe między prawobrzeżną i lewobrzeżną częścią łączyło obszary najdalej położone z centrum.

W sensie urbanistycznym Słubice nie posiadają wyraźnego układu przestrzennego, jaki jest charakterystyczny dla niemalże wszystkich ośrodków miejskich o starej metryce[8]. Brak występowania centralnego punktu-rynku i fakt, że większość ulic prowadzi w kierunku rzeki i do mostu na Odrze, świadczy o tym, że do czasów wojny dzisiejsze Słubice były gospodarczo mało znaczącą częścią Frankfurtu nad Odrą. Powstała jako przedmieście, w celu wykorzystania urodzajnych ziem w dolinie Odry, na jej prawym brzegu, i nie była nigdy większym ośrodkiem handlowym ani portowym. Wszystkie ważniejsze instytucje komunalne lokalizowane były w lewobrzeżnej części Frankfurtu[9].

Obecnie Słubice i Frankfurt nad Odrą to dwa organizmy miejskie oddalone o około 80 km od Berlina. Zlokalizowane w odległości około 500 km od Warszawy. Miasta leżą w bezpośrednim sąsiedztwie i są oddzielone rzeką Odrą. Łącznie mają około 80 tys. mieszkańców z czego 60 tys. zamieszkuje po stronie Frankfurtu nad Odrą a około 20 na terenie Gminy Słubice. Miasta zlokalizowane są w pobliżu nowopowstałej autostrady A2, w niedalekiej odległości od lotniska Berlin Schoenefeld i budowanego lotniska BBI[10].

Historycznie ukształtowane związki przestrzenne Słubic oraz Frankfurtu nad Odrą są od wielu lat intensywnie wzmacniane. Przykładem tego jest wypracowanie i uchwalenie w 1994 roku wspólnej polsko-niemieckiej „Koncepcji układu strukturalnego dla Słubic i Frankfurtu nad Odrą". Zasadniczym jej celem było określenie sposobów wspólnego, ponadgranicznego sterowania rozwojem przestrzennym obu miast. Jako podstawę dla

---

[4] Typowe dla Europy Zachodniej pogranicza to takie, gdzie występuje wielojęzyczność, wspólne zwyczaje, nawyki, historia.

[5] Terminem tym określa się miasta, które w wyniku postanowień międzynarodowych, w przypadku pogranicza polsko-niemieckiego postanowień Konferencji Poczdamskiej, zostały podzielone zwykle naturalną granicą i ich przynależność do państwa uległa zmianie.

[6] Konferencja poczdamska (17 lipca 1945 – 2 sierpnia 1945 w Poczdamie)– spotkanie przywódców koalicji antyhitlerowskiej [tzw. wielkiej trójki]: prezydenta USA Harry'ego Trumana (który zastąpił zmarłego w kwietniu tego roku Franklina Delano Roosevelta), premiera Wielkiej Brytanii Winstona Churchilla, którego w trakcie konferencji zastąpił od 28 lipca nowy premier tego państwa Clement Attlee i przywódcy (sekretarza generalnego KPZR, premiera) Związku Radzieckiego Józefa Stalina. Była to ostatnia z trzech konferencji wielkiej trójki.

[7] Bardzo dobrze rozwinięta sieć dróg i połączeń kolejowych.

[8] Szerzej patrz: Słubice 1945-1995, praca zbiorowa pod red. M. Rutowskiej, Słubice 1996, s. 16.

[9] Patrz: Monografia Odry, praca pod red. A. Grodka, M. Kiełczewskiej-Zaleskiej, A. Zierhoffera, Poznań1948, s. 368.

[10] Berlin Brandenburg International.

podejmowania wszelkich działań inwestycyjnych i przekształceń układu strukturalnego obu miast przyjęto w dokumencie zasadę podnoszenia stopnia jakości ich przestrzeni, prowadzącą do porządkowania i uzupełniania struktur przestrzennych, poczynając od obszaru śródmieścia poprzez obszary towarzyszącej zabudowy do terenów zewnętrznych. W dokumencie zakładano rozwój centrów obu miast według przyjętych ustaleń. Rozwój ten powinien wynikać z potrzeb współczesności, nawiązywać do historycznych powiązań oraz wykorzystywać metody rewitalizacji, wzmacniania i uzupełniania istniejącej zabudowy. Miał prowadzić do przybliżenia Odry do obszaru śródmiejskiego oraz powiązania go z okolicznymi terenami zielonymi[11].

W praktyce realizacja powyższych ustaleń doprowadziła do podjęcia w listopadzie 1997 roku wspólnej uchwały obu Rad Miejskich w sprawie kontynuowania współpracy nad zintegrowaną koncepcją układu strukturalnego Słubic i Frankfurtu nad Odrą. Realizacja tej uchwały przyczyniła się do opracowania koncepcji wzajemnych powiązań przestrzennych głównie śródmieść Słubic i Frankfurtu nad Odrą, przygotowanej przez Wydział Planowania Miasta we Frankfurcie nad Odrą i Wydział Rozwoju Gospodarczego Urzędu Miejskiego w Słubicach w 1997 roku. Koncepcję tę uzupełniło opracowanie w 1998r. projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Słubic, a także specjalnej ekspertyzy oceniającej przyjęte w nim rozwiązania pod kątem przystosowania miasta dla potrzeb osób niepełnosprawnych, w powiązaniu z rozwiązaniami przyjętymi dla Frankfurtu(O)[12].

Kontynuacją dla wskazanych wyżej aktywności była Uchwała o aktualizacji Koncepcji Układu Strukturalnego z 2005 roku[13] oraz przygotowywany obecnie wspólny wniosek o dofinansowanie nowego dokumentu planistyczno-urbanistycznego o nazwie: koncepcja zagospodarowania przestrzeni dla obu miast[14].

Nieocenione znaczenie mają także inne dokumenty o znaczeniu strategicznym[15], w tym Słubicko-Frankfurcki Plan Działania na lata 2010-2016. Dokument ten będący swoistą analizą SWOT dla wielu dziedzin funkcjonowania Słubic i Frankfurtu(O) stał się aktualnie podstawą dla przyszłego rozwoju współpracy i współdziałania obu miast. Plan w swojej treści zawierał także zarys wspólnych wydarzeń historycznych oraz zestawienie planowanych długo- i krótkoterminowych projektów, wśród których znalazł się projekt „Koncepcja zagospodarowania Słubic i Frankfurtu nad Odrą".

Współdziałanie Słubic i Frankfurtu jest widoczne między innymi w opracowanym przez Gminę Słubice „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Słubice", które wskazuje na powiązania funkcjonalno-przestrzenne Słubic z zespołem osadniczym Frankfurt nad Odrą. Określone w studium kierunki przebudowy rozwoju przestrzennego miasta i gminy Słubice oraz obszaru śródmieścia Słubic zakładają integrację z centrum Frankfurtu nad Odrą. Zapisy studium wskazują, iż celem rozwoju miasta Słubice jest stworzenie wraz z Frankfurtem nad Odrą ośrodka transgranicznego ze wspólnym programem społecznym i gospodarczym. Obecnie wiele miast o zbliżonej do

[11] Szerzej: Koncepcja Układu Strukturalnego dla Słubic i Frankfurtu nad Odrą, Słubice-Frankfurt nad Odrą 1994, s. 10, materiał dostępny w Urzędzie Miejskim w Słubicach, Uchwała nr IX/36/94 Rady Miejskiej w Słubicach z dnia 26 listopada 1994 roku.

[12] Szerzej: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Słubice, Jeleniogórskie Biuro Planowania i Projektowania, Jelenia Góra 2000, s.19.

[13] Uchwała nr XXXV/343/05 Rady Miejskiej w Słubicach z dnia 20 października 2005r. w sprawie przystąpienia do aktualizacji „Koncepcji układu strukturalnego miast Słubice i Frankfurt nad Odrą".

[14] Wspólny wniosek przygotowywany jest pod kątem uzyskania wsparcia finansowego Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Polska-(Województwo Lubuskie)-Brandenburgia 2007-2013, Funduszu Małych Projektów i Projekty Sieciowe Euroregionu Pro Europa Viadrina.

[15] Strategia Rozwoju Gminy Słubice, Lokalny Plan Rewitalizacji itp.

[16] Dokument przygotowany w ramach realizacji projektu EGTC Programu URBACT II przyjęty Uchwałą Rady Miejskiej w Słubicach Nr XLIX/476/1 z dnia 29 kwietnia 2010 r. w sprawie przyjęcia Słubicko-Frankfurckiego Planu Działania 2010-2020.

Słubic wielkości boryka się z problemami związanymi z brakiem wyznaczonego obszaru śródmieścia, odpływem przedstawicieli młodego pokolenia oraz zbyt małą liczbą zlokalizowanych przedsiębiorstw. Administracje obu miast szans rozwoju dopatrują się w możliwościach wynikających z zagospodarowania obszarów przy rzece Odrze, wyspecjalizowaniu obu uczelni wyższych[17], wspólnym planowaniu inwestycji oraz swobodzie zatrudniania i podejmowania pracy na terenie Niemiec. W ramach rozwoju miast planowane jest stworzenie połączenia komunikacyjnego miedzy Słubicami a Frankfurtem nad Odrą. Komunikacja publiczna opierać się ma na komunikacji tramwajowej[18] funkcjonującej w okresie przed II wojną światową po obu stronach rzeki. Na połączenie siecią komunikacyjną oczekują oba centra administracyjne miast oraz wszystkie miejsca ważne z punktu widzenia społecznego, kulturalnego i gospodarczego.

Istotne znaczenie dla rozwoju miasta ma zagospodarowanie nadbrzeży miejskich oraz przystani i portów nadodrzańskich. Aktywizacja na rzece Odrze jest nierozłącznym elementem wielu dyskusji i rozważań. Ma ona doprowadzić do uatrakcyjnienia nadbrzeży, ale także do wykorzystania istniejących połączeń wodnych między rzeką Odrą a Kanałem Szprewy, prowadząc do aglomeracji Berlina. Fakt ten ma duże znaczenie turystyczne, co także będzie wpływało na rozwój Słubic i Frankfurtu nad Odrą.

Oba miasta od wielu lat współpracują w zakresie planowania przestrzennego, tworząc wspólne dokumenty urbanistyczno-planistyczne, konsultując ważne dla miast przedsięwzięcia inwestycyjne, planując wspólne projekty.

Współdziałanie w zakresie planowania w skali międzynarodowej, w skali pogranicza polsko-niemieckiego jest elementem nieodzownym i koniecznym spełniającym jednocześnie oczekiwania wielu zaangażowanych partnerów. Wieloletnie doświadczenie we współpracy Słubic i Frankfurtu(O) jest dowodem na to, że jest to nie tylko możliwe, ale może przynieść nieoczekiwane korzyści i sukcesy dla obu stron.

Kontakt: *Joanna Pyrgiel*
email: joanna.pyrgiel@frankfurt-slubice.eu
Sören Bollmann
e-mail: soeren.bollmann@frankfurt-slubice.eu

[17] Collegium Polonicum w Słubicach (jednostka dydaktyczno-naukowa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz Europejskiego Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie nad Odrą) i Europejski Uniwersytet Viadrina we Frankfurcie(O).

[18] Do 1945 roku po obu stronach rzeki Odry znajdowała się sieć infrastrukturalna służąca taborowi tramwajowemu. Po 1945 roku została ona zdemontowana po stronie polskiej i obecnie znajduje się tylko po stronie niemieckiej.

III. PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA OBSZARACH MORSKICH

3.1. Planowanie przestrzenne obszarów morskich w działaniach Instytutu Morskiego w Gdańsku. Instytut Morski w Gdańsku jako ośrodek przetwarzania i priorytetyzacji informacji. — Kazimierz Szefler, Magdalena Matczak

Dr Kazimierz Szefler
Dyrektor Instytutu Morskiego w Gdańsku
Magdalena Matczak
Kierownik Pracowni Zagospodarowania Przestrzennego
Instytut Morski w Gdańsku

3.1.1. Wstęp

Na naszych oczach zmienia się sposób czerpania korzyści z morza, o czym świadczą odpowiednie badania (Zaucha 2008). Następuje zmiana intensywności użytkowania morza przez jedne sektory (np. rybołówstwo, turystyka morska), jak również pojawiają się nowi jego użytkownicy (marikultura, energetyka ze źródeł odnawialnych). W tym kontekście pojawiają się wyzwania badawcze i potrzeby takiego kształtowania polityki morskiej kraju, aby przewidywać wszelkie zmiany realiów gospodarki. Instytut Morski w Gdańsku jako jednostka badawcza bezpośrednio podległa Ministerstwu Infrastruktury stara się te procesy badać i wspomagać władze krajowe w podejmowaniu stosownych decyzji strategicznych jako swoisty *think-tank* i źródło niezbędnej decydentom wiedzy.

Analizując to, co się dzieje na morzu, należałoby wyodrębnić kilka przyszłościowych kierunków szczególnie intensywnych zmian i przekształceń. Należą do nich:

a) planowanie przestrzenne obszarów morskich,
b) zintegrowane zarządzanie sferą brzegową,
c) zintegrowane podejście do czerpania pożytków z morza (nowy model gospodarki morskiej),
d) rosnące znaczenie osnowy ekologicznej dla podejmowania decyzji gospodarczych na morzu,
e) transformacja żeglugi bałtyckiej.

Niniejszy artykuł, ze względu na ograniczenia redakcyjne, będzie dotyczył tylko trzech pierwszych zagadnień.

3.1.2. Misja Instytutu Morskiego w Gdańsku

Misją Instytutu jest dbałość o zachowanie wartości morza i zrównoważony rozwój polskiej gospodarki morskiej.

Instytut Morski w Gdańsku jest jednostką badawczo-rozwojową, nadzorowaną bezpośrednio przez Ministerstwo Infrastruktury, od lat sześćdziesiątych ściśle związaną z gospodarką morską. Prowadzi prace naukowo-badawcze i wdrożeniowe, opracowuje studia i ekspertyzy oraz udziela konsultacji i doradztwa w zakresie:

- gospodarki transportowej, ekonomiki i prawa morskiego,
- modernizacji i eksploatacji portów,
- hydrotechniki morskiej,
- geotechniki,
- oceanografii operacyjnej,
- monitoringu Południowego Bałtyku i zapobiegania zagrożeniom,
- gospodarki wodnej i inżynierii morskiej,
- ochrony i kształtowania środowiska,

- ekologii morza,
- zagospodarowania regionu nadmorskiego i obszarów morskich,
- tworzenia baz danych i monitoringu zjawisk ciągłych,
- nowych technologii i gospodarki elektronicznej.

Wiedzę i doświadczenie Instytut zdobywa poprzez badania własne, uczestnictwo w projektach międzynarodowych oraz poprzez informacyjne i badawcze wspieranie procesów decyzyjnych na poziomie krajowym i UE.

Instytut Morski w Gdańsku od 2004 roku uczestniczył w niemalże 30 międzynarodowych projektach finansowanych z Funduszy Strukturalnych (z całkowitym budżetem ok. 4 mln €), spośród których ok. 20 było i jest ukierunkowanych na czerpanie korzyści z gospodarowania potencjałem morza, w tym jego przestrzenią (tab.1).

Tab.1 Projekty europejskie, w których uczestniczył Instytut Morski w Gdańsku

Akronim	Tytuł projektu	Data zakończenia
Baltic Master	Bezpieczeństwo na morzu – transport i środowisko w regionie południowego Bałtyku	2007
DEDUCE	Model wskaźników zrównoważonego rozwoju europejskich obszarów przybrzeżnych	2007
InterBaltic	Intermodalność i współdziałanie w regionie Morza Bałtyckiego	2007
BaSim	Autostrady informacyjne Morza Bałtyckiego	2007
POWER	Perspektywy rozwoju energetyki wiatrowej na obszarach morskich Litwy, Polski i obwodu kaliningradzkiego Rosji	2008
EWW	East West Window, przygotowanie rozwoju morskiego planowania przestrzennego regionu Morza Bałtyckiego do roku 2030	2008
LOSSEB	Lokalne modele rozlewów olejowych dla południowo--wschodniego Bałtyku	2008
SDI4SEB	Wskaźniki zrównoważonego rozwoju w Zintegrowanym Zarządzaniu Obszarami Przybrzeżnymi południowo--wschodniego Bałtyku	2008
HABITAT MAPPING	Przyrodnicze uwarunkowania planowania przestrzennego w Polskich Obszarach Morskich z uwzględnieniem sieci Natura 2000	2009
6 PR MOSES	Europejskie Autostrady Morskie	2010
SPICOSA	Integracja polityki i nauki w ewaluacji systemów przybrzeżnych	2011
EfficienSea	Zwiększanie bezpieczeństwa nawigacji na Bałtyku i zmniejszanie zagrożeń środowiska morskiego – dynamiczne mapy wrażliwości	2012
BRISK	Szacowanie ryzyka rozlewów olejowych i przygotowanie planów inwestycji w środki zwalczania	2012
BaltSeaPlan	Planujemy przyszłość Morza Bałtyckiego	2012
Baltic Master II	Bezpieczeństwo na morzu – transport i środowisko w regionie płd. Bałtyku – realizacja wyników projektu Baltic Master	2012
Submariner	Zrównoważone korzystanie z zasobów Morza Bałtyckiego	2013

Źródło: opracowanie własne IMG

W odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie, w Zakładzie Oceanografii Operacyjnej Instytutu Morskiego w Gdańsku stworzono Pracownię Zagospodarowania Obszarów Przybrzeżnych, zajmującą się wypracowywaniem i pilotażowym wdrażaniem zasad planowania przestrzennego na obszarach morskich przy wykorzystaniu wiedzy pozostałych jednostek Instytutu, takich jak Samodzielnej Pracowni Ekologii, Zakładu Ekonomiki i Prawa czy Zakładu Ochrony Środowiska. Prowadzi ona prace badawcze i studialne związane

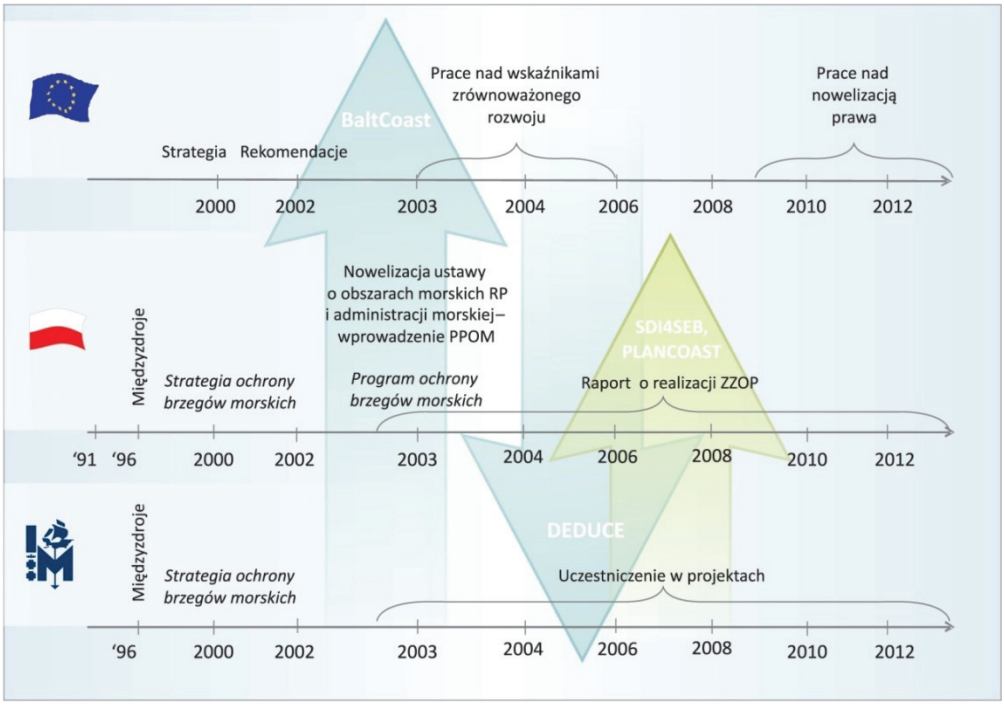
z oceną i inwentaryzacją aktualnego stanu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich na Bałtyku wraz ze wskazaniem możliwości dalszego rozwoju zgodnego z potrzebami gospodarczymi kraju oraz wymogami ochrony środowiska morskiego. Jej pracownicy, oprócz uczestniczenia w projektach międzynarodowych (finansowanych głównie z Funduszy Strukturalnych), aktywnie biorą udział w ważnych procesach planistycznych i ustawodawczych na poziomie krajowym, bałtyckim czy europejskim, takich jak:

- prace Grupy Roboczej VASAB 2010 dotyczącej planowania przestrzennego obszarów morskich i przybrzeżnych (2006-2009);
- prace wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB dotyczącej makroskalowego planowania obszarów morskich (2010);
- opracowanie eksperckiego projektu KPZK 2030 (2006-2009);
- prace Grupy Eksperckiej UE dot. wdrażania unijnych rekomendacji ZZOP (2004);
- prace nad europejską bazą danych morskich EMODNET.

Dzięki uczestnictwu w projektach i innych przedsięwzięciach dotyczących gospodarowania zasobami Bałtyku, Instytut staje się centrum kompetencji i wiedzy dotyczącej tych zagadnień, np. planowania przestrzennego na morzu czy łączenia różnych form użytkowania morza. W 2010 Instytut Morski w Gdańsku został pierwszym polskim Partnerem Wiodącym, w nowym okresie programowania 2007-2013, w projekcie Interregowskim Submariner, dotyczącym zrównoważonego korzystania z zasobów Morza Batyckiego.

3.1.3. Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP)

ZZOP, podobnie jak Planowanie Przestrzenne Obszarów Morskich (PPOM), zasadniczo polega na zaangażowaniu wszystkich stron, których interesy związane są z wybrzeżem czy morzem, w planowanie użytkowania tych obszarów. Są to krajowe i lokalne władze, porty i przewoźnicy, organizacje turystyczne i rekreacyjne, organizacje ochrony przyrody i krajobrazu, nadmorskie społeczności, instytuty naukowe itd. Celem jest uzyskanie spójności rozwoju na lądzie i morzu. Dzięki temu, że interesariusze dzielą się swoją wiedzą oraz przedstawiają swoje interesy już na etapie tworzenia polityki/programu/planu - dokumenty te bardziej odpowiadają ich potrzebom, stąd ich wdrażanie jest coraz bardziej skuteczne (Gilbert, 2008).



Rys.1. Zaangażowanie IMG w proces ZZOP na poziomie krajowym i unijnym.

