



Głównym instrumentem oddziaływania Unii Europejskiej na gospodarkę przestrzenną państw członkowskich jest polityka spójności (wynikająca w obecnym brzmieniu z zapisów Traktatu Lizbońskiego). W tym kontekście zwrócić uwagę należy, że polityka spójności (zwłaszcza spójności terytorialnej) stanowi bardzo dobry instrument koordynacji różnych działań sektorowych w regionach [4].

„Zielone korytarze” a planowanie przestrzenne na szczeblu europejskim i krajowym

Zdecydowana większość dokumentów związanych z polityką spójności ma obecnie charakter indykatywny, ale wskazuje się, że niniejszy stan rzeczy w miarę upływu czasu będzie się zmieniał, a przestrzeń nowych krajów będzie nabierała dla Unii Europejskiej coraz większego znaczenia [5]. J. Szlachta wskazuje, że szczególnie niedoceniona w wielu dokumentach europejskich była przestrzeń polska. Stopniowe odwracanie niniejszej tendencji powinno w szczególności przyczynić się do rozwoju polskich metropolii oraz właśnie sieci transportowej [6]. Zgodnie z nowym sposobem postrzegania polityki spójności polityka rozwojowa UE powinna integrować różne zagadnienia społeczno - gospodarcze w odniesieniu do terytorium i dbać o wykorzystanie potencjałów rozwojowych każdego z regionów [7]. W sektorze transportu cele określone na szczeblu unijnym polegają w szczególności na:

- zapewnieniu spójności przestrzennej przez rozbudowę odcinków transeuropejskich sieci transportowych na terenie danego państwa,

- zagospodarowanie transportowe granic w celu ułatwienia ich przekraczania,
- aktywizację społeczno - gospodarczą regionów przez rozwój infrastruktury transportowej,
- zmniejszenie negatywnego wpływu infrastruktury transportowej na środowisko [8].

W tym kontekście szczególna może okazać się rola polskich instrumentów polityki przestrzennej, w szczególności Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. W literaturze jako jedną z jej funkcji wyróżnia się właśnie funkcję europejską polegającą na dążeniu do tego, aby polski wkład do dokumentów europejskich wynikał ze szczegółowej wiedzy wypracowanej w naszym kraju [9]. Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju nie odnosi się wprost do koncepcji „Zielonych korytarzy”, jednakże w wielu miejscach nawiązuje do polityki spójności oraz zasady zrównoważonego rozwoju. Zgodnie z jego założeniami:

- uwzględnianie terytorialnie ukierunkowanych polityk unijnych oraz zintegrowanego podejścia w rozwiązywaniu problemów jest warunkiem realizacji celów wewnętrznych Unii Europejskiej (jak np. tworzenie spójności terytorialnej),
- konieczność zwiększenia aktywności Polski w przygotowaniu, promocji i realizacji własnej wizji rozwoju Europy oraz najbliższego otoczenia kraju (aktywność przy przygotowywaniu dokumentu dotyczącego kierunków zagospodarowania przestrzennego całej Unii Europejskiej),
- szersze interwencje w rozwój kluczowych regionów oraz obszarów tematycznych [10].

Nie budzi wątpliwości, że problemy związane z rozwojem sieci transportowej w kontekście realizacji zasady zrównoważonego rozwoju stanowią jeden z najważniejszych problemów rozwoju przestrzennego całego kraju. A. Tyszecki jako kluczowe problemy w tym kontekście wyróżnia:

- ochronę obszarów o szczególnych walorach środowiska przyrodniczego oraz ważnych funkcjach ekologicznych,
- ochronę zasobów wodnych i ekosystemów zależnych od wody,
- ograniczenia przekształcania środowiska w obszarach objętych żywołową urbanizacją,
- zmiany klimatu i wzrost częstotliwości zjawisk ekstremalnych powodujących zagrożenia dla bezpieczeństwa publicznego [11].

Przedstawione problemy potwierdzają tezę, zgodnie z którą może istnieć konflikt pomiędzy rozwojem infrastruktury technicznej a zasadą zrównoważonego rozwoju. J. Burnewicz prezentując wizję przeszłego systemu transportowego Polski zwraca

szczególną uwagę na fakt, że transport powinien być zrównoważony ekonomicznie, technicznie, społecznie, przestrzennie oraz przyrodniczo. Zgodnie z niniejszym założeniem zachowanie równowagi ekonomicznej nie może być w kolizji z ładem technicznym, przyrodniczym, przestrzennym i społecznym, co np. wyklucza takie działania jak dążenie do ekstensywnej obniżki kosztów za pomocą środków nadmiernie zużywających nieodnawialne zasoby. Sam autor wskazuje, że w pełni zrównoważony rozwój polskiego systemu transportowego stanowi wizję dość idealistyczną [12]. W tym kontekście tym bardziej zasadne i celowościowe wydaje się zastosowanie – również w polskich realiach koncepcji „Zielonych korytarzy”. Koncepcja ta bowiem daje szansę:

- zachowanie właściwych proporcji pomiędzy rozwojem infrastruktury technicznej a ochroną środowiska, będąc w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju (stanowiącą zresztą jedną z głównych zasad również planowania przestrzennego),
- szybszego rozwoju infrastruktury technicznej w Polsce skomunikowanej z infrastrukturą techniczną innych państw (co najmniej regionu Morza Bałtyckiego), co w znaczącym stopniu wpłynie pozytywnie na rozwój regionalny,
- wzmocnienia roli polskiej przestrzeni w polityce spójności terytorialnej Unii Europejskiej.

