



Rozwój regionalny i lokalny Polski wymaga uwzględnienia szeregu ważnych czynników i uwarunkowań. Jednym z warunków koniecznych dla pełnego rozwoju jest infrastruktura techniczna. Od jej poziomu zależy to, w jakim zakresie poszczególnymi regionami zainteresowani będą przedsiębiorcy, jak rozwinie się na ich terenie innowacyjność oraz gospodarka oparta na wiedzy. Rozwój infrastruktury wiąże się również z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której zachowanie dba szereg organów, zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim. Nakazuje ona zachowywać równowagę pomiędzy rozwojem technicznym i technologicznym a ochroną środowiska [1].

W kontekście powyższego wskazać należy, że rozwiązaniem, które godzi rozwój infrastruktury z zasadą zrównoważonego rozwoju jest koncepcja „Zielonych korytarzy”. Aby „Zielone korytarze” zostały w pełni przyjęte do polskiego systemu instytucjonalnego, niezbędne są określone działania w sferze polityki przestrzennej. Celem referatu jest określenie priorytetów polityki przestrzennej w Polsce w kontekście rozwoju koncepcji „Zielonych korytarzy”.

„Zielone korytarze” - element nowej polityki transportowej Unii Europejskiej

Koncepcja „Zielonych korytarzy” jest na obecnym etapie dyskutowana na szczeblu europejskim. Znalazła oparcie instytucjonalne w opublikowanym w roku 2007 przez Komisję Europejską „Planie Działania w zakresie Logistyki Przewozów Frachtowych” wskazującym jako jeden z kierunków rozwoju ustanowienie „Zielonych korytarzy” transportowych. Nie budzi wątpliwości, że mają one łączyć obszary koncentracji działalności gospodarczej za pomocą różnych, wzajemnie uzupełniających się środków transportu, przy jednoczesnym niewielkim stopniu oddziaływania na środowisko. Aktualnie w literaturze przedmiotu wskazuje się następujące cechy

łącznie się w sposób istotny z koncepcją „Zielonych korytarzy”:

- „Zielone korytarze” powinny oferować komplementarność usług przewozowych przez zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz żeglugi śródlądowej,
- wybór środka transportu w „Zielonym korytarzu” stanowi autonomiczną decyzję podmiotów korzystających z transportu pod warunkiem, że są one w stanie wykazać efektywność energetyczną oraz zmniejszone oddziaływanie na otoczenie – powyższy wymóg wiąże się z koniecznością wprowadzenia mechanizmów kontrolnych oraz ewaluacyjnych,
- strategiczne obszary powinny być wyposażone w infrastrukturę przeładunkową oraz stacje zasilania w paliwa otrzymywane z zasobów odnawialnych,
- na obszarze „Zielonych korytarzy” należy badać oraz weryfikować nowe technologie transportowe oraz zdalne systemy kontroli ruchu,
- funkcjonowanie „Zielonych korytarzy” wymaga zharmonizowania przepisów administracyjnych obowiązujących na obszarach przez które one przebiegają oraz zapewnienia swobodnego dostępu do korytarzy dla wszystkich zainteresowanych podmiotów [2].

Z powyższego zestawienia wynika, że włączanie instytucji „Zielonych korytarzy” do systemu organizacyjnego, środowiskowego oraz prawnego danego państwa wymagać będzie wielu modyfikacji i reform dotychczasowego stanu rzeczy. Niewątpliwie ważne w tym kontekście będzie określenie metod w oparciu o które weryfikowany będzie zakres oddziaływania „Zielonych korytarzy” na środowisko. Jest to szczególnie istotne w kontekście wprowadzania na obszarze „Zielonych korytarzy” nowych technologii.

T. Szydarowski wypowiadając się na temat specyfiki „Zielonych korytarzy” w regionie Morza Bałtyckiego wskazuje, że:

- na zlokalizowanych tam „Zielonych korytarzach” dojdzie do integracji oferty transportu drogowego, kolejowego i morskiego,
- w przebiegu „Zielonych korytarzy” występować powinny różnorakie komponenty polityki transportowej Unii Europejskiej (w szczególności sieć transportowa TEN-T),
- bałtycka koncepcja „Zielonych korytarzy” zmierzać będzie w kierunku tworzenia spójnej sieci pokrywającej całe terytorium regionu,
- zaangażowane w koncepcję „Zielonych korytarzy” podmioty publiczne i prywatne będą musiały przekształcać swoje doraźne partnerstwa w trwałe konsorcja dysponujące narzędziami sterującymi i zarządzającymi funkcjonowaniem infrastruktury i usług w korytarzu [3].

Zielone korytarze a planowanie przestrzenne cz. I

Utworzono: poniedziałek, 02, kwiecień 2012 08:17 Maciej J. Nowak

dr Maciej J. Nowak

kierownik Pracowni Ekonomiki Przestrzennej i Środowiskowej

Katedra Prawa i Gospodarki Nieruchomościami

Wydział Ekonomiczny

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

1. A. Papuziński (red.) Zrównoważony rozwój. Od utopii do praw człowieka, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2005, s. 30 – 51.
2. W. Szydarowski, Koncepcja zielonych korytarzy transportowych i ich zastosowanie w specyficznych warunkach rozwoju transportu w Europie bałtyckiej (w:) T. Parteka (red.) Wymiar europejski regionu morza bałtyckiego, Studia KPZK PAN, t. CXXIX, Warszawa 2010, s. 128.
3. Ibidem, s. 136 – 137.