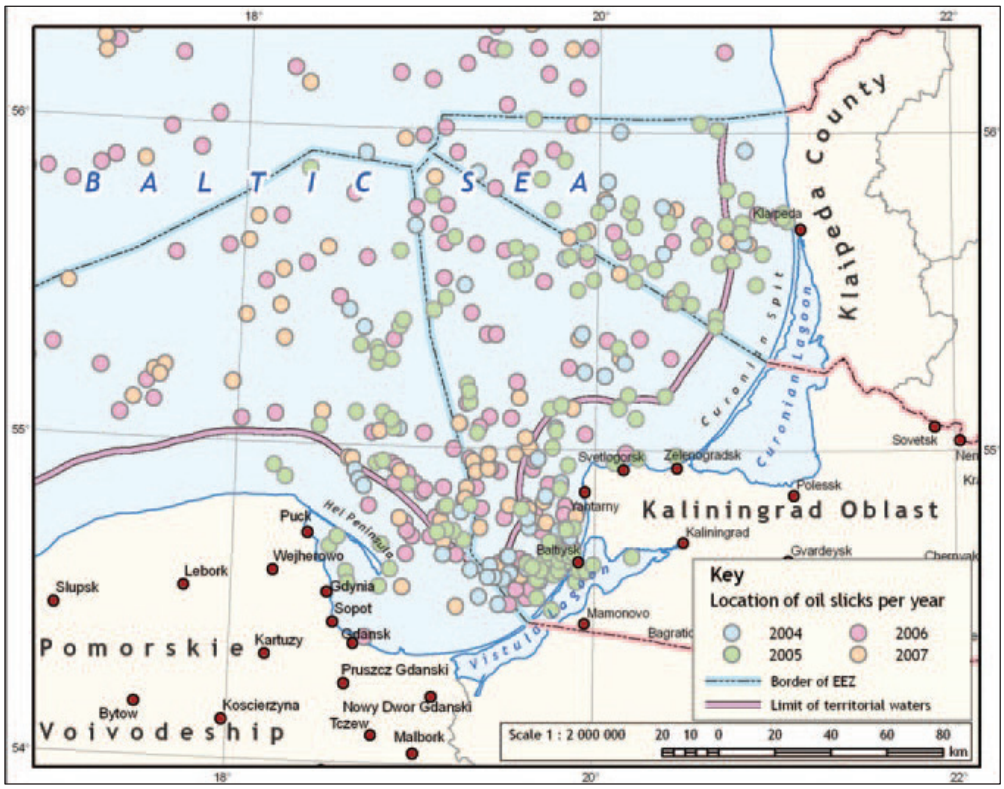
Instytut Morski w Gdańsku prawie od początku jest aktywnym uczestnikiem w procesie ZZOP na poziomie krajowym (rys.1). Warto tu podkreślić, że już w 1991 roku w Polsce istniały pewne podstawy ZZOP w postaci zapisów ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Przepisy te określiły zasady gospodarowania obszarami przybrzeżnymi i morskimi, ustanowiły kompetencje i zasady udzielania pozwoleń oraz procedury podejmowania decyzji. Zaangażowanie Instytutu, mimo iż można by się doszukać wcześniejszych jeszcze przedsięwzięć, datuje się na rok 1996, kiedy był on współorganizatorem pierwszej polskiej konferencji dot. ZZOP w Międzyzdrojach. W 2000 roku Instytut opracował Strategię Ochrony Brzegów Morskich, na podstawie której w 2003 roku uchwalono wieloletni rządowy Program Ochrony Brzegów Morskich (Dz.U.03.67.621). W tym samym roku doszło do nowelizacji ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Pojawił się w niej zapis o tym, że administracja morska jest odpowiedzialna za planowanie obszarów morskich.

W 2002 r. Parlament Europejski i Rada UE przyjęły Rekomendację o realizacji ZZOP (EC 2002), gdzie podstawowym celem było stymulowanie rozwoju sustensywnego[19] obszarów przybrzeżnych poprzez wprowadzenie nowego, zintegrowanego sposobu zarządzania tymi obszarami. Kraje członkowskie zostały zobowiązane do opracowania krajowych strategii ZZOP i cyklicznego raportowania Komisji postępów, używając wskaźników wypracowanych przez Grupę Ekspercką. Obecnie trwają prace nad nowelizacją prawa, w wyniku których możliwe będzie powstanie dyrektywy ramowej ZZOP.

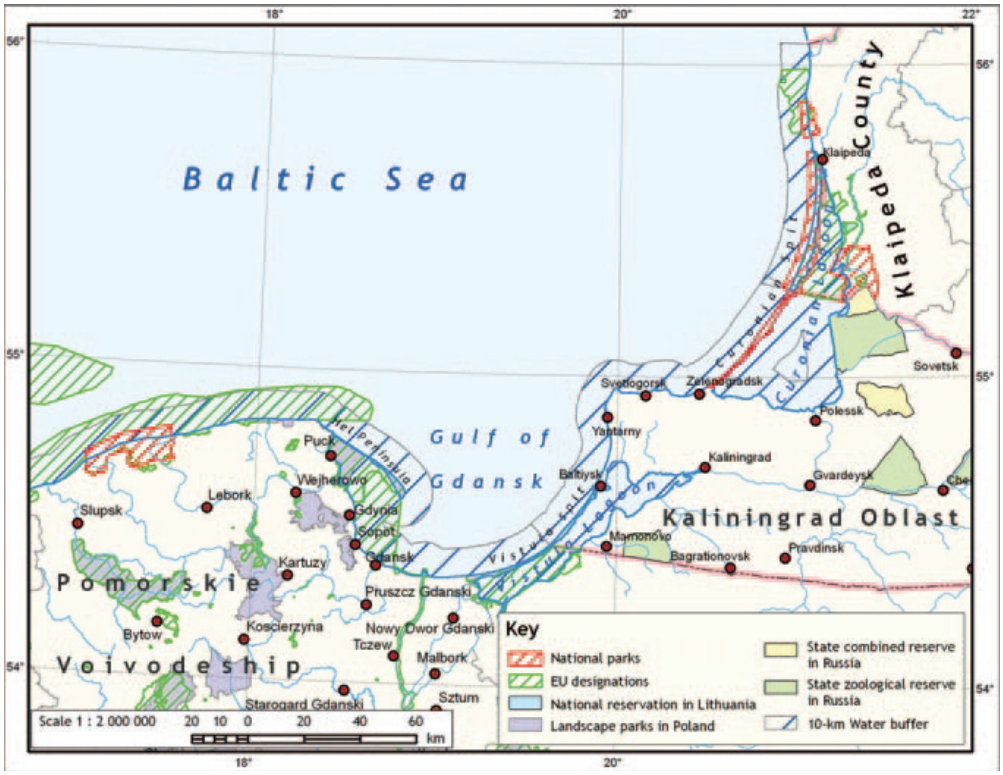
Po przyjęciu Rekomendacji o realizacji ZZOP, oczywistą stała się potrzeba opracowania sposobu mierzenia postępu we wdrażaniu rozwoju suspensywnego w poszczególnych krajach i regionach Europy. Ustanowiona na poziomie UE Grupa Robocza „Wskaźniki i Dane" opracowała wskaźniki postępu wdrażania ZZOP (tzw. Wskaźniki Postępu ZZOP) oraz zestaw 27 wskaźników, umożliwiających pomiar postępu w osiąganiu celów sustensywnego rozwoju (tzw. Wskaźniki Zrównoważonego Rozwoju). Moment ten jest istotny również z punktu widzenia procesu planowania obszarów morskich, gdyż wtedy to po raz pierwszy w pracach na poziomie UE pojawiła się idea wprowadzania planów morskich, jako jeden ze Wskaźników Postępu ZZOP.

Z inspiracji wyżej opisanych Grup Roboczych, w ramach programu INTERREG III C zrealizowany został w 2004r. projekt DEDUCE[20], którego celem było opracowanie metodologii obliczania, prezentacji i oceny wspomnianych Wskaźników Zrównoważonego Rozwoju. Zespół partnerów projektu i obszary testowania obejmowały 6 krajów i/lub subregionów (Flandria Zachodnia, Francja, Katalonia, Łotwa, Malta i Polska). Instytut Morski był jednym z partnerów projektu. W 2006r. wskaźniki te zostały zaakceptowane i zasugerowano ich szerokie stosowanie przy ocenach związanych z ZZOP, jak również dostosowanie do specyficznych cech/uwarunkowań regionalnych. Niejako naturalną tego konsekwencją był projekt SDI-4-SEB[21] mający na celu właśnie przetestowanie i dostosowanie ww. wskaźników do warunków regionów południowego Bałtyku (Polska, Litwa i obwód kaliningradzki FR). Instytut Morski w Gdańsku jako partner ze strony polskiej był odpowiedzialny za obliczenie wszystkich wskaźników dla obszaru województwa pomorskiego. Głównym jego wynikiem stał się Raport o Stanie Wybrzeża (Gilbert, 2008), który należy postrzegać jako pierwszą, referencyjną ocenę wykonaną dla subregionu obszarów przybrzeżnych południowo-wschodniego Bałtyku (rys.2 i 3). Raport o Stanie Wybrzeża, pod warunkiem aktualizacji w regularnych odstępach czasu (np. co 5 lat), może stanowić cenne narzędzie oceny skuteczności zarządzania obszarami przybrzeżnymi wspomagające podejmowanie decyzji na rzecz rozwoju sustensywnego, zarówno na poziomie lokalnym, regionalnym, jak i krajowym (Gilbert, 2008).

[19] Rozwój trwały i zrównoważony za Drzewieckim (zob. Zaucha 2007 s. 124)
[20] http://www.deduce.eu/ Développement durable des Côtes Européennes (Model wskaźników zrównoważonego rozwoju europejskich obszarów przybrzeżnych).
[21] http://www.corpi.ku.lt/SDI-4-SEB/index.html Sustainable Developement Indicators for ICZM in the South-East Baltic (*Wskaźniki zrównoważonego rozwoju w Zintegrowanym Zarządzaniu Obszarami Przybrzeżnymi południowo-wschodniego Bałtyku).*



Rys.2. Przykładowa mapa opracowana w ramach projektu SDI4SEB - lokalizacja rozlewów olejowych na obszarze południowo-wschodniego Bałtyku, Źródło: Raport o stanie wybrzeża (Gilbert, 2008).



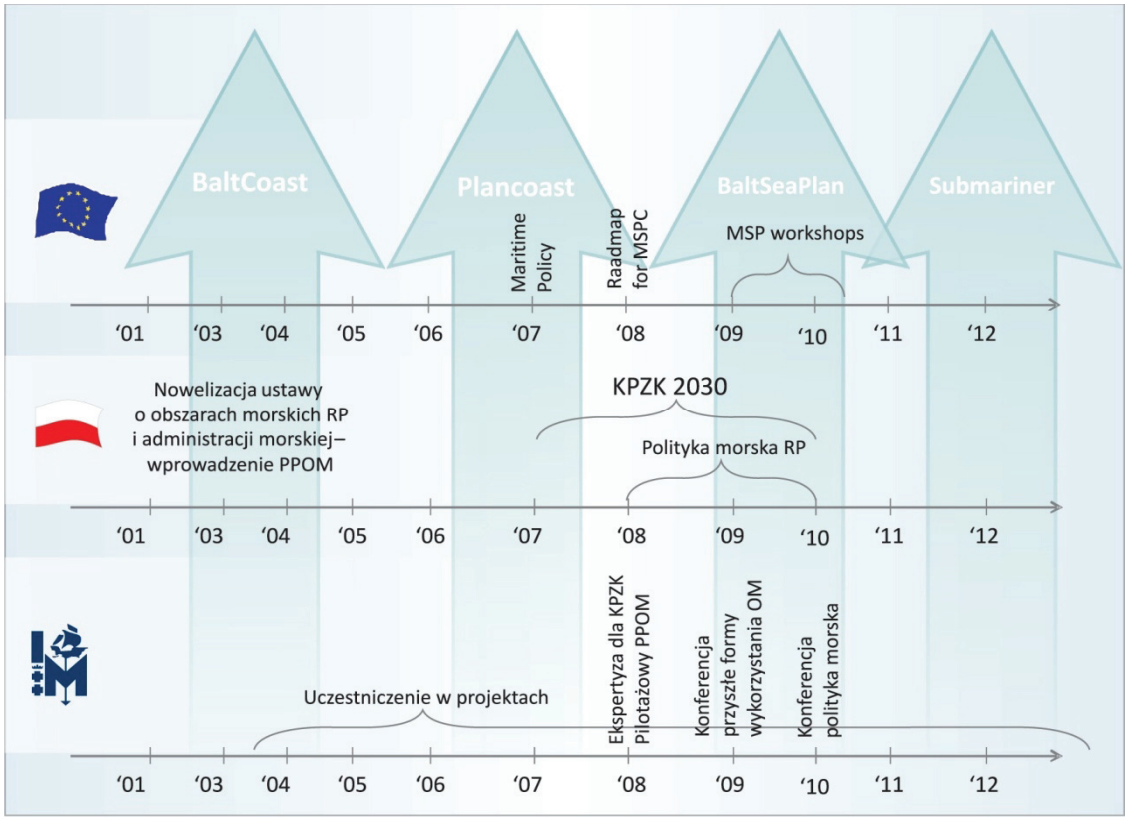
Rys.3. Przykładowa mapa opracowana w ramach projektu SDI4SEB - Obszary chronione obszarze południowo–wschodniego Bałtyku. Źródło: Raport o stanie wybrzeża (Gilbert, 2008).

Instytut Morski w Gdańsku jest również zaangażowany w projekt SPICOSA[22] realizowany w ramach 6. Programu Ramowego UE. Głównym zadaniem projektu jest stworzenie narzędzi do lepszej współpracy pomiędzy decydentami i środowiskiem naukowym. Narzędziem przygotowywanym w ramach projektu jest struktura modeli interakcji gospodarki, społeczeństwa i środowiska wraz z wpływem na te elementy polityki władz różnych szczebli. Model ten umożliwia również prognozowanie skutków decyzji administracyjnych w europejskich strefach przybrzeżnych. W przypadku Polski przygotowywany jest model wpływu zanieczyszczeń wprowadzanych Wisłą do Morza Bałtyckiego na atrakcyjność turystyczną regionu.

3.1.4. Planowanie Przestrzenne Obszarów Morskich (PPOM)

Planowanie przestrzenne obszarów morskich (PPOM) jest zjawiskiem stosunkowo młodym, znajdującym coraz lepsze umocowanie w politykach sektorowych (polityka morska, polityka zagospodarowania kraju itp.). Czerpie ono z doświadczeń planowania lądowego – choć się od niego w znacznym stopniu różni. Jest ono naturalną konsekwencją procesu Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi.

Od kilku lat na Bałtyku trwają mniej lub bardziej formalne „ćwiczenia planistyczne" na morzu w ramach wielu różnych projektów unijnych i inicjatyw organizacji panbałtyckich. W Polsce, dzięki aktywnemu uczestnictwu w tych działaniach, pojawiło się centrum kompetencji i wiedzy dotyczącej zagadnień planowania przestrzennego na morzu ─ Instytut Morski w Gdańsku, który niemalże od początku był w nie zaangażowany, budując swoje doświadczenie i markę w tej dziedzinie.



Rys.4. Zaangażowanie IMG w PPOM na poziomie krajowym i unijnym. Źródło: opracowanie własne.

[22] http://www.spicosa.eu/ Science and Policy Integration for Coastal System Assessment (*Współpraca nauki ─ polityki w zintegrowanym zarządzaniu obszarami przybrzeżnymi*).

Tylko w 2009 roku opublikowano w Instytucie trzy monografie dotyczące problematyki planowania przestrzennego obszarów przybrzeżnych i morskich oraz przyszłych form wykorzystywania morza:

- Kompendium systemów planowania przestrzennego na morzu (Cieślak i inni 2009);
- Planowanie przestrzenne obszarów morskich. Polskie uwarunkowania i plan pilotażowy (Zaucha, 2009);
- Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych (Zaucha i in. 2009).

W 2007 roku Instytut włączył się do prac nad przygotowaniem Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. W trakcie przygotowywania eksperckiej wersji dokumentu Instytut Morski w Gdańsku opracował ekspertyzę o zagospodarowaniu i przestrzennych aspektach rozwoju obszarów przybrzeżnych Bałtyku (ekspertyza obejmuje całą polską strefę Bałtyku) (Szefler, Furmańczyk i inni 2008). Należy podkreślić, że jest to pierwsza w Polsce próba włączenia obszarów morskich do dokumentu planującego kierunki rozwoju kraju, w wyniku czego po raz pierwszy morze zostało potraktowane jako pełnoprawne terytorium kraju.

W 2009r., aby uzupełnić tę ekspertyzę, Instytut zorganizował międzynarodową konferencję poświęconą przyszłym formom wykorzystania polskiej przestrzeni morskiej a wnioski z niej płynące zostały włączone do KPZK (Zaucha i inni, 2009).

W 2008r. Instytut przygotował pierwszy w Polsce pilotażowy plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich tj. plan przestrzenny zachodniej części Zatoki Gdańskiej (rys.5) (Zaucha i inni, 2008). Obecnie w ramach projektu BaltSeaPlan Instytut uczestniczy w tworzeniu pilotażowego planu dla transgranicznego obszaru morskiego południowej Ławicy Środkowej.

Plan przestrzenny zachodniej części Zatoki Gdańskiej został przygotowany przez interdyscyplinarny zespół złożony z pracowników Instytutu Morskiego w Gdańsku przy wsparciu ekspertów z Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Słupsku (planowanie miejscowe) oraz Stacji Morskiej Uniwersytetu Gdańskiego (ichtiologia i ssaki morskie). Obok opracowania planu pilotażowego głównymi celami projektu było:

- przetestowanie procedur planowania oraz metodyki i technik sporządzania planów zagospodarowania obszarów morskich – m.in. szerszego, niż zakładają przepisy uczestnictwa interesariuszy, uwzględnienia złożoności przestrzeni morskiej, oddziaływań i powiązań morze↔ląd;
- zebranie doświadczeń pomocnych przy pracach nad poprawą prawa o planowaniu przestrzennym obszarów morskich;
- stworzenie podstaw, na zasadzie „najlepszej dostępnej wiedzy", dla kompleksowego podejmowania decyzji przez administrację morską i inne organy administracyjne decydujące o zagospodarowaniu obszarów morskich a także przyległego obszaru lądowego.

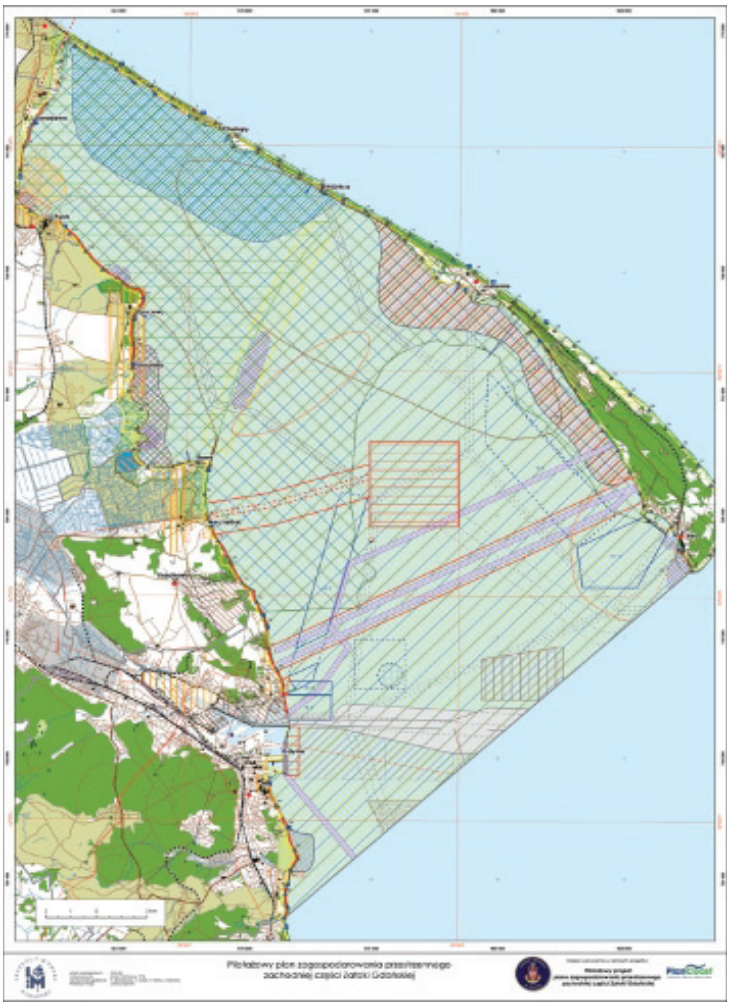
Plan przestrzenny zachodniej części Zatoki Gdańskiej nie byłby możliwy bez waloryzacji przyrodniczej tego akwenu. W ramach projektu „Przyrodnicza waloryzacja morskich części obszarów chronionych HELCOM BSPA województwa pomorskiego" zespół 21 autorów z różnych specjalności (biologów, chemików, prawników) przygotował pierwsze opracowanie waloryzacji przyrodniczej, propozycji ochrony i racjonalnego użytkowania obszarów Zatoki Puckiej, morskich części Słowińskiego Parku Narodowego i Rezerwatu Przyrody Kępa Redłowska. Jest to podstawą do przyszłych planów ochrony obszarów Natura 2000 i planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (Kruk-Dowgiałło i in. 2000).

W wyniku nowelizacji w 2003 roku ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Polska stała się jednym z pierwszych krajów na świecie, które wprowadziły do swojego

systemu prawnego planowanie przestrzenne obszarów morskich. Tym samym Polska dała jednoznaczne świadectwo woli prowadzenia długofalowej, wszechstronnej i kompleksowej polityki gospodarowania swymi obszarami morskimi i obszarami styku morza i lądu. Przy okazji obecnie przygotowywanej obszernej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, mają być znacząco znowelizowane regulacje ustawowe dotyczące PPOM, a także planowania w strefie styku morza i lądu. Pomocne przy tych pracach okazały się doświadczenia zebrane przy okazji opracowywania przez Instytut pilotażowego projektu planu zagospodarowania przestrzennego zachodniej części Zatoki Gdańskiej.

Doświadczenia w zakresie PPOM Instytut zdobywał w projektach międzynarodowych. Baltcoast[23], PlanCoast[24] i obecnie BaltSeaPlan[25] to projekty fundamentalne z punktu widzenia wprowadzenia i rozwoju planowania przestrzennego na Bałtyku. Pozwoliły one na opracowanie planów przestrzennych na morzu w Niemczech oraz doprowadziły do zmiany ustawodawstwa niemieckiego w tym zakresie i wspomogły prawodawstwo w Polsce. Baltcoast zaowocował również rekomendacjami dotyczącymi ZZOP i planowania przestrzennego na morzu (przyjęte przez VASAB 2010 w 2005).

W ramach projektu PlanCoast powstał podręcznik planowania przestrzennego na morzu (Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning) (Schultz-Zehden i inni 2008) oraz plany obszarów morskich w Niemczech a także opisany wcześniej pilotażowy plan w Polsce.

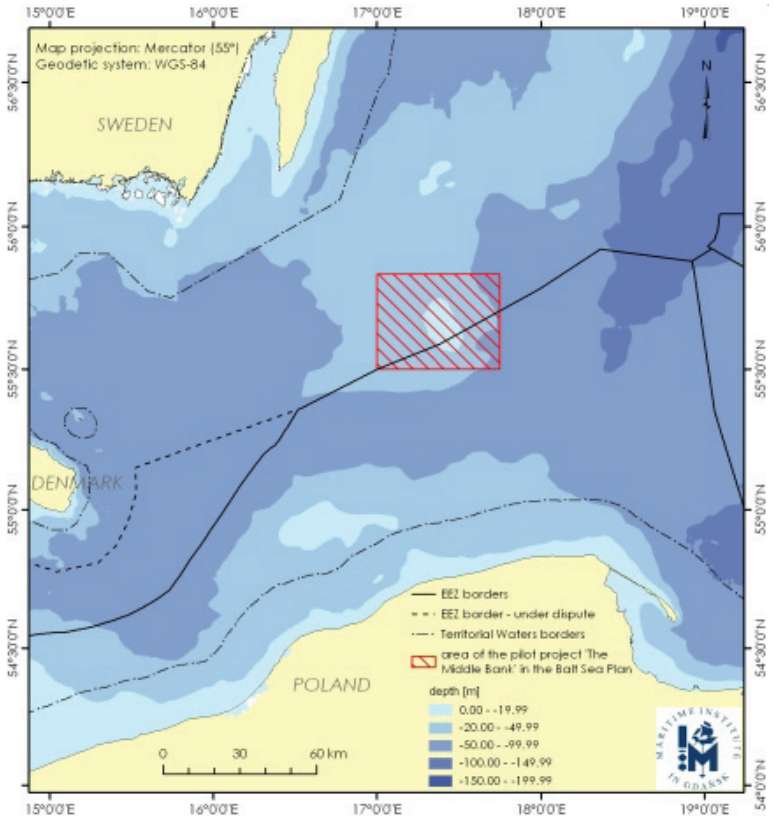


Rys. 5. Rysunek pilotażowego planu zagospodarowania zachodniej części Zatoki Gdańskiej . Źródło: Zaucha i inni, 2008.