Konieczne zmiany organizacyjne i prawne dostosowujący polski system do „Zielonych korytarzy”

Jak wskazano powyżej, realizacja koncepcji „Zielonych korytarzy” będzie wymagała szeregu zmian organizacyjnych i prawnych. Zmiany te będą wiązać się przede wszystkim z systemem planowania przestrzennego w Polsce. Wskazać w tym kontekście można kilka ich kierunków.

1. Obligatoryjne plany miejscowe. Obszary, na których byłyby podejmowane inwestycje związane z realizacją „Zielonych korytarzy” powinny zostać zagospodarowane w wyczerpujący sposób, w oparciu o przemyślaną i szeroką koncepcję. W związku z powyższym nie może być wystarczającym instrumentem ujęcie niniejszych inwestycji w ramach decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Niezbędne są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W obecnym systemie planistycznym przyjęcie takich planów daje gwarancje ich prawna obligatoryjność odnosząca się do określonych obszarów.

2. Ujęcie „Zielonych korytarzy” w dokumentach na szczeblu krajowym i regionalnym. Konsekwencją zaprezentowanych powyżej tez jest włączenie koncepcji „Zielonych korytarzy” do krajowego i regionalnego systemu planowania przestrzennego. W szczególności opracowania dotyczące „Zielonych korytarzy” powinny znaleźć odniesienie w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województw, przez które „Zielone korytarze” mają przebiegać. Podobnie, problem ten powinien również zostać określony w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania

przestrzennego właściwych gmin.

3. Modyfikacja procedury planistycznej. Procedura związana z przygotowaniem planów miejscowych dla obszarów pod „Zielone korytarze” powinna być połączona ze specjalną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniającą specyfikę przedmiotowej inwestycji.

4. Dostosowanie partnerstwa publiczno - prywatnego. Inwestycje związane z realizacją koncepcji „Zielonych korytarzy” skutkować będą nowymi wyzwaniem z punktu widzenia zarządzania. W tym kontekście należy dostosować przepisy związane z partnerstwem publiczno - prywatnym tak aby w sposób niebudzący wątpliwości można było zapewnić harmonijną współpracę podmiotów publicznych i prywatnych połączone ze sprawnym zarządzaniem infrastrukturą.

5. Przygotowanie gruntów pod inwestycje. Polegać to powinno na działaniach związanych z pozyskaniem i przygotowaniem niezbędnych nieruchomości pod charakteryzowane inwestycje. W związku z powyższym zarekomendować należy w szczególności takie działania jak nabywanie nieruchomości, wywłaszczenia oraz podziały.

Koncepcja „Zielonych korytarzy” może stanowić ważny element składający się na rozwój regionalny w Polsce. Jej skuteczność i jakość zależy jednak w bardzo dużym zakresie od poprawnego prowadzenia prac związanych z zagospodarowaniem przestrzennym poszczególnych obszarów. To odpowiednia polityka przestrzenna może okazać się istotnym instrumentem rozwoju „Zielonych korytarzy”. Z przeprowadzonej analizy wynika, że powinny zostać zmodyfikowane i wykorzystane w tym kontekście nie tylko instrumenty polityki przestrzennej sensu stricto, ale również sensu largo (jak np. partnerstwo publiczno - prywatne, czy gospodarka nieruchomościami). Przy spełnieniu niniejszych warunków możliwe będzie włączenie „Zielonych korytarzy” do systemu polityki przestrzennej w Polsce.

dr Maciej J. Nowak

kierownik Pracowni Ekonomiki Przestrzennej i Środowiskowej

Katedra Prawa i Gospodarki Nieruchomościami

Wydział Ekonomiczny

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

1. T. G. Grosse, Spójność terytorialna jako nowy wymiar polityki spójności Unii Europejskiej (w:) Spójność terytorialna wyzwaniem polityki rozwoju w Unii Europejskiej. Polski wkład w debatę, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009, s. 142 - 143.

2. J. Szlachta, Europejski wymiar polityk oddziałujących na sferę funkcjonowania gospodarki przestrzennej (w:) T. Markowski, P. Żuber (red.) System planowania przestrzennego i jego rola w strategicznym zarządzaniu rozwojem kraju, Studia KPZK PAN, t. CXXXIV, Warszawa 2011, s. 49 - 50.
3. J. Szlachta, Rola Polski w przestrzeni europejskiej (w:) T. Markowski (red.) Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy, Studia KPZK PAN, Warszawa 2008, s. 28 - 29.
4. P. Żuber, Terytorialny wymiar w polityce rozwoju - potrzeba zmian systemowych w świetle nowej generacji dokumentów planistycznych (w:) T. Markowski, P. Żuber (red.) System..., s. 13.
5. K. Zieliński, Zarządzanie transportem w regionie - regionalny system transportowy (w:) R. Brol (red.) Problemy rozwoju regionalnego, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2010, s. 284.
6. J. Szlachta, Europejski..., s. 59.
7. Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011, s. 27.
8. A. Tyszecki, Kierunki rozwoju infrastruktury liniowej w świetle zasad zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska (w:) M. Kistowski (red.) Ekspercki projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju w świetle zasad zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska w perspektywie krajowej, regionalnej i lokalnej, Biuletyn KPZK PAN, z. 240, Warszawa 2009, s. 62.
9. J. Burnewicz, Nowoczesna wizja transportu i jej potencjalny wpływ na zagospodarowanie przestrzenne (w:) T. Markowski (red.) Koncepcja... s. 84 - 85.

Artykuł przygotowany na V Międzynarodową Konferencję Naukowo-Techniczną „Ochrona środowiska i estetyka a rozwój infrastruktury drogowej” - Zamość, 7-9 września 2011 r., zorganizowaną przez lubelskie oddziały: SITK, GDDKiA, RDOŚ, TUP oraz Politechnikę Lubelską - Katedrę Dróg i Mostów.