[23] http://www.sustainable-projects.eu/index.php5?node_id=BaltCoast;100&lang_id=1
[24] http://www.plancoast.eu/
[25] http://www.baltseaplan.eu/

Obecnie realizowany projekt BaltSeaPlan (kontynuator projektów Baltcoast i PlanCoast) zmierza do stworzenia podwalin systemu planowania przestrzennego obszarów morskich w krajach Regionu Bałtyckiego. Jego działania obejmują między innymi:

1. Inwentaryzację (kontynuacja wysiłków BaltCoast, ale już zgodnie z zaleceniami unijnej dyrektywy INSPIRE), to jest zebranie danych na temat obecnych użytkowników morza, konfliktów i wartości środowiska naturalnego Bałtyku.
2. Zbudowanie spójnej bazy danych na potrzeby planowania przestrzennego w zgodzie z wymogami INSPIRE i kompatybilnej do inicjatywy Komisji Europejskiej w tym zakresie tzw. EMODNET.
3. Analizę ram prawnych, metodologii i strategii dotyczących wykorzystania obszarów morskich w poszczególnych krajach nadbałtyckich, a w oparciu o te analizy przygotowanie sugestii dla narodowych strategii morskich.
4. Wypracowanie wspólnej wizji (zagospodarowania przestrzennego) dla Morza Bałtyckiego, uwzględniającej transnarodowe współzależności i ich efekty skumulowane.
5. Lobbing na rzecz rozwoju planowania przestrzennego na morzu.
6. Opracowanie zaleceń ustawodawczych.
7. Praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich w kilku obszarach pilotażowych:
   - Zatoka Pomorska PL/DE/SE,
   - Zachodnia cześć Zatoki Gdańskiej PL,
   - Południowa Ławica Środkowa PL/SE (rys. 6),
   - Trasa T-Route Zachodniego Bałtyku DK,
   - Wyspy Hiiuma i Saaremaa EE,
   - Zachodnie wybrzeże Łotwy LV.



Instytut Morski w Gdańsku jest zaangażowany w każde z ww. działań projektu, szczególnie będąc odpowiedzialnym za analizę ram prawnych i strategii oraz wypracowanie rekomendacji do narodowych strategii morskich. Instytut odpowiada także za przygotowanie planu dla obszaru transgranicznego południowej Ławicy Środkowej oraz za opracowanie raportu SEA dla istniejącego już pilotażowego planu zachodniej części Zatoki Gdańskiej. Będzie to pierwszy raport SEA przygotowany dla obszarów morskich w Polsce.

Rys.6. Transgraniczny obszar pilotażowy południowej części Ławicy Środkowej. Źródło: IMG.

3.1.5. Zintegrowane podejście do czerpania pożytków z morza

Zintegrowane podejście do czerpania pożytków z morza oznacza łączenie wielu, czasami odległych zagadnień np. marikultutry i energetyki ze źródeł odnawialnych czy też ryzyka ekologicznego i wyznaczania korytarzy żeglugowych. Zagadnienia te były przedmiotem zainteresowania Instytutu, który włączył się w szereg poświeconych im projektów.

Projekt POWER[26] zrealizowany w ramach programu współpracy transgranicznej Polska – Litwa – Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej w praktyczny sposób (narzędzia planistyczne, pozyskanie niezbędnej informacji, przeprowadzenie badań hydromorfologicznych) przygotował grunt pod planowanie przestrzenne oraz stworzył warunki dla efektywnego rozwoju energetyki wiatrowej na obszarze morskim u wybrzeży Morza Bałtyckiego, należącym do trzech sąsiadów: Litwy, Rosji i Polski. Projekt obejmował m. in. wspólne badania i wymianę doświadczeń w dziedzinie oceny zasobów energii wiatru (analiza korzyści i ewentualnego ryzyka ekonomicznego). Uzyskane wyniki, m.in. w postaci map pokazujących obszary dla ewentualnych lokalizacji farm wiatrowych na morzu, stanowią istotne źródło informacji dla potencjalnych inwestorów energetyki wiatrowej.

Projekty Baltic Master i Baltic Master II[27] to opracowanie nowoczesnych rozwiązań z zakresu prowadzenia zintegrowanych działań dla zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń brzegów i strefy brzegowej – zintegrowane plany kryzysowe oraz przygotowanie „atlasu środowiskowego strefy brzegowej" w celu określenia priorytetów ochrony i zwalczania zanieczyszczeń dla różnych odcinków strefy brzegowej.

Najnowszy projekt Submariner *(Zrównoważone korzystanie z zasobów Morza Bałtyckiego)*, którego realizacja dopiero się rozpoczyna i w którym Instytut jest Partnerem Wiodącym, jest odpowiedzią na rosnące zainteresowanie różnych sektorów gospodarki ekonomicznymi korzyściami płynącymi z eksploatacji zasobów morskich. Najnowsze technologie oraz rosnąca wiedza stwarzają możliwości optymalnego wykorzystywania ekosystemów morskich, które to możliwości w przyszłości mogą przyczynić się do rozwiązania problemów ochrony środowiska przy jednoczesnym zapewnieniu korzyści ekonomicznych. Dla przykładu: hodowla alg oraz omułków redukuje zawartość miogenów w środowisku morskim, jednocześnie zapewniając źródło dla bioenergii; przybrzeżne farmy wiatrowe można sprawnie połączyć z marikulturami oraz instalacjami do odzysku energii z fal; tzw. 'niebieska biotechnologia' wykorzystuje substancje z organizmów morskich w celu opracowania nowych produktów, które mogą być wykorzystywane w medycynie, farmacji czy w przemyśle kosmetycznym. Jednakże, jak do tej pory, wszystkie te zastosowania oraz technologie, jak i ich kombinacje, nie zostały wystarczająco przetestowane w warunkach Morza Bałtyckiego – ich łączny wpływ na środowisko, ich wykonalność i opłacalność ekonomiczna, a także możliwości regionalnego zastosowania nie są jeszcze w pełni poznane i zrozumiane. Celem projektu Submariner jest zbadanie, które z zastosowań i technologii są najbardziej pożądane z punktu widzenia rozwoju regionalnego opartego na poszanowaniu walorów przyrodniczych wrażliwego ekosystemu Bałtyku, tj. wskazanie tych, które mają charakter przyjazny dla środowiska i które jednocześnie są korzystne ekonomicznie. Równolegle opracowane zostaną rekomendacje dot. usprawnienia ram prawnych oraz wypracowane zostaną plany regionalne, umożliwiające praktyczną implementację wskazanych najlepszych możliwych zastosowań i technologii w regionach pilotażowych (w ramach projektu), a w przyszłości na obszarze całego Bałtyku.

Przedstawiony w artykule zakres prac Instytutu, jak i zdobyte doświadczenie czynią Instytut Morski w Gdańsku znaczącym ośrodkiem przetwarzania i wartościowania informacji. Interdyscyplinarne zaangażowanie Instytutu Morskiego w tak wiele projektów pozwoliło skumulować ogromne zasoby wiedzy teoretycznej i praktycznej dotyczącej potrzeb

[26] http://corpi.ku.lt/power/ Perspectives of Offshore Wind Energy development in marine areas of Lithuania, Poland and Russia (*Perspektywy rozwoju energetyki wiatrowej na obszarach morskich Litwy, Polski i obwodu kaliningradzkiwgo FR*)
[27] http://www.balticmaster.org/index.aspx?page_id=1

i priorytetów wykorzystania zasobów morza, stawiając tę jednostkę w roli ważnego eksperta w procesie decyzyjnym dotyczącym przyszłego gospodarowania potencjałem morza, w tym jego przestrzenią.

Bibliografia

1. Cieślak A., Jakubowska P., Ścibior K., Staśkiewicz A., Zaucha J. (red.), 2009, Compendium on Maritime Spatial Planning Systems in the Baltic Sea Region, Instytut Morski, Gdańsk.
2. EC – European Parliament and the Council, 2002, Recommendation of the European Parliament and of the Council of 30 May 2002 concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe, Brussels, (2002/413/EC).
3. Gilbert C. (Ed.)., 2008, Raport o stanie wybrzeża południowo-wschodniego Bałtyku. Opis zrównoważonego rozwoju w strefie brzegowej – ujęcie wskaźnikowe, Gdańsk.
4. Kruk-Dowgiałło L. (red.) 2000, Przyrodnicza waloryzacja morskich części obszarów chronionych HELCOM BSPA Województwa Pomorskiego, CRANGON 5,6,7, Gdynia 2001
5. Schultz-Zehden A., Gee K. , Ścibior K.,2008, Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning, S.PRO., Berlin.
6. Szefler K., Furmańczyk K. i współpracownicy (2008) Zagospodarowanie i przestrzenne aspekty rozwoju strefy przybrzeżnej Bałtyku, zarowno strefy wod terytorialnych (12 milowej) jak i wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ) [w:] Saganowski K., Zagrzejewska- Fiedorowicz M., Żuber P. (red.), Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008–2033, Ministerstwo Rozwoju regionalnego, Warszawa, 185–238.
7. Zaucha J., 2008, Gospodarka morska wobec nowych trendów rozwojowych (aspekty przestrzenne), w: Tadeusz Markowski (red.) „Koncepcja Przestrzennego zagospodarowania Kraju a wizje i perspektywy przestrzennego rozwoju Europy" Studia KPZK PAN t. CXXII, Warszawa, s.144-165.
8. Zaucha J., 2007, Rola Przestrzeni w Kształtowaniu Relacji Gospodarczych, Ekonomiczne Fundamenty Planowania Przestrzennego w Europie Bałtyckiej, Fundacja Rozwoju UG, Gdańsk.
9. Zaucha J., Beska M., Brzeska P., Dawidowicz A., Gajewski J., Gajewski Ł., Goralewska-Burdukiewicz A., Hac B., Krężel A., Kruk- Dowgiałło L., Kuklik I., Kałas M., Kowalczyk M., Kuliński M., Matczak M., Michałek M., Opioła R., Osowiecki A., Rybka K., Sapota M., Skora K., Staśkiewicz A., Stawicka I., Szefler K., Wojcieszyk H., Wojcieszyk K. (2008) Pilotażowy projekt planu zagospodarowania przestrzennego zachodniej części Zatoki Gdańskiej, Wydawnictwa Wewnętrzne Instytutu Morskiego w Gdańsku Nr 6377, dostępny na www.umgdy.gov.pl/UserFiles/File/plan_zagosp_ark2_02042009.pdf
10. Zaucha J., 2009, Planowanie przestrzenne obszarów morskich. Polskie uwarunkowania i plan pilotażowy. Instytut Morski, Gdańsk.
11. Zaucha J., Matczak M., Przedrzymirska J. (red.), 2009, Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych, Instytut Morski, Gdańsk.

Kontakt: *Kazimierz Szefler*

email: joanna.pyrgiel@slubice.pl

3.2. Planowane przestrzenne obszarów morskich w Polsce i w krajach bałtyckich — specyfika, doświadczenia i perspektywy wdrożeniowe — Jacek Zaucha

Dr hab. Jacek Zaucha
Profesor Uniwersytetu Gdańskiego
Instytut Morski w Gdańsku

3.2.1. Wstęp — Morze nie jest dobrem wolnym

Obecnie daje się zauważyć przełom w praktyce i teoretycznym podejściu do gospodarowania przestrzenią morską. Do lat 70. XXw. przestrzeń ta nie stanowiła pola do konkurencji. Zdominowana była przez tzw. tradycyjnych użytkowników takich jak rybołówstwo, żegluga, obrona narodowa. Plaże i brzegi były natomiast miejscem koncentracji turystyki nadbrzeżnej tzn. turystki pasywnej często opisywanej w literaturze jako 3xS (Sea, Sand, Sun, czyli morze, słońce i piasek). Morski ekosystem był postrzegany jako stabilny, a presja antropogeniczna jako zbyt mała, aby prowadziła do jego trwałego przekształcania się.

W tej sytuacji przestrzeń morska mogła być jednocześnie użytkowana przez wszystkich chętnych, a tylko w rzadkich przypadkach następowało jej wyłączenie ze swobody gospodarczego wykorzystania (np. na cele obronne). Wydawało się, iż morze pomieści wszystko. Prowadziło to do wyrzucania do morza niepotrzebnych odpadów chemicznych (powojskowych) czy bezpośredniego odprowadzania nieoczyszczonych ścieków tak wielkiej aglomeracji jak np. Kaliningrad. Przestrzeń morska wydawała się nie posiadać kosztu alternatywnego, gdyż każda alternatywa jej wykorzystania była możliwa do zrealizowania bez wykluczania jakiejkolwiek innej. Nie trzeba było podejmować wyboru w tym zakresie.

Ten nieco sielankowy obraz został zakłócony początkowo przez alarm ekologów. Rozwój rolnictwa, coraz intensywniejsze wykorzystywanie środków chemicznych przez gospodarstwa domowe, odprowadzanie ścieków komunalnych i przemysłowych zaczęły prowadzić do procesu użyźniania morza (eutrofizacji). Zbyt duże zrzuty związków fosforu i azotu zaczęły skutkować nadmiernym rozwojem niektórych gatunków fitoplanktonu, zaburzając tym samym równowagę całego ekosystemu. Przykładem mogą być letnie zakwity sinic tzn. cyjanobakterii, a zwłaszcza postępująca dominacja wśród nich gatunków toksycznych, co prowadzi np. do zamykania kąpielisk. Napływ substancji biogenicznych skutkuje zakwitem nie tylko sinic, ale masowym rozwojem innych gatunków fitoplanktonu jak również makroglonów. Zwarte skupiska alg są niebezpieczne dla środowiska morskiego. Ich zakwit obniża bowiem ilość tlenu w wodzie i może przyczynić się do śmierci organizmów morskich.[28] W okresie długim dostępność fitoplanktonu przekłada się na wzrost biomasy zooplanktonu i dalszych ogniw łańcucha pokarmowego. Wielkie masy obumarłych organizmów opadają na dno a ich rozkład wymaga tyle tlenu, iż tego w konsekwencji zaczyna brakować. Beztlenowy rozkład materii organicznej prowadzi do wytwarzania toksycznego siarkowodoru, a to do wymierania makrofauny dennej. Powstają pustynie denne. Stanowi to bezpośrednie zagrożenie dla dorsza, którego tarliska znajdują się na głębokości 60–70 m, a więc w strefie występowania tychże pustyń. Ten konkretny przykład został tak szczegółowo opisany aby zobrazować powstanie pierwszego konfliktu, o wykorzystanie przestrzeni morskiej. Konflikt ten trudno uświadamiany miał (i ma) miejsce między rolnictwem i gospodarką ściekową z jednej strony, a turystyką i rybołówstwem z drugiej. Prowadzi on także do naruszenia istotnej wartości ogólnospołecznej, jaką jest równowaga ekosystemu morza i jego zdolność do absorpcji szoków antropogenicznych.

Wraz z rozwojem cywilizacji liczba konfliktów zaczęła szybko wzrastać. Przyczyniła się do tego: intensyfikacja żeglugi, wzrost wielkości statków, szczególnie tych przewożących

[28] Latem 2010 roku algi dryfowały na powierzchni 377 km^2 tworząc zwarty dywan rozciągają się od Finlandii, wzdłuż południowego wybrzeża Szwecji aż do Bornholmu.

niebezpieczne ładunki, pojawienie się nowych użytkowników morza (np. produkcja energii odnawialnej) oraz intensyfikacja turystyki morskiej (np. sporty motorowodne, windsurfing, kitesurfing) w wyniku wzrostu poziomu zamożności mieszkańców Regionu Bałtyckiego. To wszystko sprawiło, iż obszary morskie stają się na naszych oczach areną licznych konfliktów przestrzennych, tym samym uzyskują koszt alternatywny i przekształcają się w dobro ekonomiczne.

3.2.2. Planowanie przestrzenne obszarów morskich – pierwsze kroki w Regionie Bałtyckim.

Obszary morskie, podobnie jak przestrzeń lądowa, nie poddają się w prosty sposób regulacji rynkowej, lecz stanowią ilustrację tzw. niedoskonałości lub zawodności rynku (Stiglitz 2005, 7,91). Wynika to z braku wiązki praw własności (morze należy do nas wszystkich), z wysokich kosztów transakcyjnych gospodarowania, wysokiej skali negatywnych efektów zewnętrznych, niskiego stopnia odtwarzalności oraz kłopotów prawnych z wykluczeniem wielu podmiotów z użytkowania morza co reguluje prawo morza tzw. UNCLOS[29]. Stąd też konflikty przestrzenne na obszarach morskich najczęściej są przedmiotem zainteresowania regulacji administracyjnej. Dotychczas były to różnego rodzaju akty prawne regulujące, kto i na jakich zasadach udziela praw i licencji do wykorzystania obszarów morskich np., do rybołówstwa, wydobycia kruszywa lub surowców spod dna morskiego, wznoszenia sztucznych wysp i układania liniowej infrastruktury technicznej. Wraz z nasilaniem się konfliktów dostrzeżono jednak potrzebę podejścia zintegrowanego i stąd obszary morskie stały się przedmiotem regulacji administracyjnej, która przybiera formę planów zarządzania czy strategii, a obecnie coraz częściej planów przestrzennych sensu stricto. W ten oto sposób w wielu krajach wysoko rozwiniętych w tym samym czasie pojawiły się zręby morskiego planowania przestrzennego.

Zasady Morskiego Planowania Przestrzennego (MSP)

1. MSP powinno posiadać charakter proaktywny i długookresowy – jego fundamentem powinna być uzgodniona przez kraje bałtyckie wizja i cele strategiczne etc.
2. MSP powinno być prowadzone przez instytucję niezależną od interesów branżowych czy sektorowych.
3. MSP powinno być prowadzone w oparciu o zasadę różnorodności, trasnparentności i dialogu (współuczestnictwa) z interesariuszami.
4. MSP powinno respektować podejście ekosystemowe.
5. MSP powinno obejmować wszystkie elementy wielowymiarowej przestrzeni morskiej i powinno uwzględniać najważniejsze zmiany przestrzenne o charakterze sezonowym – związane z czasem (cykl roczny).
6. MSP powinno mieć charakter adaptacyjny i ciągły. Mimo, że proces planowania może się różnić między krajami, najważniejsze jest zachowanie jego ciągłości.
7. MSP powinno wykorzystywać wyniki badań (*evidence based spatial planning*).
8. MSP powinno być koordynowane transnarodowo, powinno się pewne obszary planować wspólnie z krajami sąsiedzkimi.
9. MSP powinno być budowane w oparciu o zasadę hierarchii planów (*nested approach*).
10. Należy osiągnąć zgodność planowania przestrzennego na lądzie i morzu.
11. MSP powinno mieć charakter przezornościowy.
12. MSP na wczesnych etapach planowania powinno uwzględniać doświadczenia, rekomendacje i informacje organizacji panbałtyckich oraz CEMAT-u.
13. W przypadku braku MSP proces decyzyjny zarządzania obszarami morskimi powinien mieć charakter zintegrowany (koordynacja pozioma i pionowa), transparentny i obejmujący dialog z interesariuszami.

Planowanie przestrzenne obszarów morskich narodziło się ok. 30 lat temu w Australii. Przesądziła o tym potrzeba kompleksowej ochrony Wielkiej Rafy Koralowej (ang. Great Barrier Reef) położonej od 15 do 200 km od wybrzeży Australii (Ehler, Douvre 2009,7; Lawrence, i in. 2002; Great Barrier Reef Marine Park Authority 2004). Pierwszym bałtyckim dokumentem wskazującym na potrzebę planowania obszarów morskich jest raport VASAB–u

[29] **Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza** (*Konwencja jamajska*, *Konwencja o prawie morza*, ang. *United Nations Convention on the Law of the Sea*) – umowa międzynarodowa wypracowana podczas obrad *III Konferencji Prawa Morza ONZ*, podpisana 10 grudnia 1982 w Montego Bay na Jamajce. Obecnie stanowi podstawowy dokument prawny w dziedzinie prawa morza. Na temat jej konsekwencji przestrzennych zobacz: Cieślak (2009, 609).

z 2001r. VASAB (Wizje i strategie wokół Bałtyku – Vision and Strategies around the Baltic Sea) to współpraca Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w krajach Regionu Bałtyckiego datująca się od 1992 roku. W 2001 roku na piątej konferencji w Wismarze ministrowie wskazali, iż narastające konflikty w wodach przybrzeżnych, jak np. pomiędzy energetyką wiatrową a potrzebą żeglugi, mogą wymagać zastosowania na morzu instrumentów planistycznych (VASAB 2001).

W 2008r. VASAB opracował i przyjął zasady planowania przestrzennego na morzu (Zaucha 2008, 4). Zasady te precyzują istotę morskiego planowania przestrzennego, jego zrąb metodologiczny, tak aby osiągane rezultaty prowadziły do poprawy wykorzystania przestrzeni morskiej we wszystkich aspektach tzw. rozwoju suspensywnego (*sustainable development*). Zasady te unaoczniają również jak wiele pozostało jeszcze do zrobienia. Trudno bowiem racjonalnie gospodarować polskimi obszarami morskimi w sytuacji braku ogólnobałtyckiej wizji ich wykorzystania. Nie da się rozwijać np. energetyki morskiej ze źródeł odnawialnych, jeśli nasi sąsiedzi nie zgodzą się na budowę sieci przyłączy tzw. *super gridu* pozwalającego na wymianę nadwyżek i kompensatę deficytów energii ze względu na różną intensywność wiatru w różnych częściach Bałtyku w tym samym czasie. Trudno również oczekiwać wysokiej jakości środowiska morskiego i poprawy jego stanu, jeśli tylko niektóre kraje będą je chronić
a tego samego nie będą czynić inni. Byłoby to sprzeczne z podejściem ekosystemowym. Brakuje także systemu czy hierarchii planów, nie mówiąc już o instytucjach zdolnych do prowadzenia uzgodnień transgranicznych. W niektórych krajach bałtyckich (np. Dania, Rosja, Finlandia, Łotwa) takich instytucji w ogóle nie ma, w innych np. Szwecja czy Litwa są one dopiero obecnie powoływane.

Obecnie zasady VASAB są przedmiotem ożywionej debaty z HELCOM–em i innymi organizacjami bałtyckimi celem znalezienia wspólnego mianownika obwiązującego wszystkich wokół Bałtyku. Porozumienie nie jest łatwe, gdyż planiści przestrzenni próbują znaleźć równowagę pomiędzy rozwojem a ochroną środowiska, podczas gdy ekolodzy jako prymat stawiają kwestie utrzymania środowiska morza w niepogorszonym stanie. Osią sporu jest nie tylko precyzyjne ustalenie, na czym ten stan miałby polegać (trwają bowiem obecnie prace nad operacjonalizacją Dyrektyw UE temu poświęconych), ale także zdefiniowanie istoty podejścia eksosystemowego tzn. na ile człowiek jest częścią bałtyckiego ekosystemu. Jeśli przyjąć tę linię rozumowania, równie ważne jak ochrona stanu wód, siedlisk i gatunków staje się zachowanie nadmorskich krajobrazów, ochrona rybołówstwa jako elementu dziedzictwa kulturowego, czy też zapewnienie długofalowych możliwości rozwoju małym portom. Żadne z tych zagadnień nie powinno być absolutyzowane, ale też niecelowym byłoby ich całkowite eliminowanie z dyskusji. Odpowiedzią na te dylematy zapewne jest proces rzetelnego uczestnictwa społecznego w debatach nad kształtem rozwoju przestrzeni obszarów morskich, tak aby dało się ustalić rozsądny kompromis w wymiarze temporalnym i międzygatunkowym. Hasło holistycznego podejście do czerpania korzyści z przestrzeni morskiej nic nie traci na aktualności (Gajewski i in. 2009, 567).

W 2009r. VASAB we współpracy z Instytutem Morskim wydał *Kompendium systemów planowania przestrzennego na morzu* (Cieślak i inni 2009). Z inicjatywy VASAB–u zrealizowano ważne projekty metodologiczne: BaltCoast[30] (2002-2005), PlanCaost (2006-2008)[31], East West Window (2007-2008)[32] a obecnie realizowany jest BaltSeaPlan (2009-2012)[33]. Ten pierwszy doprowadził do może niekompletnej, ale pionierskiej mapy użytkowników obszarów morskich na Bałtyku i zapoczątkował proces morskiej inwentaryzacji. Osiągnięciem BaltCostu była także matryca konfliktów przestrzennych na morzu po raz pierwszy systematyzująca to zagadnienie (Cieślak 2009, 608). PlanCoast zaowocował pierwszym podręcznikiem planowania przestrzennego na morzu (Schultz-Zehden 2008),

[30] BaltCoast - Integrated Coastal Zone Development in the Baltic Sea Region/ 2002-2005, projekt INTERREG IIIB BSR http://plancoast.eu/files/baltcoast_final_report.pdf, http://www.spatial.baltic.net/_files/Report_baltcoast.pdf
[31] PlanCoast (2006–2008) projekt INTERREG IIIB NP CADSES http://plancoast.eu/.
[32] http://www.vasab.org/east-west-window/
[33] http://www.baltseaplan.eu/

a East West Window pozwolił na sformułowanie już cytowanych zasad i przybliżył zagadnienia planowania morskiego rosyjskim decydentom i środowiskom naukowym (Zaucha 2008b). W 2008 roku w Kaliningradzie odbyła się pierwsza konferencja poruszająca te kwestie (Zaucha, Chubarenko 2008). Projekt BaltSeaPlan zmierza natomiast do stworzenia podwalin systemu planowania przestrzennego obszarów morskich w krajach Regionu Bałtyckiego. Jego działania obejmują między innymi praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich w kilku obszarach pilotażowych, w tym w Zatoce Pomorskiej (PL/DE/SE) i na Południowej Ławicy Środkowej (PL/SE).

3.2.3. Zintegrowana polityka morska UE

Komisja Europejska relatywnie późno zainteresowała się planowaniem przestrzennym obszarów morskich. Jednakże jej aktywność w tym zakresie datująca się od 2005r. doprowadziła do przełomu w sposobach postrzegania znaczenia i użyteczności planowania morskiego wśród decydentów, polityków i zwykłych ludzi. Planowanie przestrzenne zostało uznane za istotny element zintegrowanej polityki morskiej UE (EU Integrated Maritime Policy), zarysowanej w zielonej (EC 2006), a potem niebieskiej księdze (EC 2007) i odpowiednim planie działania (EC 2007a). Komisja wskazała na następujące przesłanki uzasadniające potrzebę planowania przestrzennego obszarów morskich:

1. Zasady Morskiego Planowania Przestrzennego (UE)
2. Stosowanie planowania przestrzennego obszarów morskich w zależności od obszaru i rodzaju działalności
3. Cele, które przyświecają planowaniu przestrzennemu obszarów morskich
4. Przejrzysty sposób opracowywania planowania przestrzennego obszarów morskich
5. Uczestnictwo zainteresowanych stron
6. Koordynacja w państwach członkowskich – uproszczenie procesu decyzyjnego
7. Zapewnianie skutków prawnych krajowego planowania przestrzennego obszarów morskich
8. Współpraca i konsultacje transgraniczne
9. Monitorowanie i ocena częścią procesu planowania
10. Osiąganie spójności pomiędzy planami zagospodarowania przestrzennego na lądzie i morzu – związki z ICZM
11. Solidne bazy danych i podstawy naukowe

- wzrost konkurencji między interesami poszczególnych sektorów, takich jak transport morski i przewozy morskie, energetyka morska, rozwój portów, rybołówstwo i akwakultura oraz narastające konflikty z ochroną środowiska,
- potrzebę uwzględniania dużej liczby sprzecznych interesów przy zarządzaniu zasobami morza zgodnie z paradygmatem rozwoju sustensywnego tj. ze strategią zrównoważonego rozwoju UE,
- konieczność uwzględnienia w gospodarowaniu zasobami morza długookresowych rezultatów zmiany klimatu, przede wszystkim podnoszenia się poziomu mórz, wzrostu zakwaszenia i temperatury wody oraz częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych,
- konieczność uwzględniania specyfiki poszczególnych regionów lub podregionów morskich.

Dla zaangażowania Komisji w morskie planowanie przestrzenne niebagatelną rolę odgrywają kwestie ekologiczne, jednak propozycje Komisji (EC 2006; EC 2007a) mają znacznie szerszy i bardziej wielo-płaszczyznowy charakter. Komisja wskazuje np. na nowe szanse związane z rozwojem i wykorzystaniem obszarów morskich, takich jak „morskie i podmorskie technologie". Temu zagadnieniu poświęcony jest rozpoczynający się właśnie z polskiej inicjatywy (w końcu 2010 roku) projekt Submariner realizowany siłami prawie wszystkich krajów bałtyckich. Projekt ten wzbudza zainteresowanie Komisji Europejskiej, gdyż wytycza najbardziej obiecujące sposoby wykorzystania przestrzeni morskiej. Jak wykazuje już zebrane doświadczenie (Zaucha i in. 2009) przyszłość należy do podejścia zintegrowanego, np. łączenia ochrony środowiska z produkcją biomasy na cele energetyczne w postaci

hodowli makroglonów[34]. Również sfera aksjologiczna, na bazie której zbudowano politykę morską UE, wydaje się dawać zielone światło podejściu zintegrowanemu.

Planowanie przestrzenne nie jest częścią polityk wspólnotowych. Jest ono domeną krajów członkowskich (Dühr i in. 2010, 12-13). Komisja może jedynie zachęcić kraje do podjęcia działań w tym kierunku. Dlatego też Komisja Europejska zaproponowała w listo-padzie 2009 roku mapę drogową mającą nakłonić kraje członkowskie do rozwoju planowania przestrzennego obszarów morskich i zachęcić do spójności tych działań na szczeblu europejskim (EC 2008). Częścią mapy drogowej jest katalog wspólnych zasad istotnych dla planowania przestrzennego obszarów morskich w UE. Zasady te dotyczą bazowych uwarunkowań instytucjonalnych w mniejszym zakresie metodologicznych. Wskazują np. na konieczność zróżnicowania planowania przestrzennego, konieczność uczestnictwa podmiotów społecznych, współpracy transgranicznej, zachowania związków z procesem Zintegrowanego Zarządzania w Strefie Brzegowej (ZZOP-*ICZM*).

W wyniku oddziaływania i inspiracji Komisji Europejskiej planowanie przestrzenne obszarów morskich poczyniło w Europie znaczne postępy i na trwałe zadomowiło się w świadomości decydentów różnych szczebli (zob. tab.1).

Tabela 1. Zaawansowanie planowania przestrzennego obszarów morskich w krajach UE w 2009.

Niemcy	Plan przestrzenny dla niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Północnym i na Bałtyku przyjęty we wrześniu i listopadzie 2009; plany dla strefy wód terytorialnych (12-mil morskich) opracowane przez władze krajów związkowych: Szlezwika-Holsztynu, Meklemburgii–Pomorza Przedniego i Dolnej Saksonii.
Polska	Plan pilotażowy obejmujący zachodnią część Zatoki Gdańskiej przygotowany celem usprawnienia istniejącego ustawodawstwa. Planowanie przestrzenne obszarów morskich włączone do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.
Holandia	Narodowy Plan Wodny z grudnia 2009 stanowi ramy strategiczne dla Polityki Wodnej 2009-2015. Dokument ustala priorytety wobec Morza Północnego. Priorytety te obejmują produkcję energii ze źródeł odnawialnych (wiatr) (6,000 MW planowane do 2020) i wydobycie piasku celem zapobiegania powodziom i umacnianiu brzegów.
Francja	Niebieska Księga polityki morskiej bezpośrednio odnosi się do planowania przestrzennego obszarów morskich, ustala cele, które posłużą zmianom w ustawodawstwie, zapewnia zintegrowane podejście do istniejących instrumentów planistycznych poprzez podniesienie ich standardów morskich i włączenie krajowych strategii morskich i brzegowych do istniejących strategicznych dokumentów, w tym dokumentów planistycznych oraz zapewnia wzrost spójności obwiązujących instrumentów planistycznych z planowaniem strategicznym obszarów morskich .
Wielka Brytania	Brak ustawodawstwa dotyczącego planowania przestrzennego obszarów morskich, ale odpowiednia ustawa (The Marine and Coastal Access Act) stworzy podwaliny prawne dla rozwoju planów obszarów morskich. Proces ten zostanie zainicjowany przez odpowiedni dokument polityki morskiej (UK Marine Policy Statement), który jest obecnie przygotowywany przez odpowiednie władze. Plany rozwoju obszarów morskich będą zbieżne z planami przestrzennymi obszarów morskich, co oznacza silny związek polityki krajowej z jej lokalnym wdrażaniem.
Belgia	Plan struktury przestrzennej dla sustensywnego zarządzania Morzem Północnym został przyjęty przez władze wykonawcze, brakuje jednak systemu prawnego regulującego te kwestie. Różne poziomy administracji publicznej są odpowiedzialne za poszczególne kwestie np. władze federalne za transport, ochronę środowiska czy energię, podczas gdy władze Flandrii są odpowiedzialne za ochronę brzegu, porty i rybołówstwo.
Szwecja	Planowanie przestrzenne obszarów morskich jest zarezerwowane dla szczebla gminnego, ale gminy rzadko z tego korzystają (szczególnie dalej niż 1 mila morska od brzegu). Brakuje instrumentów prawnych dla planowania wyłącznej strefy ekonomicznej. Specjalna komisja została powołana, aby wskazać jak planowanie przestrzenne obszarów morskich może zostać

[34] Sama hodowla byłaby nieopłacalna, połączona jednak z ochroną środowiska może przynosić zyski i zapewnić utrzymanie rybakom. Dlatego być może w przyszłości obok obszarów NATURA 2000 w planach morskich pojawi się obowiązkowy wymóg rezerwowania terenów na tego typu hodowle.

	wprowadzone na poziomie krajowym w Szwecji, zarówno w wyłącznej strefie ekonomicznej, jak i na wodach terytorialnych powyżej 1 mili morskiej od brzegu. W 2011 ma powstać nowa agencja rządowa zajmująca się planowaniem przestrzennym obszarów morskich.
Grecja	Rośnie zainteresowanie planowaniem przestrzennym obszarów morskich w Grecji, gdyż kraj ten zamierza rozwijać produkcję energii ze źródeł odnawialnych (wiatr) na morzu Egejskim a Cypr zamierza udzielić zezwoleń na wznoszenie turbin w swojej wyłącznej strefie ekonomicznej. Nie ma planów przestrzennych obszarów morskich, ale Grecja zamierza rozwijać ramy tego planowania dla obszarów brzegowych, wysp i marikultury.
Hiszpania	Hiszpania przyjęła w 2007 roku rozporządzenie tworzące podwaliny dla rozwoju energetyki wiatrowej na morzu. W rozporządzeniu system wyznaczonych stref wskazuje na obszary predestynowane dla tego typu działalności wokół Półwyspu i Archipelagów. DG Mare przygotowuje projekt pilotażowy dla morza Alaborańskiego jako przykład współpracy z krajami trzecimi.
Portugalia	Planowanie przestrzenne obszarów morskich będzie wdrażane jako element krajowej strategii morskiej (*National Strategy for the Seas*). Specjalna komisja międzyresortowa ds. morza (*Inter-ministerial Commission for Maritime Affairs*) utworzona w 2007 roku zapewni udział wszystkich ministerstw. W 2010 planowane są konsultacje społeczne.

Źródło: Komisja Europejska

3.2.4. Planowanie przestrzenne obszarów morskich – kwestie metodologiczne

VASAB uważa, iż „planowanie przestrzenne obszarów morskich należy traktować jako prawnie zdefiniowany hierarchiczny proces godzenia konkurencyjnych potrzeb w zakresie wykorzystania przestrzeni morskiej (powierzchni morza, wód i dna) w zgodzie z wartościami i celami danej społeczności, które to cele i wartości można odnaleźć w międzynarodowych i krajowych priorytetach oraz porozumieniach. Tak zdefiniowane planowanie kształtuje i monitoruje rozwój przestrzenny obszarów morskich przy wykorzystaniu odpowiednich instrumentów (np. wizji, strategii planów przestrzennych)[35]“ (Zaucha 2008, s.2).

Cytowana definicja wskazuje, iż planowanie przestrzenne obszarów morskich czerpie z doświadczeń planowania lądowego. Wspólna jest warstwa aksjologiczna, warsztat mediowania, dyskutowania, ujawniania preferencji interesariuszy. Jednak planowanie przestrzenne na morzu zdecydowanie się od tego lądowego różni. Inny jest przedmiot planowania. Do najważniejszych różnic zalicza się:

a) trójwymiarowy charakter przestrzeni morskiej pozwalający na większą niż na lądzie kombinację różnych typów jej wykorzystania na tym samym akwenie,

b) odmienną dynamikę procesów dyfuzji – np. znacznie szybsze rozchodzenie się zanieczyszczeń w wodzie niż na lądzie i łatwiejszą penetrację zanieczyszczeń w morskich organizmach żywych,

c) większe znaczenie czynnika transgranicznego, brak możliwości zahamowania na granicy państwa negatywnych oddziaływań transgranicznych, np. zanieczyszczeń, hałasu, wibracji, czy napływu organizmów obcych dla danego ekosystemu,

d) większą niż na lądzie elastyczność kształtowania korytarzy transportowych w zależności np. od potrzeb innych użytkowników obszarów morskich,

e) większe niż na lądzie znaczenie procesów hydrograficznych i geomorfologicznych, np. odnośnie kształtowania linii brzegowej, utrzymania głębokości torów wodnych itd.,

f) trudniejszą dostępność danych dotyczących obecnego wykorzystania i kształtowania się przestrzeni, nierzadko wymagających w celu ich pozyskania wykonania kosztownych badań podwodnych,

[35] Pełny przegląd definicji zobacz: Zaucha 2009, s.26-28.

g) inne kształtowanie się w wodzie niż na lądzie kwestii własnościowych (nikły udział własności prywatnej, znaczne ograniczenia władztwa nad przestrzenią w odniesieniu do wyłącznej strefy ekonomicznej).

Z tych różnic wynikają daleko idące konsekwencje. Najważniejsza z nich to kwestia samego rusztu przestrzennego stanowiącego osnowę planu. Na lądzie wykorzystuje się istniejące stosunki własnościowe (działki), na morzu ważniejsze są powiązania funkcjonalne. Podział na mniejsze akwatoria może być pochodną istniejących torów wodnych, siedlisk (np. głębokość, zasolenie, przejrzystość wody), złóż minerałów czy też ryzyka ekologicznego, będącego pochodną dynamiki samego morza. Planowanie przestrzenne obszarów morskich częściej niż na lądzie wykorzystuje więc techniki modelowania np. do wyznaczenia ryzyka ekologicznego, ale także do aproksymowania tego, czego gołym okiem nie widać lub czego obserwacja byłaby kosztowna (np. krajobrazy podmorskie jako aproksymacja siedlisk). Brak informacji i wysokie koszty ich pozyskiwania to druga ważna konsekwencja opisywanych różnic. Stopień niewiedzy i ryzyko popełnienia błędu (nietrafionych decyzji) jest większe na morzu niż na lądzie. Trzecia wynikająca z drugiej konsekwencja to konieczność planowania z większą dozą ostrożności. Przyczyną jest nie tylko niewiedza, ale także wspomniana już odmienna dynamika procesów dyfuzji. Przykład spustoszeń wywołanych przez wyciek platformy wiertniczej BP pokazuje, co może się stać, gdy się nie respektuje takiego podejścia. Czwarta kwestia to inne niż na lądzie sposoby koegzystencji użytkowników. Kabel na dnie nie przeszkadza ruchowi statków, ale jest przeszkodą dla trałowania. Trzeba to jakoś uwzględnić i graficznie przedstawić w planie, co nie jest łatwe. Najbardziej obiecująca wydaje się koncepcja podakwenów. Piąta konsekwencja to wymóg podejścia interdyscyplinarnego. Plan przestrzenny na lądzie wykonuje z reguły urbanista wspomagany przez geografów, socjologów i ekonomistów. Na morzu lista dyscyplin i wiedzy specjalistycznej wymaganej do wykonania planu jest znacznie szersza.

3.2.5. Planowanie przestrzenne obszarów morskich w Polsce – kwestie prawne

Polskie ustawodawstwo przewiduje możliwość sporządzania planów przestrzennych obszarów morskich Rzeczpospolitej. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej określono:

a) Organ przyjmujący plan przestrzenny obszarów morskich i tryb jego przyjmowania,

b) Listę kwestii, jakie tego typu plan rozstrzyga (przeznaczenie obszarów morskich, zakaz lub ograniczenia w korzystaniu z nich, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego, kierunki rozwoju transportu i infrastruktury technicznej, obszary i warunki ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego),

c) Organ sporządzający projekt planu,

d) Wymóg sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko (OOS) jako immanentną część procesu planistycznego,

e) Podmiot ponoszący koszty sporządzenia planu,

f) Konieczność wydania przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej stosownego rozporządzenia wykonawczego.

Mimo, że zapisano w ustawie, iż plan zagospodarowania obszaru morskiego rozstrzyga o określonych zagadnieniach, to jednak nie jest jasny status takiego planu – czy ma on charakter indykatywny, czy też jest twardym prawem. Można jedynie stwierdzić, że nie jest on aktem prawa miejscowego, takim jak np. plan miejscowy na lądzie. Nie jest też jasne, czy obowiązuje on innych Ministrów i ogranicza ich kompetencje w przypadku wydawania koncesji i pozwoleń. Nie ustalono też powiązania planów morskich z planami im równorzędnymi na lądzie oraz z planami i strategiami krajowymi. Ponadto brakuje procedur sporządzania, planów zagospodarowania obszaru morskiego oraz procedur konsultacji i procedur odwoławczych.

Ustawodawstwo dotyczące planowania przestrzennego obszarów morskich wymaga, więc w Polsce istotnych zmian. Głównie chodzi o integrację planowania na morzu i lądzie w jednym spójnym systemie planistycznym. Integracja taka została zarysowana w opracowywanej właśnie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, a Ministerstwo Infrastruktury dysponuje projektem zmian *Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym*, który ten postulat spełniają. Zmiany ustawodawstwa są bardzo pilne, gdyż jak wykazują badania, zapotrzebowanie na wykorzystanie przestrzeni morskiej będzie rosło (Zaucha 2008a).

3.2.6. Polski model planowania przestrzennego obszarów morskich

Obecnie na Bałtyku istnieją dwa sprawdzone modele planowania przestrzennego obszarów morskich: polski i niemiecki.

Plany wód terytorialnych w Niemczech stanowią integralną cześć planowania przestrzennego krajów związkowych. W roku 2001 Konferencja Ministrów krajów związkowych i Federacji zwróciła się do brzegowych krajów związkowych o poszerzenie ich planowania przestrzennego o obszary morskie wód terytorialnych. Plany dla wyłącznej strefy ekonomicznej sporządza Federalna Agencja Hydrograficzna. Plany krajów związkowych i plany wyłącznej strefy ekonomicznej przygotowywane są przy wykorzystaniu zbliżonej metodologii. Mają one charakter strategiczny. Mapy sporządzane są w skali od 1:250 000 do 1:400 000 i wykorzystują narzędzia strefowania. Stosowane są dwa lub trzy typy stref (Heinrichs, Schultz-Zehden, Toben 2005, s.75; Ścibior 2009):

- Obszary priorytetowe (Vorranggebiete): zarezerwowane dla specyficznych funkcji o charakterze priorytetowym i wykluczające inne ich użytkowanie (jeśli jest sprzeczne z funkcją podstawową) – są to np. obszary ochrony środowiska, ich wyznaczenie wiążę organ planistyczny w zakresie lokowania w nich jedynie wybranych funkcji;
- Obszary zarezerwowane (Vorbehaltgebiete): w tych obszarach przykłada się szczególne znaczenie do pewnych sposobów użytkowania i nadaje się im priorytet w stosunku do innych konkurencyjnych form aktywności gospodarczej, ale nie wyklucza się także i innych użytkowników, organ planistyczny ma pewien margines swobody w dysponowaniu tymi obszarami, najczęściej są to obszary ochrony przyrody, korytarze dla kabli i infrastruktury podwodnej;
- Obszary desygnowane dla rozwoju (Eignungsgebiete): tu pewne funkcje są w szczególny sposób rekomendowane – np. energetyka wiatrowa, co oznacza, iż te funkcje nie mogą się rozwijać poza tymi obszarami (funkcje, którym nadaje się priorytet w dwóch obszarach wyżej wymienionych, mogą się rozwijać także poza nimi). Jednakże inwestowanie w tych obszarach wymaga pełnej procedury planistycznej obejmującej OOS i inne procedury.

W Polsce w planie pilotażowym dla zachodniej części wód Zatoki Gdańskiej (Zaucha, 2009), przyjęto inne podejście. Plan pilotażowy został sporządzony w skali 1:25 000[36] i objął relatywnie niewielki obszar wód wewnętrznych o powierzchni ok. 40 550 ha położony na zachód od linii łączącej cypel Półwyspu Helskiego z granicą między gminami Gdynia i Sopot, z wyłączeniem zamkniętych falochronami obszarów portów w Gdyni, Pucku, Jastarni i Helu objętych ograniczeniami lądowymi. Plan ma zarówno charakter quasi strategiczny, jak i spełnia niektóre funkcje rezerwowane na lądzie dla planu miejscowego. Jest on bowiem narzędziem równoważenia różnych interesów wykorzystania przestrzeni morskiej, łączy planowanie krajowe (Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – KPZK) i planowanie lokalne/szczegółowe (na morzu), jak również łączy planowanie na lądzie i planowanie na morzu. Z jednej strony jest on planem struktury, gdyż diagnozuje

[36] Projekt rysunku planu został wykonany w skali 1:25 000, w państwowym układzie współrzędnych „92", z możliwością łatwej transformacji do odwzorowania obowiązującego w mapach morskich

przestrzenne uwarunkowania rozwoju, określa elementy składowe układu przestrzennego i ich wzajemne relacje i wskazuje pożądany ich kształt na sporym obszarze morskim (powierzchnia 2-3 gmin) – z drugiej strony, rozstrzyga o pewnych konkretnych ograniczeniach w wykorzystywaniu przestrzeni.

Podstawowym rusztem przestrzennym planu jest 30 akwenów oznaczonych symbolami cyfrowo-literowymi i wypełniających całą planowaną przestrzeń. Cześć akwenów wzajemnie się przenika. Dla każdego akwenu wskazano funkcje dominującą i również inne dopuszczone funkcje. W przeciwieństwie do planów niemieckich polski projekt zawiera szczegółowe ustalenia dotyczące zasad zagospodarowania i korzystania z poszczególnych akwenów (np. zakazy wznoszenia, konstrukcji, przekraczania norm hałasu, prędkości poruszania się etc.). Plan ten jest nie tylko narzędziem alokacji przestrzeni do różnych zastosowań, ale także służy zarządzaniu przestrzenią morską (np. ochronie przyrody).

Jak wskazują autorzy planu, tego typu podejście dobrze się sprawdza w obszarach nasilonych konfliktów i dużej presji antropogenicznej. Jednak w pozostałych obszarach celowe byłoby sporządzenie mniej szczegółowych planów o charakterze strategicznym. Polski model planowania przestrzennego obszarów morskich zakłada więc pewną hierarchię planów morskich (tzw. nested approach). Powinny istnieć na morzu plany szczegółowe (tam gdzie to jest uzasadnione), a na całym obszarze morskim RP plany strategiczne, zgodne z krajowymi dokumenty strategicznymi. Polska jako jeden z pierwszych krajów w Europie[37] wprowadziła przestrzeń morską do dokumentu tego typu tj. obejmującego najważniejsze kwestie polityki przestrzennej kraju (KPZK). Innymi słowy, stworzyła model integracji przestrzeni morskiej w ramach polityki przestrzennej (polityki rozwoju przestrzennego) na poziomie krajowym. Ten model trzeba uzupełnić o powiązania regionalne.

3.2.7. Wnioski

W toku prowadzonych w Polsce prac planistycznych powstały zręby własnej krajowej metodologii planowania przestrzennego obszarów morskich oraz sformułowano szereg postulatów dotyczących dalszego rozwoju tego planowania. Poniżej wskazane są najważniejsze kwestie w tym zakresie:

- zagospodarowanie wyłącznej strefy ekonomicznej, ze względu na jej odmienne uwarunkowania prawne, powinno odbywać się na szczeblu krajowym jako wyodrębniona część prac nad planem krajowym (obecnie KPZK); Polska powinna dążyć do zmiany zapisów UNCLOS celem przywrócenia pełnego władztwa nad tą strefą,
- plany przestrzenne morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych (kompleksowe i lokalne) powinny rozstrzygać, jak przewiduje to ustawa, np. o przeznaczeniu akwenów oraz o zakazach i ograniczeniach w korzystaniu z nich, ale także powinno nastąpić precyzyjne określenie kompetencji administracji morskiej w tym zakresie (wobec kompetencji innych organów), jak również należy stworzyć mechanizmy prawne wymuszające na interesariuszach stosowanie się do zapisów planu – plany tego typu powinny mieć charakter prawa miejscowego,
- określenia hierarchii planów przestrzennych obszarów morskich polegać powinno na wskazaniu katalogu zagadnień i postanowień z planu krajowego (obecnie KPZK) jakie powinny znaleźć się w planach niższych szczebli,
- harmonizacja działań planistycznych na lądzie i morzu może być osiągnięta dzięki mechanizmowi uzgadniania planów przestrzennych obszarów wód wewnętrznych i morza terytorialnego przez przyległe województwa i gminy oraz opracowanie krajowej strategii rozwoju strefy brzegowej; wszystkie plany

[37] Prawdopodobnie pierwszym, krajem w Europie, który określił podstawowe zasady prowadzenia polityki przestrzennej w obszarach morskich jest Holandia, która zawarła je w Narodowej Polityce Przestrzennej z 2005 r.

przestrzenne obszarów morskich powinny stanowić istotne uwarunkowanie planów regionalnych i lokalnych,

- odpowiedzialność za gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie informacji niezbędnych dla sporządzania planów przestrzennych obszarów morskich powinna zostać ustawowo sprecyzowana,

- należy wykształcić kadry niezbędne dla planowania przestrzennego obszarów morskich,

to ostatnie zadanie *defacto* będzie miało kluczowe znaczenie dla zapewnienia sustensywnego rozwoju polskiej przestrzeni morskiej. Niniejszy artykuł, napisany przez ekonomistę, który musiał zapoznać się z pracami swoich kolegów z różnych dziedzin: tj. z biologii, oceanografii, planowania przestrzennego i wielu innych, ilustruje stopień złożoności wiedzy potrzebnej dla właściwego alokowania obszarów morskich do różnych zastosowań. Niezbędne są więc interdyscyplinarne kadry dla morskiego planowania przestrzennego, których jest brak i które zaczyna się tworzyć. Jedyną placówką, która podjęła pewne kroki w tym zakresie jest Instytut Morski w Gdańsku (zob. artykuł Szeflera i Matczak w tej publikacji).

Bibliografia

1. Cieślak A., Jakubowska P., Ścibior K., Staśkiewicz A., Zaucha J. (red.), 2009, Compendium on Maritime Spatial Planning Systems in the Baltic Sea Region, Instytut Morski, Gdańsk.
2. Cieślak A., 2009, Maritime Spatial Planning in the Baltic Sea, „Informationen zur Raumentwicklung“, Heft 8/9.2009 , s.607-612.
3. Dühr S., Colomb C., Nadin V., 2010, European Spatial Planning and Territorial Cooperation, Routledge, London, New York.
4. Ehler C., Douvere F., 2009, Maritime Spatial Planning. A Step-by Step Approach. Toward Ecosystem based Management, UNESCO IOC Manual and Guides No 153, ICAM Dossier No. 6, Paris.
5. EC–Commission of the European Communities, 2006, Green Paper Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, Brussels, 7.6.2006 COM(2006), 275 final.
6. EC–Commission of the European Communities, 2007, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Region. An Integrated Maritime Policy for the European Union. Brussels, 10.10.2007, COM(2007) 575 final.
7. EC–Commission of the European Communities, 2007, Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union. Brussels, 10.10.2007, SEC(2007) 1278.
8. EC–Commission of the European Communities, 2008, Roadmap for Maritime Spatial Planning: Achieving Common Principles in the EU, Brussels, 25.11.2008, COM (208) 791.
9. Gajewski J, Kowalczyk U., Osowski A., 2009, The Baltic Sea – main common resource and model region for an integrated maritime Policy, „Informationen zur Raumentwicklung“, Heft 8/9.2009 , s. 561-568.
10. Great Barrier Reef Marine Park Authority, 2004, Great Barrier Reef Marine Park zoning plan 2003, TOWNSVILLE QLD.
11. Heinrichs B., Schultz-Zehden A., Toben S., 2005, The Interreg III B BaltCoast Project. A pilot initiative on Integrated Coastal Zone Management In the Baltic Sea (2002-2005), “Coastline Reports 2005”, no. 5.
12. Lawrence D., Kenchington R., Woodley S. (red.), 2002, The Great Barrier Reef: Finding the Right Balance, Melbourne University Press, Melbourne.
13. Stiglitz J., 2005, Ekonomia sektora publicznego, PWN, Warszawa.

14. Ścibior K., 2009, Germany, w: Cieślak A., P. Jakubowska, K. Ścibor, A. Staskiewicz, J. Zaucha (red.), "Copendium on Maritime Spatial Planning Systems in the Baltic Sea Region", Instytut Morski, Gdańsk, s. 30-41.
15. VASAB, 2001, Wismar Declaration and VASAB 2010+ Spatial Development Action Programme, Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010, Wismar.
16. Schultz-Zehden A., Gee K., Ścibior K.,2008, Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning, S.PRO., Berlin.
17. Zaucha J. (red.), 2008, Sea Use Planning and ICZM Input to the Long Term Spatial Development Perspective, FINAL REPORT FROM WORKING GROUP 3. Vision and Strategies around the Baltic Sea (VASAB 2010), Riga.
18. Zaucha J., 2008a, Gospodarka morska wobec nowych trendów rozwojowych (aspekty przestrzenne), w: Tadeusz Markowski (red.) „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju a wizje i perspektywy przestrzennego rozwoju Europy" Studia KPZK PAN t. CXXII, Warszawa, s.144-165.
19. Zaucha J., 2008b, Prostranstvennoe planirovanie morskih akvatorii: opyt stran Evropeskogo Soyuza, w: Jacek Zaucha, Genady Fedorov, Leonid Limonov, Nina Oding (red.), Severo-zapad Rossyi v Regione Baltiyskogo Moria: Problemy i perspektivi ekonomitcheskogo vzaimodeistvya i cotrudnitchestva, Kant University, Kaliningrad.
20. Zaucha J., 2009, Planowanie przestrzenne obszarów morskich. Polskie uwarunkowania i plan pilotażowy. Instytut Morski, Gdańsk.
21. Zaucha J., Chubarenko B., 2008, Rekomendacii po kompleks nomu upravleniyu pribreznoy zony v prostranstvennomu planirovaniyu morskih akvatoriy v Yugo-Vostotchnoy Baltike, w: Jacek Zaucha, Genady Fedorov, Leonid Limonov, Nina Oding (red.), Severo-zapad Rossyi v Regione Baltiyskogo Moria: Problemy i perspektivi ekonomitcheskogo vzaimodeistvya i sotrudnitchestva, Kant University, Kaliningrad.
22. Zaucha J., Matczak M., Przedrzymirska J. (red.), 2009, Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych, Instytut Morski, Gdańsk.

Kontakt: *Jacek Zaucha*

email:Jacek.zaucha@im.gda.pl

3.3. Surowce mineralne w granicach polskich obszarów morskich – Regina Kramarska

Dr Regina Kramarska
Dyrektor ds. Geologii Morza
Państwowy Instytut Geologiczny
Państwowy Instytut Badawczy
Oddział Geologii Morza

3.3.1. Wstęp

Poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż w obszarach morskich RP wymaga uzyskania koncesji Ministra Środowiska na zasadach określonych przepisami ustawy Prawo geologiczne i górnicze [15, 20]. Podmiot gospodarczy ubiegający się o przedmiotową koncesję musi spełniać wymagania ustawy o swobodzie działalności gospodarczej [18]. Uzyskanie koncesji wiąże się również ze spełnieniem szeregu dodatkowych wymogów, m.in. prawem wnioskodawcy do terenu, w ramach którego projektowana działalność ma być wykonywana oraz uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia [16]. Prace poszukiwawczo-rozpoznawcze wykonuje się na podstawie projektu prac geologicznych, a wynikiem prac jest dokumentacja geologiczna.

Dokumentowanie złoża, sporządzenie niezbędnych dokumentów wymaganych prawem, a następnie jego zagospodarowanie jest procesem długotrwałym. W zależności od rodzaju kopaliny i metody eksploatacji proces ten może trwać nawet kilka lat.

Zagospodarowanie złoża jest rozumiane jako wydobywanie kopaliny na podstawie koncesji eksploatacyjnej. Dla złoża lub jego części, w granicach której przedsiębiorca jest uprawniony do wydobywania kopaliny oraz prowadzenia robót górniczych, wyznacza się obszar górniczy. Podstawą wyznaczenia tego obszaru jest dokumentacja geologiczna i projekt zagospodarowania złoża (PZZ). Dla przestrzeni objętej przewidywanymi szkodliwymi wpływami robót górniczych (wykonywaniem, zabezpieczaniem, likwidowaniem wyrobisk górniczych) ustanawia się teren górniczy, dla którego wymagane jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Dane o złożach kopalin, m.in. stopniu ich rozpoznania i zagospodarowania, o wielkości i zmianach zasobów, również rejestr obszarów górniczych, gromadzone są w Systemie Gospodarki i Ochrony Bogactw Mineralnych Polski MIDAS [14]. Corocznie jest publikowany Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce [2], w którym są przedstawiane informacje o zasobach złóż kopalin, stanie ich zagospodarowania, wielkości wydobycia oraz obrotach handlu zagranicznego surowcami mineralnymi.

W polskich obszarach morskich występują różniące się od siebie rodzaje kopalin. Są to: ropa naftowa i gaz ziemny należące do grupy surowców energetycznych, piaski i żwiry (dawniej kruszywa naturalne) oraz piaski wzbogacone w minerały ciężkie z grupy surowców okruchowych. Złoża węglowodorów występują na znacznych głębokościach pod dnem morskim i są wydobywane metodą otworową przy użyciu morskich platform wiertniczych lub wydobywczych. Surowce okruchowe występują na powierzchni dna, bez przykrycia innymi osadami i są eksploatowane metodą pogłębiarską.

3.3.2. Złoża surowców energetycznych

Prace poszukiwawczo-rozpoznawcze bałtyckich złóż węglowodorów trwają od lat 70. minionego wieku i są prowadzone przez spółkę Petrobaltic S.A. (do 1990 r. przez międzynarodową organizację Petrobaltic). Po zbadaniu całego obszaru polskiej strefy ekonomicznej Bałtyku za pomocą metod sejsmicznych i głębokich otworów wiertniczych,

prace rozpoznawcze skoncentrowały się na blokach położonych we wschodniej części polskiej strefy Bałtyku [5, 6, 20].

Rozpoznane złoża występują na bloku Łeby i Rozewia, położonych na północ od Rozewia i sięgających do granicy rozdzielającej wyłączne strefy ekonomiczne Polski i Szwecji (ryc. 1). Złoża węglowodorów w Bałtyku występują w piaskowcach kambru środkowego (starszy paleozoik), który w obrębie akwenu spoczywa na głębokości rzędu 1400–1700 m pod dnem morskim [1].

Według stanu na koniec 2009 r. w polskiej strefie Bałtyku były zarejestrowane dwa złoża ropy naftowej i cztery złoża gazu ziemnego, przy czym dwa z nich towarzyszą złożom ropy (tab. 1).

Tabela 1. Stopień rozpoznania zasobów, zagospodarowanie i wielkość wydobycia gazu ziemnego ze złóż w polskiej strefie ekonomicznej Bałtyku – mln m^3 (źródło: Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce wg stanu na 31.12.2009 r.)

Nazwa złoża	Stan zagospodarowania złoża	Zasoby wydobywalne bilansowe	Zasoby przemysłowe	Wydobycie w 2009 r.
B 3	eksploatowane	939,28	939,28	17,24
B 4	zasoby rozpoznane wstępnie	2 686,28	1972,40	–
B 6	zasoby rozpoznane wstępnie	1 792,85	1 792,85	–
B 8	eksploatowane	424,21	-	2,29

Gaz ziemny występuje samodzielnie w złożach B 4 i B 6 rozpoznanych wstępnie oraz wraz z ropą naftową w eksploatowanych złożach B 3 i B 8. Zasoby czterech złóż gazu strefy Bałtyku stanowią około 4% zasobów krajowych. Wydobycie ze złóż morskich w 2009r. wyniosło 19,53 mln m^3, co odpowiadało około 0,33% ogólnego wydobycia gazu ziemnego w Polsce.

Wydobywalne zasoby złóż ropy naftowej w polskiej strefie Bałtyku wynosiły w 2009 r. prawie 5 500 tys. ton i stanowiły 21% zasobów krajowych (tab. 2). Wydobyto około 176 tys. ton, osiągając 26,6% ogólnego wydobycia ropy i kondensatu ropnego w Polsce w 2009 r.

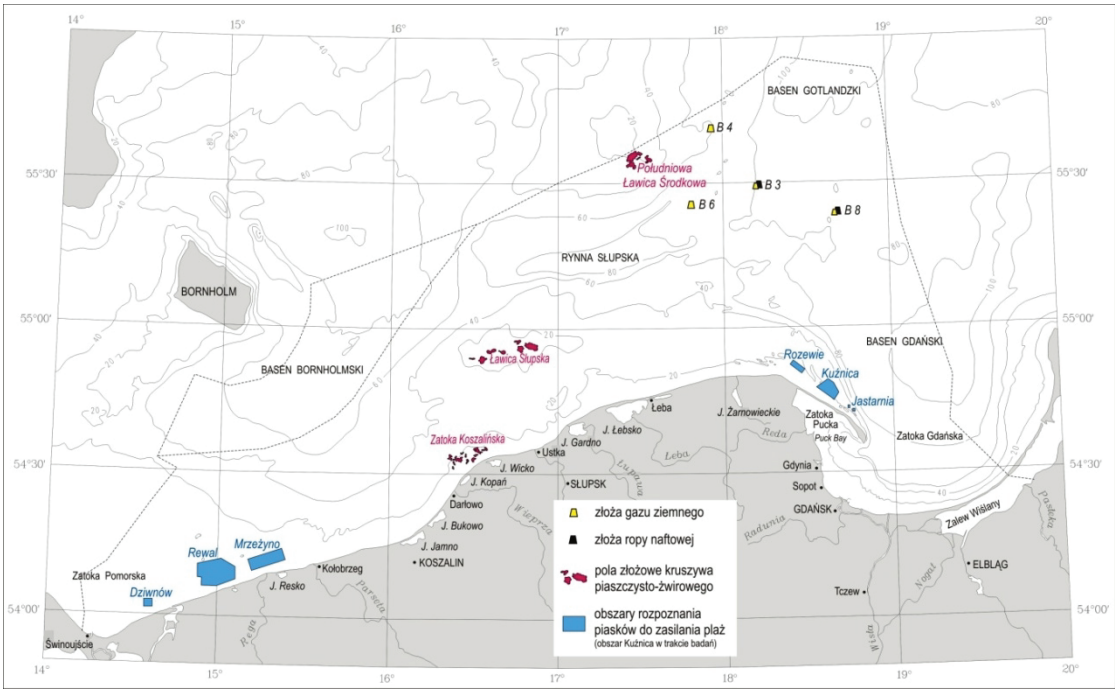
Tabela 2. Stopień rozpoznania zasobów, zagospodarowanie i wielkość wydobycia ropy naftowej i kondensatu ze złóż w polskiej strefie ekonomicznej Bałtyku – tys. ton (źródło: Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce wg stanu na 31.12.2009 r.)

Nazwa złoża	Stan zagospodarowania złoża	Zasoby wydobywane bilansowe	Zasoby przemysłowe	Wydobycie w 2009 r.
B 3	eksploatowane	1917,42	1917,42	157,48
B 8	eksploatowane	3522,01	3522,01	18,59

3.3.3. Surowce okruchowe

Złoża i górnictwo kopalin

Źródłem bałtyckich surowców okruchowych są osady piaszczysto-żwirowe i piaszczyste związane z płytkowodną strefą morza. Rozpoznane dotychczas złoża występują na głębokości morza do 30 m, w pasie przylegającym do wybrzeża oraz na Ławicy Słupskiej i Południowej Ławicy Środkowej (ryc. 1).



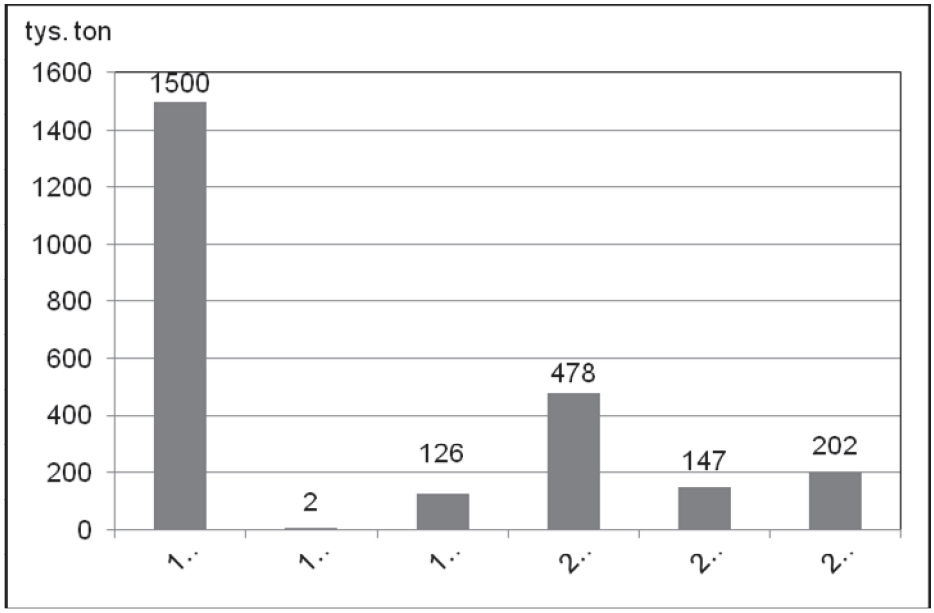
Ryc.1. Rozmieszczenie złóż węglowodorów [2], surowców okruchowych oraz obszarów szczegółowych prac rozpoznawczych piasków do zasilania plaż w polskiej strefie Bałtyku

Piaski i żwiry (kruszywo naturalne). W polskiej strefie Bałtyku najlepiej poznane i udokumentowane są nagromadzenia kruszywa naturalnego piaskowo-żwirowego dla potrzeb budownictwa (do produkcji betonów) i budowy dróg. Zasoby geologiczne kruszywa w trzech złożach: „Ławica Słupska", „Południowa Ławica Środkowa" i „Zatoka Koszalińska" wynosiły łącznie 147 983 tys. ton przy ogólnej powierzchni wszystkich pól złożowych 70,8 km^2 i średniej miąższości warstwy złożowej wynoszącej 0,9 m [10, 13]. Złoża te są ewidencjonowane w bilansie zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce [2].

Charakterystyczną formą występowania kopaliny w złożach bałtyckich są izolowane pola o nieregularnym zarysie i zmiennej miąższości. Pod względem genetycznym wyróżniane są różne typy kruszywa. Są to rezydulane pokrywy żwirowe i kamienisto-żwirowe, związane z reliktami plejstoceńskich stref czołowomorenowych. Powstały w wyniku selekcji granulometrycznej materiału okruchowego przez prądy falowo-wiatrowe, polegającej na wynoszeniu z osadów frakcji piaszczystych, a pozostawianiu *in situ* frakcji żwirowych. Osady mają niewielką miąższość, zwykle poniżej 1m, a w ich podłożu występuje najczęściej glina zwałowa.

Innym typem genetycznym jest kruszywo akumulacji morskiej i wodnolodowcowej, reprezentowane przez osady piaszczysto-żwirowe i żwirowo-piaszczyste. Źródłem nagromadzeń są głównie osady delt fluwioglacjalnych częściowo przerobione w środowisku morskim przez falowanie i prądy. Nagromadzenia te charakteryzują się większą miąższością warstwy złożowej leżącej najczęściej na plejstoceńskich osadach piaszczystych. Do tego typu nagromadzeń należy większość udokumentowanych pól złożowych, zwłaszcza na Południowej Ławicy Środkowej oraz pola złożowe we wschodniej części Ławicy Słupskiej i wschodniej części Zatoki Koszalińskiej.

Kruszywo morskie charakteryzuje się wysoką zawartością skał krystalicznych, co wraz z innymi parametrami jakościowymi pozwala porównywać złoża bałtyckie z najlepszym kruszywem łamanym, pochodzącym ze złóż lądowych. Rozpoznane w polskich obszarach morskich złoża kruszywa, o udokumentowanych zasobach bilansowych, zostały już częściowo poddane postępowaniu koncesyjnemu i są eksploatowane, bądź przygotowywane do eksploatacji. Dla złóż „Ławica Słupska" i „Południowa Ławica Środkowa" wyznaczone są obszary i tereny górnicze. Bałtyckie złoża kruszywa są eksploatowane okresowo [3, 10]. Ze złoża Ławica Słupska z zasobów bilansowych obliczonych na 48,1 mln ton wydobyto dotychczas około 2,5 mln ton kruszywa piaskowo-żwirowego (ryc. 2). Od 2002 r. trwa przerwa w eksploatacji zasobów tego złoża.



Ryc. 2. Ilości kruszywa piaszczysto-żwirowego wydobytego ze złoża Ławica Słupska od początku eksploatacji

W Zatoce Koszalińskiej eksploatację prowadzono tylko w 2001 r. i wydobyto 6 tys. ton żwiru. Zasoby tego złoża są oszacowane na 37,757 mln ton. Złoże Południowa Ławica Środkowa zostało zagospodarowane w 2006 r., a rozpoczęta w 2008 roku eksploatacja dostarczyła 93 tys. ton surowca. Złoże to jest najbardziej zasobne, a bilansowe ilości kopaliny wynoszą 56,679 mln ton.

Piaski do zasilania plaż. W ostatnich latach wyraźnie wzrosło zapotrzebowanie na piaski do zasilania brzegu. Sztuczne zasilanie plaż materiałem piaszczystym pozyskiwanym z dna morza jest jedną z metod ochrony wybrzeża zaproponowaną przez twórców „Strategii ochrony brzegów morskich" [4] i przyjętą do realizacji przez Sejm RP ustawą o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich" [17].

Ze względu na specyfikę wykorzystania kopaliny, polegającą na odkładaniu urobku na plażę, gdzie pozostaje on w dalszym ciągu pod wpływem procesów dynamicznych zachodzących na brzegu, do wykonywania robót związanych ze sztucznym zasilaniem strefy brzegowej piaskiem pochodzącym z osadów dennych obszarów morskich RP nie stosuje się Ustawy Prawo geologiczne i górnicze. Oznacza to miedzy innymi, że działalność związana z wydobyciem piasku z dna morskiego dla celów zasilania plaży nie podlega procedurom koncesyjnym. Jednakże dostarczenie Urzędom Morskim, odpowiedzialnym ustawowo za realizację programu ochrony brzegów morskich, informacji o miejscach występowania odpowiedniej ilości i jakości piasków zdatnych do zasilania plaż jest w dalszym ciągu ważnym zadaniem geologicznym.

W latach 2003–2004 Państwowy Instytut Geologiczny, na podstawie istniejących danych, wyznaczył na zamówienie Urzędów Morskich obszary perspektywiczne występowania

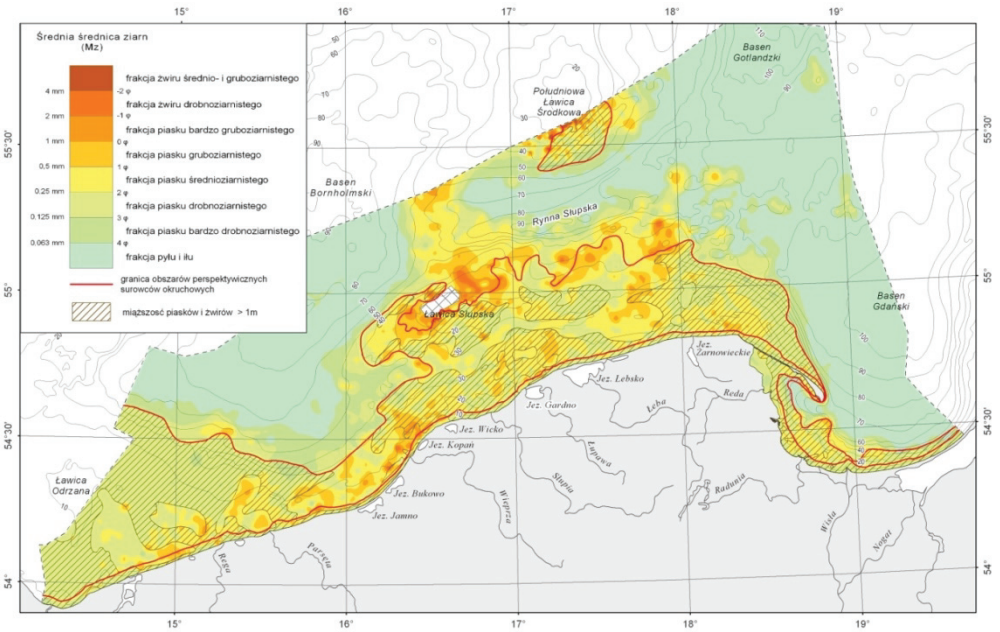
piasków do zasilania plaż, w ekonomicznie uzasadnionej odległości od odcinków brzegu przewidzianych do sztucznego zasilania. Niektóre obszary, pozostające w gestii Urzędu Morskiego w Szczecinie, zostały szczegółowo rozpoznane i mają udokumentowane zasoby piasków. Jest to obszar Mrzeżyna zbadany w 2005 r. [11] i Rewala, w którym prace poszukiwawczo-rozpoznawcze wykonano w 2010 r. Objętość udokumentowanych piasków, które mają służyć do zasilania brzegu w rejonie Mrzeżyna, Rewala i Trzęsacza, wynosi około 13,5 mln m^3 w czterech polach wyznaczonych w obszarze badawczym „Mrzeżyno" i około 12 mln m^3 w dziesięciu polach „Rewal". Trwają podobne prace rozpoznawcze w rejonie podlegającym Urzędowi Morskiemu w Gdyni, na północny-wschód od Kuźnicy, w wyniku których do połowy 2011 r. będą udokumentowane zasoby materiału piaszczystego na potrzeby zasilania Półwyspu Helskiego.

Przed rozpoczęciem realizacji ustawy o ochronie brzegów morskich, od 1995 r., programem ochrony był objęty brzeg Półwyspu Helskiego od strony otwartego morza. Piasek do zasilania czerpany był początkowo z Zatoki Puckiej, następnie z rozpoznanych geologicznie pól położonych na otwartym akwenie, na północ od Władysławowa i północny-wschód od Jastarni. Przed wejściem w życie Programu ochrony brzegów rozpoznane były również nagromadzenia piasków w obszarze zlokalizowanym na północ od Dziwnowa z przeznaczeniem urobku na zasilanie Mierzei Dziwnowskiej. Wydobywanie piasku odbywało się na zasadach ukopu.

3.3.3. Obszary perspektywiczne i prognozy zasobowe

Dotychczasowe rozpoznanie polskiej strefy Bałtyku odpowiadające skali 1:200 000 [11] pozwala jedynie na ogólne zarysowanie obszarów perspektywicznych występowania surowców okruchowych na dnie morskim. Aktualny obraz został przedstawiony w Atlasie parametrów litologicznych osadów powierzchniowych południowego Bałtyku, opracowanym w Państwowym Instytucie Geologicznym w 2005 r. na zamówienie Ministra Środowiska [9].

Obszary perspektywiczne są związane z występowaniem osadów piaszczystych i piaszczysto--żwirowych w płytkowodnej strefie dna, w pasie przylegającym do wybrzeża oraz na Południowej Ławicy Środkowej. Przeważająca część obszarów położona jest do głębokości morza 30 m, tylko miejscami do 40-50 m (ryc. 3).



Ryc. 3. Granice obszarów perspektywicznych dla występowania surowców okruchowych oraz miąższość warstwy piasków i żwirów na tle litologii osadów polskiej strefy Bałtyku

Z morską pokrywą osadową o miąższości większej niż 1 m związane są perspektywy głównie dla występowania kruszywa drobnego piaszczystego, także piasków szklarskich i piasków

wzbogaconych w minerały ciężkie. Obszary, gdzie miąższość pokrywy jest mniejsza niż 1 m, są perspektywiczne dla kruszywa piaszczysto-żwirowego.

Kruszywo piaszczysto-żwirowe. Osady, w których dominują frakcje grubo- i bardzo gruboziarnistego piasku oraz żwiru, mają w południowym Bałtyku ograniczony zasięg. Są to niewielkie poletka na Płyciźnie Czołpińskiej, Zatoce Koszalińskiej i niektórych rejonach Zatoki Pomorskiej. Kolejne obszary występują na obrzeżach głazowiska Ławicy Słupskiej, skąd ciągną się na południowe zbocza Rynny Słupskiej oraz obejmują Ławicę Stilo. Miąższość pokryw piaszczysto-żwirowych jest zróżnicowana – przeważnie jednak nie przekracza 1 m. Prawdopodobnie w każdym z tych obszarów zasoby kruszywa będą znacząco mniejsze niż w złożach dotychczas szczegółowo rozpoznanych. Są to przeważnie pokrywy rezydualne na glinie zwałowej, w różnym stopniu przerobione w warunkach morskich. Najkorzystniejsza perspektywa wiąże się ze wschodnim skrajem Ławicy Słupskiej, gdzie pod nadkładem piasków drobnoziarnistych morskich grubości 0,3–1,3 m zostały rozpoznane wodnolodowcowe osady piaszczysto-żwirowe podobne do występujących w złożu „Południowa Ławica Środkowa".

Kruszywo drobne, piaszczyste. Kruszywo piaszczyste zróżnicowane pod względem uziarnienia i stopnia wysortowania. Piaski o zróżnicowanej zawartości podstawowych frakcji ziarnowych piasku średnioziarnistego i drobnoziarnistego zajmują większe powierzchnie dna w strefie głębokości morza do około 20 m, głównie we wschodniej i środkowej części akwenu, w tym również w Zatoce Gdańskiej. Kruszywo piaskowe, złożone głównie z mieszaniny frakcji piasku średnio─ziarnistego i drobnoziarnistego, niejednorodne pod względem stopnia wysortowania, nadaje się przede wszystkim do zasilania plaż i jako podsypki pod różnego typu budowle liniowe i kubaturowe (surowce dla prac inżynierskich).

Drugim rodzajem kruszywa piaszczystego są piaski o jednorodnym uziarnieniu, z dominującą zawartością frakcji 0,25–0,125 mm. Ten rodzaj kruszywa dominuje w Zatoce Pomorskiej i w rejonie Ławicy Odrzanej. Występuje też w środkowej części i na południowych zboczach Ławicy Słupskiej, między Ławicą Słupską i Ławicą Stilo, oraz na zachodnich zboczach Basenu Gdańskiego. Piaski drobnoziarniste dobrze i bardzo dobrze wysortowane mogą być surowcem dla budownictwa (np. do zapraw tynkarskich) i dla prac inżynierskich.

Piaski szklarskie i formierskie. W południowej części Ławicy Odrzanej rozpoznany jest obszar występowania jednorodnych pod względem uziarnienia piasków kwarcowych, które mogą być rozważane jako surowiec w przemyśle szklarskim lub formierskim.

Piaski wzbogacone w minerały ciężkie (ilmenit, rutyl, cyrkon, granaty). Piaski z koncentracjami minerałów ciężkich o charakterze złożowym (powyżej 3% wag.) tworzą izolowane pola w płytkowodnej strefie morza w zasięgu intensywnego oddziaływania falowania i prądów przydennych, najczęściej do głębokości morza 20–30 m.

Rozsypiska występują w środkowej i wschodniej części Ławicy Słupskiej oraz w północno-wschodniej części Ławicy Odrzanej. W rejonach obydwu ławic rozsypiska są związane z reliktami wybrzeży akumulacyjnych (mierzejowych) z okresu transgresji lit orynowej w środkowym holocenie [8]. Koncentracje odzwierciedlają wysoki stopień selekcji mineralogicznej dojrzałych granulometrycznie osadów. Dojrzałość ta przejawia się zdecydowaną przewagą ziaren o średnicach 0,25–0,125 mm nad innymi frakcjami ziarnowymi oraz dobrym i bardzo dobrym wysortowaniem piasków. Warstwa „złożowa" składa się z lamin i smug przemiennie wzbogaconych i ubogich w minerały ciężkie i osiąga najczęściej miąższość 15–20 cm, rzadziej około 40 cm, maksymalnie dochodzi do 1 m. Ławica Odrzana jest rejonem, gdzie zasoby minerałów ciężkich szacowane były kilkakrotnie, na różnym etapie geologicznego rozpoznania obszaru [*vide* 9, 11], w tym również we współpracy z firmami niemieckimi i australijskimi. Prowadzone były również prace nad technologią wzbogacania i odzysku ilmenitu, rutylu, cyrkonu i granatów [m.in. 2]. Obszary perspektywiczne koncentracji minerałów ciężkich pow. 3% wag. w piaskach Ławicy Słupskiej i Odrzanej zajmują powierzchnię ponad 200 km^2. Dla wydzielonego obszaru Ławicy Odrzanej o powierzchni 7,7 km^2 ustalone są zasoby prognostyczne minerałów ciężkich (9, 11). Wynoszą one 366 200 Mg, przy zawartości minerałów ciężkich od około 3% do około

20% wag. oraz miąższości warstwy złożowej 0,5 m i 1 m. Według wyników separacji i odzysku na ogólną masę minerałów ciężkich przypada 35% ilmenitu wraz z leukoksenem, 4% rutylu, 5% cyrkonu i 32% granatów.

3.3.5. Podsumowanie i uwagi końcowe

Rozpoznane złoża kopalin w polskiej strefie ekonomicznej Bałtyku są efektem wieloletnich, systematycznych prac kartograficznych i poszukiwawczo – rozpoznawczych. Udokumentowane zasoby ropy naftowej i gazu ziemnego oraz surowców okruchowych są w dużej części zagospodarowane. Złoża węglowodorów odgrywają znaczącą rolę w krajowym bilansie zasobów, dotyczy to zwłaszcza ropy naftowej. Trzy bałtyckie złoża piasków i żwirów, odznaczające się doskonałą jakością kopaliny, są okresowo eksploatowane i należy oczekiwać wzrostu ich wydobycia.

W ostatnich latach rośnie zapotrzebowanie na piaski do sztucznego zasilania plaż w związku z realizowanym przez Urzędy Morskie „Programem ochrony brzegów morskich". Niezwykle ważne jest zapewnienie bazy surowców piaszczystych odpowiednich do zasilania. Należy podkreślić, że lokalnie w płytkowodnej strefie Bałtyku występuje deficyt piasków. Przykładem są szczegółowo zbadane obszary dna w rejonie Mrzeżyna i Rewala, gdzie poza wyznaczonymi polami złożowymi, miąższość warstwy piaszczystej w wielu miejscach nie przekracza 1 m, a w rejonie Rewala często jest mniejsza niż 20 cm. Rozwój infrastruktury technicznej z pewnością spowoduje wzrost zainteresowania, zwłaszcza w rejonach nadmorskich, surowcami dla celów inżynierskich, określanych często jako „masy ziemne do budowy". Mogą to być piaski morskie wykorzystywane do budowy nasypów, różnego typu umocnień na potrzeby hydrobudownictwa i do innych celów. Komercyjne wykorzystanie piasków morskich, dla celów innych niż sztuczne zasilanie plaż, podlega procedurom określonym ustawą Prawo geologiczne i górnicze. Złoża kopalin są dobrem nieodnawialnym i wobec nieuchronnego obniżania się potencjału surowcowego kraju podlegają ochronie, dlatego każde udokumentowane złoże kopaliny winno zostać uwidocznione w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Obok działań związanych z zagospodarowaniem złóż udokumentowanych, prowadzeniem ewidencji zasobów i racjonalną gospodarką złożami niezwykle ważne jest określenie perspektyw występowania i możliwości zagospodarowania nowych zasobów kopalin w obszarach dotychczas nieudokumentowanych lub rozpoznanych wstępnie.

Obszary perspektywiczne są wyznaczane w wyniku systematycznych prac kartograficznych. Podstawową dla polskich obszarów morskich jest złożona z 12 arkuszy Mapa geologiczna dna Bałtyku w skali 1:200 000 opracowana przez Państwowy Instytut Geologiczny i publikowana w latach 1989–1995 (12). Stopień dotychczasowego rozpoznania nie jest wystarczający w stosunku do aktualnych wymogów nowoczesnego gospodarowania w obszarach morskich. W związku z tym, dla wybranych rejonów Bałtyku wykonywane jest zdjęcie geologiczne w skali dokładniejszej. W latach 2005-2008 badaniami była objęta Zatoka Gdańska, od 2009 trwają prace nad rozpoznaniem i wizualizacją budowy geologicznej Zatoki Pomorskiej dla potrzeb gospodarowania zasobami naturalnymi w tym rejonie Bałtyku. Zakończenie realizacji projektu jest planowane w 2013 r.

Inwentaryzacja obszarów perspektywicznych i prognostycznych występowania złóż oraz opracowanie i rozpowszechnianie bilansu zasobów perspektywicznych jest jednym z ważnych kierunków działań w dziedzinie geologii surowcowej proponowanych przez Głównego Geologa Kraju (7). Gromadzone dane dotyczące potencjalnych miejsc występowania oraz prognozowanych wielkości zasobów surowców mineralnych pozwalają ukierunkować plany dalszych prac geologicznych. Są też źródłem informacji dla inwestorów zainteresowanych działalnością związaną z poszukiwaniem, rozpoznawaniem i wydobywaniem kopalin ze złóż.

Równie ważną istotą działań jest dostarczenie informacji potrzebnej przy opracowywaniu planów zagospodarowania przestrzennego, w celu ochrony stref występowania zasobów perspektywicznych przed innymi formami zagospodarowania uniemożliwiającymi ich przyszłe

wykorzystanie. Ochrona powinna dotyczyć w równym stopniu zasobów perspektywicznych na lądzie, jak również w polskich obszarach morskich.

Bibliografia

1. Atlas geologiczny południowego Bałtyku w skali 1:500 000, 1995 – red. J. E. Mojski. Państw. Inst. Geol., Sopot–Warszawa.
2. Bagdach Z., Lasko S., 1989 – Technologia pozyskiwania ilmenitu, rutylu, cyrkonu i granatów z piasków morskich Ławicy Słupskiej i Odrzanej. Technika i Gospodarka Morska, nr 7(452): 330–332.
3. Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce. Państw. Inst. Geol. – Państw. Inst. Bad., Warszawa.
4. Cieślak A., 2000 – Strategia ochrony brzegów morskich. Projekt Nr 9T 12C 069 97 C/3636. Inst. Morski, Gdańsk.
5. Domżalski J., Górecki W., Mazurek A., Myśko A., Strzetelski W., Szamałek K., 2004 – The prospects for petroleum exploration in the ekstern sector of Southern Baltic as revealed by sea bottom geochemical survey correlated with seismic data. "Przegląd Geologiczny", 52: 792–799.
6. Domżalski J., Mazurek A., 2003 – „Petrobaltic" — dzisiaj. "Przegląd Geologiczny", 51: 791–793.
7. Kierunki badań w dziedzinie geologii surowcowej (na lata 2009-2015). http://www.mos.gov.pl/g2/kategoriaPliki/2009_04/kierunki_badan_geologia_surowcowa.pdf
8. Kramarska R., 1998 – Origin and development of the "Odra Bank in the light of the geological structure and radiocarbon dating. "Geological Quarterly" 42 (3): 277–288.
9. Kramarska R., Jegliński W., Jurys L., Przezdziecki P., Uścinowicz Sz., Zachowicz J., 2005 – Atlas parametrów litologicznych osadów powierzchniowych południowego Bałtyku ze szczególnym uwzględnieniem geologiczno-górniczych warunków występowania surowców okruchowych. CAG PIG–PIB, OGM Gdańsk. Nr arch. 753.
10. Kramarska R., Masłowska M., Uścinowicz Sz., Zachowicz J., 2004 – Review of Marine Sand and Gravel Resources in the Polish Exclusive Economic Zone of the Baltic Sea. Zeitschrift für Angewandte Geologie, Sonderheft 2: 125–134.
11. Kramarska R., Zachowicz J., Jegliński W., 2006 – Złoża kruszywa i perspektywy surowcowe w polskich obszarach morskich na nowej mapie w systemie ArcGIS. „Górnictwo Odkrywkowe",1–2: 174–181.
12. Mapa geologiczna dna Bałtyku w skali 1:200 000,1989–1995. red. J. E. Mojski. Państw. Inst. Geol., Warszawa.
13. Masłowska M., 2005 – Złoża kruszywa naturalnego w polskiej części Morza Bałtyckiego. Biuletyn Państw. Inst. Geol. 416: 5–43.
14. System Gospodarki i Ochrony Bogactw Mineralnych Polski MIDAS. http://www.pgi.gov.pl/bazy-danych
15. Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. *Prawo geologiczne i górnicze* (Dz.U. z 2005 r. Nr 228, poz. 1947 ze zm.).
16. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. Nr 62, poz. 627 ze zm.)
17. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego *„Program ochrony brzegów morskich"* (Dz.U. Nr 67, poz. 621).
18. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 173, poz. 1807 ze zm.).
19. Zachowicz J., Przezdziecki P., Kramarska R., 2006 – Metody szczegółowego kartowania dna morskiego. „Górnictwo Odkrywkowe", 1–2: 182–187.
20. Zalewska E., Szuflicki M., 2007 – Koncesjonowanie działalności poszukiwawczej, rozpoznawczej i wydobywczej złóż ropy naftowej i gazu ziemnego w Polsce. Wiertnictwo Nafta Gaz, Tom 24, Zeszyt 1: 633–641.

Kontakt: *Regina Kramarska*
email:regina.kramarska@pgi.gov.pl

3.4. Planowanie przestrzenne na morzu terytorialnym Meklemburgii – Pomorza Przedniego – Petra Schmidt

Petra Schmidt
Kierownik Referatu ds. Nadzoru Przepisów Planowania Przestrzennego
Ministerstwo ds. Transportu , Budownictwa i Rozwoju Przestrzennego
Meklemburgii Pomorza- Przedniego

3.4.1 Funkcje obszaru Morza Bałtyckiego

Często jestem świadkiem, jak moi koledzy z głębi kraju są zdumieni, gdy słyszą o potrzebie planowania przestrzennego na morzu, ponieważ wielu z nich wychodzi z założenia, że morze jest szerokie i duże, z jedną lub dwiema rybkami w nim pływającymi i od czasu do czasu jakimś statkiem na horyzoncie. W rzeczywistości mamy do czynienia z bardzo złożonym połączeniem zastosowań w obszarze Morza Bałtyckiego. Wielu użytkowników domaga się tych obszarów, gdzie poszczególne zastosowania się pokrywają. Należą do nich na przykład główne szlaki żeglugi morskiej, systemy rozgraniczenia ruchu, połączenia promowe, wydobywanie surowców (jak piasek i żwir, ropa i gaz), rurociągi i kable, platformy badawcze, farmy wiatrowe, rybołówstwo i akwakultura; obszary wojskowe, ochrony przyrody, turystyki, rozwoju portów. Moi przedmówcy już o tym wspominali.

Jak wspomniano, te wielorakie i złożone zastosowania często pokrywają się na tym stosunkowo niewielkim obszarze Morza Bałtyckiego. Fakt, że dochodzi do konfliktów, jest oczywisty. A ponieważ z jednej strony mamy wzrost ilości zastosowań ogólnych (przybrzeżne elektrownie wiatrowe) a z drugiej strony wzrost ilości zastosowań indywidualnych, rośnie również liczba przypadków konfliktów. Sama ta sytuacja sprawia, że planowanie przestrzenne na morzu – zwłaszcza w zakresie rozwiązywania konfliktów – jest potrzebne.

Ponadto muszą być stosowane cele polityczne, jak na przykład osiągnięcie 25.000 MW z energii wiatrowej do 2030 r. na Morzu Bałtyckim i Północnym, co jest zawarte w niemieckim Zintegrowanym Programie Energii i Klimatu (rozporządzenie rządowe, 2007r.). Bez planowania przestrzennego na morzu jest to nie do osiągnięcia.

3.4.2. Punkty kluczowe i możliwości kierowania niemieckim planowaniem przestrzennym

Głównym zadaniem niemieckiego planowania przestrzennego jest rozwój zarówno obszarów całościowych jak i ich poszczególnych części, poprzez różnego rodzaju środki i plany, a także współpracę przy uzgodnieniach i koordynację przy tworzeniu tych planów. Wynikłe w tym procesie konflikty można na różne sposoby rozwiązać, pogodzić sprzeczne interesy i odnaleźć największy potencjał rozwojowy i zastosowania danego obszaru.

Podstawą prawną jest Ustawa Federalna Planowania Regionalnego (ROG), jak również Ustawa Planowania Przestrzennego w Szlezwiku – Holsztynie (LPlG S-H) oraz Meklemburgii–Pomorzu Przednim (LPlG M-V). W Niemczech prawo i planowanie przestrzenne przenikają się. Planowanie przestrzenne jest kompleksowe, interdyscyplinarne i ponadlokalne.

Podstawową zasadą planowania regionalnego jest zrównoważony rozwój przestrzenny i ujednolicenie zagadnień gospodarczych i społecznych z funkcjami ekologicznymi. Rozwój zrównoważony nie idzie w parze z zagadnieniami ekologicznymi, co jest często omawiane wspólnie z zagadnieniami zagospodarowania przestrzennego na morzu. Tematy związane z ekosystemem dają zagadnieniom ekologicznym znaczenie priorytetowe. Z drugiej strony zrównoważony rozwój przewiduje harmonizację interesów gospodarki, zagadnień społecznych i ekologicznych. Żaden z tych trzech obszarów rozwojowych nie rozwija się

bardziej od innych. Fakt, że dzisiaj mówimy o planowaniu przestrzennym na morzu w ramach ekosystemu Morza Bałtyckiego, jest bardzo ważny.

Prawnie wiążące planowanie przestrzenne zna cele i podstawy niemieckiego planowania przestrzennego, które zostaną określone w planach regionalnych. Cele są ściśle wiążące dla planów specjalistycznych, komunalnych i innych, szczególnie w kontekście zezwoleń dla poszczególnych projektów, na przykład dotyczących elektrowni wiatrowych. Podstawami planowania przestrzennego są wymagania, które są uwzględniane zarówno w ramach planów komunalnych, technicznych i innych, jak również w procesie decyzyjnym.

Z prawnego punktu widzenia w ramach morza terytorialnego Meklemburgii-Pomorza Przedniego istnieją trzy poziomy wymogów w zakresie użytkowania, określone w Programie Rozwoju Regionalnego Landu (LEP 2005):

- Obszary priorytetowe (odpowiadające celom Planowania Regionalnego). Zastosowania proponowane w tych obszarach mają bezwzględne pierwszeństwo, wykluczone są zastosowania sprzeczne.
- Obszary kwalifikowane (odpowiadające celom Planowania Regionalnego). Zastosowania proponowane w tych obszarach mają pierwszeństwo w stosunku do wszystkich innych. Dodatkowo jednak funkcje tych obszarów mogą występować tylko na nich i nigdzie indziej.
- Obszary rezerwowe (odpowiadające zasadom Planowania Regionalnego). Przewidywane tu funkcje są bardzo ważne przy podejmowaniu decyzji dotyczących projektów i przedsięwzięć. Oznacza to, że w niektórych przypadkach można zatwierdzić projekt nie będący w pełni zgodny z przeznaczeniem terenu, jednak mający duże znaczenie dla rozwoju kraju.

3.4.3. Plan Rozwoju Przestrzennego Landu Meklemburgia- Pomorze Przednie

Meklemburgia ─ Pomorze Przednie ma plan zagospodarowania przestrzennego landu i 4 plany regionalne („Regionalne plany rozwoju przestrzennego”), które plan dla landu tłumaczą i różnicują na poziomie regionalnym.

Wody przybrzeżne znajdują się w Programie Rozwoju Regionalnego Landu (LEP 2005), „Planowanie przestrzenne na morzu terytorialnym", a zatem jako część Programu Rozwoju Regionalnego Landu ─ od 2005.

Jest tak ponieważ, jak wspomniano powyżej, wzrasta użytkowanie morza terytorialnego, a istniejących konfliktów nie da się już rozwiązać za pomocą planowania przez pojedynczych specjalistów. W związku z tym poszerzyliśmy nasze planowanie lądowe na morze, żeby móc wcześnie zarządzać konfliktami pomiędzy nowymi technologiami (np. przybrzeżne elektrownie wiatrowe), wymaganiami powierzchniowymi, np. w dziedzinie turystyki, ochrony przyrody, wydobycia piasku i żwiru, a zastosowaniami tradycyjnymi, jak transport morski, połowy czy obrona.

Panie i Panowie, nie było to łatwe. Potrzebowaliśmy bazy danych technicznych dotyczących planowania, które musiały być przygotowane dla naszych celów, a nie było jeszcze możliwe stworzenie ich do wszystkich zastosowań. Musieliśmy przeprowadzić trochę własnych badań w celu wypełnienia luk informacyjnych. W końcu musieliśmy stworzyć koncepcję planowania w dziedzinie, w której wcześniej się tego nie robiło. Skupiliśmy się na zastosowaniach, dla których mieliśmy bazy danych, na przykład na rozwoju wirtualnego tematu (energia wiatrowa) i chcieliśmy wypełnić istniejące luki stosownymi uzupełnieniami.

Jako wynik mamy tutaj następujące wyznaczniki do wiążącego prawnie „Planu zagospodarowania przestrzennego landu” (LEP 2005) dla obszaru wód przybrzeżnych:

- obszary priorytetowe i rezerwowe dla celów ochrony środowiska.

Kryterium dla obszarów priorytetowych są parki narodowe i obszary ochrony przyrody. Kryterium dla obszarów rezerwowych są obszary ochrony ptaków, jak również obszary o wysokim potencjale naturalnym:

- dwa odpowiednie tereny dla elektrowni wiatrowych.

Zapamiętać należy, że w obszarach kwalifikowanych są zdefiniowane zastosowania (tu energia wiatrowa), dozwolone tylko w tym obszarze i nigdzie indziej.

Tutaj różnimy się zresztą od niemieckiego dokumentu „Wyłączna Strefa Ekonomiczna – plan rozwoju Morza Bałtyckiego". Przeznacza on dla energii wiatrowej obszary priorytetowe. Tym sposobem jest dozwolone budowanie turbin wiatrowych zarówno w WSE, jak i poza nią, co zapewnia szczególne metody badawcze dotyczące procesu planowania przestrzennego.

- wydobycie surowców na obszarach rezerwowych i priorytetowych, obszary priorytetowe dotyczą ochrony przybrzeżnych obszarów wydobycia piasku. Na obszarach rezerwowych ważne jest rozpoznanie złóż surowców, które mogą być później wykorzystane przez prywatnych przedsiębiorców.
- obszary rezerwowe dla kabli i przewodów;
- rezerwy dla obszarów turystycznych.

Wszystkie pozostałe rysunki (np. główne trasy żeglugowe, duże strefy wojskowe, obszary Natura 2000) są tylko w celach informacyjnych.

Jak już wcześniej wspominałam, mamy „Program rozwoju regionalnego landu" z 2005 roku, w którym po raz pierwszy zajęto się zagadnieniami morza terytorialnego. Teraz planujemy dalszy rozwój tego planowania. Powinno się wziąć pod uwagę takie zastosowania, jak rybołówstwo, rozwój portów, budownictwo wodne i żeglugę.

Meklemburgia–Pomorze Przednie jest zaangażowana w projekt INTERREG IVB BaltSeaPlan, z uwagi na uczestnictwo partnerów z: Urzędu Morskiego w Szczecinie, Urzędu Morskiego w Gdyni i Instytutu Gospodarki Wodnej w Gdańsku – mój przedmówca, pan Jacek Zaucha, jest w tym projekcie aktywnym partnerem.

3.4.4. Przykład: wskazywanie terenów dla lokalizacji elektrowni wiatrowych

Teraz chcę przedstawić przykład metody identyfikacji odpowiednich obszarów dla farm wiatrowych.

Nie tylko najnowsze raporty ONZ i Światowej Organizacji Meteorologicznej (IPCC 2007), dotyczące zmian klimatu wskazują na znaczenie wykorzystania energii wiatru dla redukcji emisji CO2, ale także niemiecki Zintegrowany Program dla Energii i Klimatu z roku 2007 (Zarządzenie z 2007) wzywa do rozwoju energii wiatrowej.

Ze względu na długość linii brzegowej, stosunkowo płaski krajobraz i dobre warunki wiatrowe, Meklemburgia –Pomorze Przednie świetnie nadaje się dla produkcji energii wiatrowej. Rząd Landu zadecydował się już skorzystać z tej możliwości, zarówno na lądzie, jak i na morzu.

Jednak nie było łatwo znaleźć odpowiednie tereny dla turbin wiatrowych na wybrzeżu morskim. Na pierwszym etapie trzeba było zebrać wszystkie zastosowania danych obszarów, w szczególności te ograniczające możliwości stworzenia elektrowni wiatrowej. Następnie zdefiniowano obszary, których zastosowania:

- są niezgodne z budową turbin wiatrowych (takie jak rezerwaty przyrody, główne szlaki żeglugi morskiej, obszary wojskowe)
- powodują poważne konflikty w zakresie budowy elektrowni wiatrowych (takie jak obszary występowania surowców, 10km strefa wzdłuż wybrzeża ze względu na kryterium: „niezabudowany horyzont", ważne dla turystyki)
- niewielkie konflikty związane z zakładaniem elektrowni wiatrowych (jak amunicja z II wojny światowej, główne szlaki migracyjne ptaków)
- są odpowiednie dla budowy turbin wiatrowych –takich nie znaleziono

W efekcie mamy, po rozważeniu wszystkich czynników, dwa obszary odpowiednie dla turbin wiatrowych i prawnie wiążące postanowienie, że występujące w pobliżu konflikty można dzięki dobremu zarządzaniu rozwiązać.

3.4.5. Procedury przygotowawcze do wystawienia planu zagospodarowania przestrzennego landu

Powiedziałam na początku, że niemieckie planowanie przestrzenne bazuje na rozwoju zrównoważonym, a nie na zasadzie ekosystemowej – jednakże ochrona środowiska jest bardzo ważna i musimy, tak jak i inne kraje UE, zająć się oceną oddziaływania na środowisko przy tworzeniu naszych planów zagospodarowania przestrzennego.

Ocena oddziaływania na środowisko dla regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego jest w Niemczech regulowana Ustawą o planowaniu przestrzennym. Podstawą jest tutaj duża złożoność obu procesów: procesu wystawienia planów zagospodarowania przestrzennego i procesu sporządzania planu wraz z oceną oddziaływania na środowisko. Wynikiem jest prawnie wiążący plan zagospodarowania przestrzennego.

- Proces rozpoczyna się od decyzji właściwej instytucji planowania, dotyczącej wykonania oceny oddziaływania na środowisko. Aby utworzyć pierwszy wewnętrzny projekt planu zagospodarowania przestrzennego, konieczne jest zestawienie wszystkich istniejących i planowanych zastosowań i nieformalne zaangażowanie odpowiednich instytucji /zainteresowanych stron. To samo dotyczy pierwszego wewnętrznego projektu oceny oddziaływania na środowisko. Następnie instytucja odpowiedzialna za projekt planu, ciągle jeszcze nieformalne, konsultuje projekt z lokalnymi organami odpowiedzialnymi za planowanie, jak również z odpowiednimi specjalistami i instytucjami zainteresowanymi. Jednocześnie, oficjalnie zostaje ustalony zakres i szczegółowość oceny oddziaływania na środowisko.
- Po decyzji instytucji planistycznej, dotyczącej opracowania projektu planu zagospodarowania i oceny wpływu na środowisko, zaczynają się oficjalne konsultacje. Sugestie należy rozważyć i musi zostać podjęta decyzja, dotycząca zakresu zmian w planie ze względu na środowisko. W rezultacie powstanie projekt planu zagospodarowania przestrzennego i oceny oddziaływania na środowisko.
- W końcu po podjęciu przez organy planowania decyzji dotyczącej planu zagospodarowania przestrzennego – zostaje opracowany raport o stanie środowiska. Obowiązkowy jest tylko plan rozwoju. Jednak opublikowany zostaje zarówno plan, jak i raport o stanie środowiska.

Te wspólne działania w praktyce trwają od 2 do 3 lat.

Strona polska była już w przeszłości włączana w tworzenie naszych planów zagospodarowania przestrzennego. Obiecuję, zwłaszcza ze względu na bardzo intensywne kontakty w ostatnich czasach, przy następnych aktualizacjach/ zmianach naszych planów, te kontakty jeszcze wzmocnić. Dziękuję za uwagę.

Bibliografia :

1. BUNDESREGIERUNG 2007: Das Integrierte Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung Deutschlands, Beschluss des Bundeskabinetts, 23./24. August 2007.
2. IPCC 2007: Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen (Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC, WMO / UNEP), Klimaänderung 2007, Zusammenfassungen für politische Entscheidungsträger, Bern/Wien/Berlin 2007.
3. LEP 2005: Herausgeber: Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg--Vorpommern, Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 2005.
4. LPlG M-V: Gesetz über die Raumordnung und Landesplanung des Landes Mecklenburg--Vorpommern – Landesplanungsgesetz (LPlG) – in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.05.1998

(GVOBl. 1998 S. 503), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23.02.2010 (GVOBl. 2010 S. 66, 84).

5. LPlG S-H: Gesetz über die Landesplanung Schleswig-Holstein (Landesplanungsgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.02.1996 (GVOBl. S. 232), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 15.12.2005 (GVOBl. S. 542).

6. PLAN-UP-RL: Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. EG L 197 vom 21.07.2001 S. 30).

7. ROG: Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585, 2617).

Kontakt: *Petra Schmidt*

email:Petra.schmidt@vm.mv-regierung.de

3.5. Wybrane problemy Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) zachodniego wybrzeża Polski – Stanisław Musielak

Prof. .dr hab. Stanisław Musielak
Dyrektor Instytutu Nauk o Morzu
Kierownik Zakładu Geomorfologii Morskiej
Uniwersytet Szczeciński

3.5.1. Wstęp

Strefa przybrzeżna to środowisko niezmiernie ważne, zarówno z ekologicznego, jak i ekonomicznego punktu widzenia. Nakłada się w niej oddziaływanie wielu elementów przyrodniczych i działalność człowieka, które wzajemnie na siebie wpływają. Zachowanie równowagi w funkcjonowaniu obszaru morskiej strefy brzegowej wymaga racjonalnego użytkowania istniejących zasobów i zapobiegania negatywnym skutkom działalności gospodarczej[38].

Zasady działań zmierzających w tym kierunku, określanym jako zrównoważony rozwój (sustainable development) lub ekorozwój, sformułowane zostały w jednym z najważniejszych dokumentów przyjętych na Konferencji Narodów Zjednoczonych w Rio de Janeiro w 1992 roku (Agenda 21). Osiągnięcie tak rozumianego rozwoju wymaga kompromisu i poszukiwania jak najlepszych rozwiązań wielu ważnych problemów. Według definicji zamieszczonej w Ustawie Prawo Ochrony Środowiska[39], zrównoważony rozwój jest to rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi środowiska naturalnego oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, gwarantujących możliwość zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności, zarówno współcześnie żyjących, jak i przyszłych pokoleń.

Obszar styku morza z lądem stanowi wyjątkowo złożony system wzajemnych oddziaływań, zagrożeń i ograniczeń i z tego właśnie względu obszary przybrzeżne wymagają szczególnie dobrego zarządzania. Zintegrowane zarządzanie to proces, którego celem nadrzędnym jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju morskiej strefy brzegowej. W celu skoordynowania

[38] K. Furmańczyk, *Zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi a zrównoważony rozwój*, [w:] ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy, Szczecin 2005, s.10.
[39] *Ustawa Prawo Ochrony Środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Dz.U.01.62.627.

prowadzonych działań, w których biorą udział przedstawiciele organów władz różnych szczebli, konieczny jest wspólny system zarządzania dotyczący morza i lądu.

W maju 2002 roku Parlament Europejski i Rada Europy przyjęły zalecenia, zgodnie z którymi państwa członkowskie Unii Europejskiej zobligowane są do sporządzania strategii zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi (ZZOP)[40]. Powinny być one tworzone wspólnie z organami władz lokalnych i regionalnych, jak również z innymi podmiotami działającymi w tej strefie.

Zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi (ZZOP) można zdefiniować jako ciągły i długotrwały proces, w którym decyzje dotyczące ochrony tych obszarów oraz użytkowanie występujących w nim zasobów, podejmowane są w myśl idei zrównoważonego rozwoju. Integracja działań w procesie ZZOP dotyczy zakładanych celów zarządzania oraz instrumentów i metod ich realizacji. Zmierza się do ulepszenia planowania i ochrony obszaru przybrzeżnego poprzez koordynację przedsięwzięć i współpracę wszystkich zainteresowanych stron, zgodnie z zasadą kompromisu.

Dotychczasowe doświadczenia wynikające z zarządzania omawianą strefą, zdobyte przez istniejące struktury podmiotowe, są niezwykle ważne i należy je uwzględniać w ramach ZZOP. Jednocześnie, aby uzyskać wyższą efektywność, powinny być brane pod uwagę wzajemne oddziaływania zainteresowanych podmiotów oraz zapewnienie uczestnictwa decydentów wszystkich szczebli. Ważny jest również rzeczywisty udział społeczności lokalnej, a nie jedynie ograniczanie się wyłącznie do konsultacji, jak ma to miejsce obecnie. Dzięki temu nawet społecznie trudne decyzje i przepisy mają realną szansę wdrożenia. Należy zatem zauważyć, że proces zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi ma charakter holistyczny.

3.5.2. Wdrażanie ZZOP w Polsce

Pojęcie zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi zaczęło być upowszechniane w Polsce na początku lat 90. ubiegłego wieku. Jednak już znacznie wcześniej zdawano sobie sprawę, że w strefie przybrzeżnej, zarówno w jej części lądowej, jak i na przyległych obszarach morskich, niezwykle ważne są wzajemne relacje wielu użytkowników tej strefy, istniejące w różnych skalach przestrzennych i czasowych tego złożonego systemu. Polscy specjaliści i eksperci, reprezentujący Instytut Morski w Gdańsku, Urzędy Morskie w Szczecinie i Gdyni oraz uczelnie wyższe (głównie Uniwersytet Szczeciński), jak też pozarządowe stowarzyszenie EUCC-Polska, nawiązali kontakty z wiodącymi w tym zakresie ośrodkami europejskimi (Holandia, Wielka Brytania i in.). Polacy byli znacznie bardziej zaawansowani w działaniach na rzecz ZZOP niż ich wielu europejskich sąsiadów, np. z Niemiec, Litwy, Rosji i Szwecji.

Niektóre zagadnienia dotyczące ZZOP były omawiane w 1993 roku w Jastrzębiej Górze na konferencji „Management and Prereservation of Coastal Habitats", zorganizowanej przez Uniwersytet Gdański i Europejską Unię Ochrony Wybrzeży (EUCC) [41]. W tym samym roku Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wraz z holenderskim Ministerstwem Transportu, Robót Publicznych i Gospodarki Wodnej, podjęły decyzję o współpracy w dziedzinie zarządzania obszarami przybrzeżnymi, podpisując w tej sprawie porozumienie. Poza spotkaniami roboczymi powołanej Komisji, zorganizowano w 1996 roku w Międzyzdrojach warsztaty dotyczące ZZOP. Uczestniczyli w nich przedstawiciele ministerstwa, nadmorskich województw i władz samorządowych oraz reprezentanci świata nauki i organizacji pozarządowych. Jedną z cennych inicjatyw, podjętych na warsztatach, było powołanie Regionalnych Zespołów Konsultacyjnych ds. ZZOP i określenie zakresu ich działania. Niestety, zespoły te po pierwszych spotkaniach, które odbyły się jesienią 1997 roku, zakończyły swoją działalność.

---

[40] *Rekomendacja Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002 r., dotycząca realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Europie*.

[41] H.W.J. van Dijk (red.), *Management and preservation of coastal habitats: proceedings of a multidisciplinary in Jastrzębia Góra, Poland, September 1-5 1933,* EUCC, Leiden 1995.

Szereg ważnych problemów dotyczących ZZOP poruszono na międzynarodowej konferencji „Connecting Science and Management In the Coastal Zone", zorganizowanej przez EUCC-Polska i Uniwersytet Szczeciński w 1999 roku w Międzyzdrojach[42]. Instytut Morski w Gdańsku opracował w 2000 roku długoterminową „Strategię ochrony brzegów morskich" (założenia do tej strategii sporządzono już pod koniec 1996 roku[43]). Stworzono także pierwszy w Polsce plan ZZOP dla obszaru Zalewu Szczecińskiego. Jego projekt powstał z inicjatywy HELCOM i był częściowo finansowany ze źródeł Unii Europejskiej[44]. Istotne problemy dotyczące ZZOP przedstawiano na trzech ogólnopolskich konferencjach, zorganizowanych przez Uniwersytet Szczeciński w Niechorzu (2003 i 2008) oraz w Rewalu (2005)[45]. Problemy ZZOP były również szeroko omawiane na Międzynarodowej Konferencji „Litoral 2006", zorganizowanej przez EUROCOAST i EUCC w Gdańsku. Zespół ekspertów powołanych przez Ministerstwo Budownictwa opracował w roku 2007 „Raport dotyczący wdrażania procesu Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Polsce"[46]. Został on sporządzony na podstawie ogólnie dostępnych publikacji naukowców, specjalizujących się w problematyce polskiego wybrzeża, jak również w oparciu o dane Głównego Urzędu Statystycznego i przygotowany raport dla potrzeb realizacji zaleceń Rekomendacji Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002 roku, dotyczącej ZZOP w Europie.

3.5.3. Wybrane konwencje i umowy międzynarodowe oraz akty prawne

Wpływ na realizację procesu ZZOP mają zobowiązania wynikające z licznych traktatów, konwencji i umów międzynarodowych oraz dyrektyw i rekomendacji Parlamentu Europejskiego i Rady (EWG i EU), jak też obowiązujące aktualnie akty prawne, obejmujące swym zasięgiem obszar morskiej strefy brzegowej. Szersze omówienie i pełny wykaz dokumentów międzynarodowych powstałych w różnym czasie, zawarty jest m.in. w opracowaniu wykonanym na zlecenie ministerstwa odpowiedzialnego za wdrażanie ZZOP w Polsce[47]. Ważny dla ZZOP jest Traktat z Maastricht (1997) wraz z Ramowymi Dyrektywami – Wodną, Ptasią i Siedliskową oraz dyrektywami o ochronie przeciwpowodziowej i o strategii ochrony przyrody w morzu. Równie istotne są międzynarodowe konwencje: Ramsarska – 1971 (o obszarach wodno-błotnych, mających znaczenie międzynarodowe, jako środowisko życiowe ptactwa wodnego), ESPOO – 1991 (o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym) oraz Helsińska – 1992 (o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego). W konstruowaniu i wdrażaniu strategii ZZOP niezbędne jest uwzględnianie dyrektyw: Rady EWG - 79/409 EEC (o ochronie dziko żyjących ptaków), dyrektywy - 92/43/EWG (w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory), a także dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (2000).

Na szczególną uwagę zasługuje Rekomendacja Parlamentu Europejskiego z 2002 roku o realizacji ZZOP w Europie, a zwłaszcza „Niebieska Księga", opublikowana przez Komisję Europejską w roku 2007, w której umieszczono komunikat dotyczący zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (COM 575) wraz z planem działania (SEC 1278). Zapisy zawarte w tej księdze zyskały poparcie Rady Europejskiej i zostały pozytywnie przyjęte przez Parlament Europejski. Podstawę do opracowania założeń morskiej polityki Rzeczpospolitej

---

[42] K. Rabski (red.), *Connecting sciences and management in the coastal zone. Proceedings of 7th EUCC Intern. Conf. COASTLINE'99, Międzyzdroje, 7-12 June 1999,* EUCC, Szczecin 1999.

[43] T. Basiński, A. Cieślak, *Założenia do „Strategii ochrony brzegów morskich"*, (maszynopis), BPC, Gdynia 1996.

[44] M. Cehak, M. Landsberg-Uczciwek (red), *Wytyczne ZZOP Zalewu Szczecińskiego. Część polska,* Szczecin 2000.

[45] K. Furmańczyk (red): *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy.1. Problemy erozji brzegu,* Szczecin 2005, 2. *Brzeg morski – zrównoważony,* Szczecin 2006, 3. *Morze-ląd wzajemne relacje*, Szczecin 2008.

[46] *Raport z wdrażania procesu zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Polsce.* Ministerstwo Budownictwa, Warszawa 2007.

[47] tamże, s.11.

Polskiej[48] stanowiły prace Komisji Europejskiej nad ukształtowaniem zintegrowanej europejskiej polityki morskiej, prowadzone w latach 2008-2009, w której głównymi instrumentami zarządzania na szczeblu Unii Europejskiej są europejska sieć nadzoru i monitoringu morskiego, planowanie przestrzenne oraz zintegrowane zarządzanie strefą nadmorską (ZZOP).

Zasadnicze znaczenie dla procesu zarządzania morską strefą brzegową, spośród obowiązujących w Polsce aktów prawnych[49], mają następujące ustawy: o obszarach morskich RP i administracji morskiej (1991), o portach i przystaniach morskich (1996), o odpadach (2001), o ustanowieniu wieloletniego „Programu ochrony brzegów morskich" (2003), o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (2003), o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (2003), o ochronie przyrody (2004), o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach uzdrowiskowych (2005), o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (2006), Prawo geologiczne i górnicze (1994), Prawo Ochrony Środowiska (2001), Prawo Wodne (2001) oraz Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (2004).

W zarządzaniu strefą brzegową ważne są także strategie rozwoju kraju, województwa, powiatów i gmin, plany ich zagospodarowania przestrzennego, plany ochrony parków narodowych, krajobrazowych, rezerwatów, ochrony obszarów Natura 2000, urządzenia lasu i inne opracowania specjalistyczne, których problematyka wiąże się z ZZOP.

3.5.4. Podmioty uczestniczące w procesie ZZOP zachodniego wybrzeża Polski i ich kompetencje

W strefie brzegowej zachodniego wybrzeża Polski przenikają się wzajemnie kompetencje różnych instytucji i organów administracji rządowej oraz samorządowej. Na obszarze morza terytorialnego władzę sprawuje administracja morska, a organem nadrzędnym jest odpowiednie ministerstwo i podległe mu organy terenowe – Urzędy Morskie (w Szczecinie i Słupsku). Na obszarze lądu nadbrzeżnego, w strefie tzw. „pasa technicznego", o szerokości maksymalnie do 1 km (Rozporządzenie Rady Ministrów z 2003 roku), bez zgody dyrektora Urzędu Morskiego nie można podejmować żadnych działań, natomiast plany zagospodarowania przestrzennego sporządzają gminy, pozwolenia na budowę wydaje wojewoda, a prawnym dysponentem terenów w większości przypadków jest Skarb Państwa, reprezentowany przez starostę (Urząd Powiatowy). Do pasa technicznego od strony lądu przylega „pas ochronny" o szerokości około 2,5 km, co do którego decyzje administracyjne podejmują gminy, w uzgodnieniu z dyrektorem Urzędu Morskiego.

Wszędzie tam, gdzie istnieją różnego rodzaju strefy ochronne, zarówno na morzu, jak i na lądzie (np. na obszarach objętych siecią Natura 2000), dochodzą nakładające się kompetencje organów ochrony środowiska. Poza tym, w wielu procesach decyzyjnych uczestniczą również przedstawiciele innych instytucji, takich jak: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Państwowa Inspekcja Sanitarna, Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych, Dyrekcja Parku Narodowego, Agencja Nieruchomości Rolnych, Straż Graniczna i Marynarka Wojenna. Stwarza to wyjątkowo złożoną i trudną sytuację w zarządzaniu tym obszarem.

Jak już wspomniano, w procesie ZZOP ważne jest również zaangażowanie obywateli i organizacji pozarządowych. Mogą oni uczestniczyć w zarządzaniu strefą brzegową poprzez udział w tworzeniu prawa miejscowego, jakim są plany zagospodarowania przestrzennego gmin (Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z dnia 27 marca 2003 roku). Rzeczywiste oddziaływanie obywateli na podejmowanie decyzji jest jednak znikome[50].

---

[48] *Założenia polityki morskiej Rzeczpospolitej Polskiej do roku 2020,* Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009.

[49] Pełniejszy wykaz tych aktów i szersza o nich informacja przedstawione zostały w *„Raporcie z wdrażania procesu ZZOP w Polsce,* Warszawa 2007, s. 9-11.

[50] *Raport z wdrażania procesu ZZOP w Polsce,* Ministerstwo Budownictwa, Warszawa 2007, s. 23.

System decyzyjny w obszarze strefy brzegowej jest bardzo skomplikowany i tylko teoretycznie umożliwia wszystkim działającym podmiotom uczestnictwo w procesie zarządzania.

3.5.5. Główne zadania ZZOP i proponowane kierunki rozwoju obszarów przybrzeżnych zachodniego wybrzeża Polski

Podstawowym zadaniem w tworzeniu strategii ZZOP jest sporządzenie klarownej wizji rozwoju i opracowanie wytycznych do jej realizacji, akceptowanych przez uczestniczące w procesie ZZOP strony, z równoczesnym określeniem celów strategicznych i niezbędnych metod działania. Szczególnie istotne jest zapewnienie reprezentacji wszystkich użytkowników obszarów przybrzeżnych oraz udoskonalenie procedur konsultacji w taki sposób, by umożliwiały one realny udział społeczeństwa w procesach planistycznych i decyzyjnych. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego powinny obejmować cały pas nadbrzeżny, obszary portów i przystani morskich oraz gwarantować gospodarowanie przestrzenią nie tylko w odniesieniu do wykorzystania ekonomicznego, ale także do ochrony przyrody[51].

Zasadniczym kierunkiem działań w obszarze przybrzeżnym województwa zachodniopomorskiego jest wzrost dochodów mieszkańców, który może być osiągnięty poprzez utrzymanie kluczowych gałęzi gospodarki i rozwój turystyki, bazującej na wyjątkowych walorach przyrodniczych wybrzeża. Obok gospodarki morskiej i rybołówstwa, powinna ona pełnić główną funkcję ekonomiczną w tym regionie. Walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe, jakimi dysponuje wybrzeże Pomorza Zachodniego, umożliwiają uprawianie różnych form turystyki i rekreacji, w tym: indywidualnej i masowej turystyki morskiej oraz przybrzeżnej (jachting i ruch pasażerski), turystyki rowerowej, ekoturystyki i geoturystyki. Utrzymanie funkcji uzdrowiskowych, przy wykorzystaniu naturalnych zasobów leczniczych i sprzyjających warunkach klimatycznych występujących w morskiej strefie brzegowej, również należałoby zawrzeć w strategii ZZOP. Należy jednak podkreślić, że niezbędna jest także minimalizacja szkodliwości oddziaływania człowieka na środowisko w taki sposób, by została zachowana jego bioróżnorodność. Z tego względu konieczne są inwestycje na rzecz nowoczesnych, przyjaznych środowisku technologii, modernizacja bazy infrastrukturalnej i reorganizacja systemów zarządzania gospodarką przestrzenną.

Szansą dla obszaru przybrzeżnego jest zarysowująca się perspektywa lepszego wykorzystania akwenu leżącego w granicach Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Morza Bałtyckiego (w części sąsiadującej z wybrzeżem Pomorza Zachodniego), m.in. poprzez eksploatację surowców naturalnych (minerałów ciężkich i kruszyw) oraz instalowanie siłowni wiatrowych na morzu.

3.5.6. Uwarunkowania środowiskowe ZZOP

Programy ZZOP najczęściej koncentrują się wokół spraw związanych z gospodarką człowieka, natomiast w niewielkim stopniu uwzględniane są, a czasem wręcz pomijane, uwarunkowania i rola, jaką w obszarach przybrzeżnych odgrywają abiotyczne i biotyczne procesy przyrodnicze, co jest niewątpliwie dużym błędem. W ostatnim czasie nieco więcej uwagi zwraca się jedynie na zagrożenia wynikające ze zmian klimatycznych, skutkujących nasilaniem erozji brzegów i wzrostem zagrożeń powodziowych.

Bezwzględnie należy dostrzegać w procesie ZZOP zagrożenia wynikające ze zmniejszającej się liczby miejsc pracy w różnych gałęziach gospodarki (m.in. przemysł stoczniowy, przetwórstwo, rybołówstwo), powodującej wzrost bezrobocia. Jednakże równie ważną kwestią jest zauważalna degradacja środowiska i krajobrazu nadmorskiego, wynikająca z urbanizacyjnej presji na brzeg, co skutkuje brakiem ładu przestrzennego, obniżaniem się jakości życia i walorów rekreacyjnych, a także wzrostem kosztów inwestowania.

---

[51] *Raport z wdrażania procesu zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Polsce.* Ministerstwo Budownictwa, Warszawa 2007.

Obszar przybrzeżny jest strefą przenikania się i złożonej interakcji wszystkich głównych sfer ziemskich: atmosfery, litosfery, hydrosfery, biosfery oraz antroposfery. To współoddziaływanie w określony sposób przekłada się na procesy i zjawiska pojawiające się z różną intensywnością i częstotliwością w poszczególnych rejonach. Ich identyfikacja, przestrzenne rozmieszczenie i mechanizmy rozwoju są przedmiotem badań naukowych, których wyniki powinny być wykorzystane przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin.

Istotną rolę w obszarze przybrzeżnym odgrywa atmosfera. Powstające w niej wiatry stanowią źródło energii fal i prądów morskich. Są one również siłą napędową procesów eolicznych zachodzących w strefach plaży i wydm nadmorskich (transportują materiał piaszczysty z plaż na wydmy)[52]. Ich energia może być wykorzystana w konkretnych celach praktycznych (siłownie wiatrowe, żeglarstwo itd.). W ekstremalnych przypadkach wywołują one negatywne skutki i zagrożenia (wichury i ich następstwa: zrywanie dachów, przewracanie drzew, intensywne wywiewanie piasku, napędzanie na brzeg fal i powodowanie spiętrzeń sztormowych, itp.). Przy planowaniu zagospodarowania strefy przybrzeżnej powinna być wykorzystana znajomość kierunków i prędkości wiatrów, a także przewidywanie możliwości pojawienia się powodowanych przez nie zdarzeń ekstremalnych.

Podłoże skalne w systemie strefy przybrzeżnej, występujące zarówno w części nadwodnej, jak i podwodnej, jest dostarczycielem materiału osadowego i jednocześnie bazą, na której powstają różne formy rzeźby (klify, wydmy, plaże, podwodne wały rew). Złożoność budowy geologicznej zachodniego wybrzeża Polski oraz zróżnicowanie związanej z nią rzeźby terenu, powodują, że procesy przekształcania poszczególnych odcinków brzegu (abrazja klifów, narastanie i niszczenie wydm), przy takiej samej sile oddziaływania innych czynników, zachodzą z różną intensywnością. W niektórych miejscach pojawiają się zjawiska niekorzystne dla zagospodarowania brzegu, a nawet groźne dla bezpieczeństwa i życia ludzi (osuwiska i obrywy mas skalnych na klifach) [53]. Zmierzono tempo przebiegu tych procesów i ich przestrzenne rozmieszczenie, dlatego można je przewidywać i prognozować[54]. Obowiązkowo powinny być one uwzględniane przy planowaniu działań rozwojowych.

Hydrosfera, a przede wszystkim procesy i zjawiska hydrodynamiczne w morzu (falowanie, prądy przybrzeżne, w tym tzw. prądy rozrywające i wahania poziomu morza) oraz hydrologiczne i hydrogeologiczne na lądzie, są jednym z dominujących elementów przyrodniczych strefy brzegowej. Występujące u wybrzeży zachodniopomorskich falowanie przekazuje największą ilość energii w kierunku dna i decyduje o intensywności ruchu osadów. Jej znaczna część jest rozładowywana w płytkowodnej strefie przyboju. W obszarze tym powstają kompensacyjne prądy rozrywające, które poza tym, że wynoszą w stronę otwartego morza materiał piaszczysty oraz zanieczyszczenia gromadzące się w pobliżu brzegu, stwarzają wielkie zagrożenie dla ludzi kąpiących się w morzu (największa liczba utonięć).

Spośród wszystkich zjawisk hydrologicznych, jakie spotykane są w obszarze przybrzeżnym, największe znaczenie w funkcjonowaniu całego systemu mają wahania poziomu morza. Wpływają one na przekształcanie profilu brzegu, sterując niejako erozyjną i akumulacyjną działalnością fal. Każde podniesienie się poziomu morza skutkuje erozją, zaś jego obniżaniu towarzyszy akumulacja materiału[55]. To od nich w znacznym stopniu zależy istnienie i rozwój plaż, wzmaganie się erozji klifów i niszczenie wydm, jak też zagrożenia powodziami sztormowymi na obszarach nisko położonych. Ekstremalne spiętrzenia poziomu wody przy

[52] T. A. Łabuz, *Zróżnicowanie dynamiki rozwoju wydm nadmorskich Mierzei Bramy Świny,* [w:] *Środowisko przyrodnicze wybrzeża Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego,* red. R.K. Borówka, S. Musielak, Szczecin 2005, s. 54-60.

[53] S. Musielak, *Geneza i funkcjonowanie systemu przyrodniczego morskiej strefy brzegowej,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy.* 2. *Brzeg morski – zrównoważony,* red. K. Furmańczyk, Szczecin 2006, s.11-25.

[54] S. Musielak, S. Wochna, *Współczesny rozwój wybrzeży Zatoki Pomorskiej,* [w:] *Człowiek i środowisko przyrodnicze Pomorza Zachodniego*, red. Cz. Koźmiński i in., Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2006, s.107-117.

[55] S. Musielak, K. Furmańczyk, *Erozja brzegu – proces naturalny,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy. Problemy erozji brzegu,* red. K. Furmańczyk, Szczecin 2005, s. 55-60.

brzegu zagrażają zlokalizowanej na nim infrastrukturze i z tego względu temu problemowi poświęca się ostatnio tak wiele uwagi[56]. Zaobserwowano wieloletni trend wzrastania średniego położenia poziomu morza u wszystkich wybrzeży morskich. Rośnie liczba wezbrań sztormowych przekraczających stan alarmowy wzdłuż całego polskiego wybrzeża[57]. Tworzone są prognozy i scenariusze przewidujące dalsze narastanie tego zjawiska, które może być bardzo groźne w skutkach dla wszelkich poczynań dotyczących zagospodarowania obszaru przybrzeżnego. Określoną rolę w obszarze przybrzeżnym odgrywa także biosfera. Z jednej strony dostarcza ona specyficznego materiału osadowego, z drugiej zaś może być czynnikiem przyśpieszającym lub opóźniającym procesy akumulacji i abrazji[58]. Roślinność rosnąca na zboczach klifów umacnia je i hamuje procesy osuwiskowe. Równocześnie systemy korzeniowe drzew porastających korony stromych klifów, zbudowanych z glin zwałowych, przyspieszają procesy ich niszczenia. W górnej części plaży proces akumulacji transportowanego przez wiatr piasku hamowany jest przez występujące tu trawy i krzewy, co przyczynia się do powstawania wydm i stabilizacji brzegu. Rejony, w których zachodzi ten proces, powinny być wyłączone z planów zagospodarowania przestrzennego i podlegać szczególnej ochronie.

3.5.7. Podsumowanie

Analiza aktualnego stanu zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi zachodniego wybrzeża Polski wykazała istnienie bardzo wielu problemów i złożoność całego procesu zarządzania w tej strefie. Przed podejmowaniem jakichkolwiek działań, podstawową zasadą w ZZOP powinno być stworzenie klarownej wizji rozwoju i opracowanie ogólnych wytycznych do jej realizacji, uzgodnionych jednomyślnie przez wszystkie strony uczestniczące w tym procesie. Zintegrowane zarządzanie wymaga stopniowego i skoordynowanego wdrażania, z uwzględnieniem podstawowych priorytetów rozwoju gospodarczego, a także z przestrzeganiem zasad ochrony środowiska.

Nieodzownym elementem ZZOP w strefie przybrzeżnej Pomorza Zachodniego są również prace badawcze, inwentaryzacyjne oraz monitoring zjawisk i procesów zachodzących w obszarze objętym zarządzaniem. Ustalenia wynikające z ZZOP, wizja oraz wytyczne do jej realizacji, powinny być uwzględnione w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego oraz we wszystkich sporządzanych planach zagospodarowania przestrzennego: wojewódzkim, gminnych i miejscowych.

Nasilający się w ostatnich dziesięcioleciach przyspieszony wzrost poziomu morza, powodowany w głównej mierze zmianami klimatycznymi, a także zwiększająca się częstotliwość występowania silnych sztormów i związanych z nimi możliwych powodzi, będą mieć wpływ na infrastrukturę przybrzeżną, żeglugę oraz obiekty hydrotechniczne. Z uwagi na to, należy zmierzać do odpowiedniego zabezpieczenia zaplecza lądowego przed skutkami niekorzystnych zjawisk.

Za najważniejszy cel strategii ZZOP dla strefy brzegowej tego rejonu uznaje się rozwój turystyki i rekreacji, bazujący na wykorzystaniu atrakcyjnych walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych. W rozwoju obszarów przybrzeżnych za priorytet uznać trzeba poprawę dobrobytu miejscowej społeczności. Może temu sprzyjać turystyka, będąca dziedziną stymulującą wzrost coraz większej liczby regionów Polski. Jest to potężny

---

[56] J. Dudzińska-Nowak, *Analiza zmian brzegu Zatoki Pomorskiej w świetle wezbrań sztormowych,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy.* 3. *Morze-ląd wzajemne relacje*, red. K. Furmańczyk, Szczecin 2008, s. 127-137.

[57] B. Wiśniewski, T. Wolski, *Katalogi wezbrań i obniżeń sztormowych poziomów wód na polskim wybrzeżu,* Akademia Morska, Szczecin 2009.

[58] S. Musielak, *Geneza i funkcjonowanie systemu przyrodniczego morskiej strefy brzegowej,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy.* 2. *Brzeg morski – zrównoważony,* red. K. Furmańczyk, Szczecin 2006, s.18.

instrument polityki regionalnej, pozwalający na wyrównywanie różnic społeczno-ekonomicznych[59].

Dla skutecznej realizacji wdrażania procesu ZZOP na zachodnim wybrzeżu Polski, konieczne jest utworzenie Regionalnego Zespołu ds. ZZOP, w którego składzie powinni znaleźć się przedstawiciele wszystkich szczebli zarządzania, nauki, przemysłu, organizacji pozarządowych, a także reprezentanci właścicieli nieruchomości zlokalizowanych na tych obszarach. Taki zespół mógłby podejmować próby rozwiązywania problemów, wynikających z nakładających się kompetencji podmiotów uczestniczących w zintegrowanym zarządzaniu strefą przybrzeżną i koordynować ich działania.

Bibliografia

1. Basiński T., Cieślak A., *Założenia do strategii ochrony brzegów morskich*, (maszynopis), BPC, Gdynia 1996.
2. Borowiec A., *Formalno-prawne aspekty zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi* w *Polsce,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy*, red. K. Furmańczyk, Szczecin 2005.
3. Cehak M., Landsberg-Uczciwek M. (red.), *Wytyczne ZZOP Zalewu Szczecińskiego. Część polska,* Szczecin 2000.
4. Dijk van H.W.J. (red.), *Management and preservation of coastal habitats: proceedings of a multidisciplinary in Jastrzębia Góra, Poland, September 1-5 1933,* EUCC, Leiden 1995.
5. Dudzińska-Nowak J., *Analiza zmian brzegu Zatoki Pomorskiej w świetle wezbrań sztormowych,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy. 3. Morze-ląd wzajemne relacje,* red. K. Furmańczyk, Szczecin 2008.
6. Furmańczyk K., *Zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi a zrównoważony rozwój,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy,* red. K. Furmańczyk, Szczecin 2005.
7. Furmańczyk K., *Stan zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi na obszarze odcinka Niechorze – Międzyzdroje*, [w:] *ZZOP – stan obecny i perspektywy,* red. K. Furmańczyk, Szczecin 2005.
8. Furmańczyk K., Dudzińska-Nowak J., *Extreme Storm Impact to the coastline changes – South Baltic example,* Journal of Coastal Research. SI 56 (Proceedings of the10th0 International Coastal Symposium), Lisbon, Portugal 2009.
9. Furmańczyk K., Dudzińska-Nowak J., *Prediction of the coastal erosion on a base of remote sensing method – selected example of the South Baltic,* Littoral 2008.
10. Landsberg-Uczciwek M., *Stan zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi Zalewu Szczecińskiego,* [w:] *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy*, red. K.Furmańczyk, Szczecin 2005.
11. Łabuz T.A, *Zróżnicowanie dynamiki rozwoju wydm nadmorskich Mierzei Bramy Świny,* [w:] *Środowisko przyrodnicze wybrzeża Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego, red. R.K. Borówka, S. Musielak,* Szczecin 2005.
12. Musielak S., Geneza i funkcjonowanie systemu przyrodniczego morskiej strefy brzegowej, [w:] ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy, 2. Brzeg morski – zrównoważony, red. K. Furmańczyk, Szczecin 2006.
13. Musielak S., Furmańczyk K., *Erozja brzegu – proces naturalny*, [w:] ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy. Problemy erozji brzegu, red. K. Furmańczyk, Szczecin 2005.
14. Musielak S, Wochna S., *Współczesny rozwój wybrzeży Zatoki Pomorskiej,* [w:] *Człowiek i środowisko przyrodnicze Pomorza Zachodniego,* red. Cz. Koźmiński i in., Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2006.
15. Rabski K. (red.), *Connecting sciences and management in the coastal zone. Proceedings of 7th EUCC Intern. Conf. COASTLINE'99, Międzyzdroje, 7-12 June 1999,* EUCC, Szczecin 1999.
16. Rabski K., Szakowski I., *Rola organizacji pozarządowych w ZZOP w Polsce na przykładzie działań.*

[59] *Strategia rozwoju turystyki w Polsce na lata 2007-2013*, Ministerstwo Gosp., Warszawa 2007, s. 2.

17. *Stowarzyszenia na rzecz wybrzeża. ZZOP w Polsce-stan obecny i perspektywy,* red. K. Furmańczyk, Szczecin 2005.
18. Wiśniewski B., Wolski T., *Katalogi wezbrań i obniżeń sztormowych poziomów wód na polskim wybrzeżu*, Akademia Morska, Szczecin 2009.
19. Zeidler R., *Assessment of the volunerability of Poland's coastal areas to sea level rise*. *Case study.*
20. *Report,* HTS, Gdańsk 1992.
21. *Raport z wdrażania procesu zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Polsce.* Ministerstwo Budownictwa, Warszawa 2007.
22. *Strategia rozwoju turystyki w Polsce na lata 2007-2013,* Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2007.
23. *Założenia polityki morskiej Rzeczpospolitej Polskiej do roku 2020,* Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009.

Kontakt: *Stanisław Musielak*
email:muss@univ.szczecin.pl

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Plac Kilińskiego 3,
71-414 Szczecin, tel.: (+48) 91 43 24 960, fax: (+48) 91 43 24 962, e-mail: biuro@rbgp.pl, www.rbgp.pl