

411.3 (438-17) : 411.453.4



ROLA REGIONÓW MORSKICH NA TERENIE PLANU KRAJOWEGO.

Referat na Zjazd Regionalnych Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Gdańsku w dniach 6, 7, 8 listopada 1947 r.

Wiemy, że obszarami przynorazki przypada szczególnie rola w gospodarczo-przestrzennej strukturze kraju. Wiemy, że znaczenie tych obszarów wynika z prostego geograficznego faktu - położenia w punkcie łamania się transportu z lądowego na morski; że morza z istoty swej bardziej wiąże się niż dzieła odległe nie raz kraje i że w związku z tym obszar przynorazki staje się niejako bramą wlotową dla międzynarodowej wymiany dóbr.

Wszystko to są fakty znane i niejednokrotnie powtarzane. A mimo to w warunkach polskich uprzytomnienie sobie tych prawd od czasu do czasu jest rzeczą pożyteczną - a jeszcze istotniejszą jest wyciąganie z nich konsekwencji.

W psychice polskiej ciągle jeszcze zbyt silnie zakorzeniony jest kontynentalny punkt widzenia. Przez długie wieki byliśmy psychicznie odwrócony od morza, a w okresie pomiędzy ostatnimi wojnami, jeśli nawet nauczaliśmy się doceniać znaczenie portów, to nie doszliśmy do właściwego rozumienia konsekwencji, jakie wynikają z funkcji portowych w stosunku do bliskiego i dalszego zaplecza.

Są kraje, jak Wielka Brytania, które do pewnego stopnia w całości można traktować jako region morski. Inne mogą być związane z morzem za pośrednictwem jednego punktu, jak to miało miejsce w Polsce przed ostatnią wojną. Sytuacje pośrednie zajmują kraje,

które na znacznej części swych granic stykają się z morzem. Dla każdego z tych wypadków typowym jest pewien określony układ przestrzenny, który wyraża się w sieci komunikacyjnej, lokalizacji ośrodków dyspozycji i w funkcjonalnym podziale terenu. Poznanie podstaw tego układu i jego odchyłań na skutek oddziaływania warunków lokalnych, zrozumienie funkcjonalnych i przestrzennych zależności pomiędzy obszarem przybrzeżnym a jego zapleczem stanowią warunki właściwego pokierowania rozwojem gospodarczym.

Układ polski charakteryzuje się równoleżnikowym przebiegiem szeregu pasm stanowiących charakterystyczne krainy geograficzne. Od Bałtyku na północy, przez morenowy krajobraz Pomorza, dalej przez "Krajinę wielkich dolin", pasmo wyżyn przeciętych dolinami górnej Odry i Wisły, aż do pasm górskich na południowej granicy, śledzić można kolejne pasy zaplecza morskiego. A w każdym z tych pasów różne warunki fizjograficzne pozwoliły rozwinąć różne formy działalności człowieka. Trzeba stwierdzić, że na skutek wspomnianych już tendencji kontynentalnych i procesów historycznych dzisiejsza struktura przestrzenna Polski z trudem tylko pozwoliłaby się domyśleć istnienia morza wzdłuż północnej granicy kraju. Ani sieć komunikacyjna, w której dominują kierunki wschodnio-zachodnie, ani rozmieszczenie ośrodków przetwórczych i usługowych nie były kształtowane pod wpływem możliwości, jakie daje powiązanie z morzem. Prawdą jest, że najbogatsze zasoby surowców mineralnych rozmieszczone są na południu kraju. Ale właśnie dlatego typowa dla nowego układu kierunkowego tendencja północ-południe staje się zrozumiała.

Teoretycznie możnaby nastawioną na morze sieć komunikacyjną w Polsce wyobrazić sobie w postaci szeregu równoległych powiązań morza z południem kraju. W rzeczywistości jednak układ ten musi być zróżnicowany odpowiednio do zróżnicowania pasa pobraża z punktu widzenia warunków występujących na różnych odcinkach. Jest bowiem rzeczą jasną, iż pas nadmorski nie jest w całym swym przebiegu jednorodnym pod względem możliwości powiązań prostoliniowych do morza. Ta niejednokrotność jest jedną z podstawowych wytycznych dla najracjonalniejszego wykorzystania obszarów przymorskich. Potrzeba zróżnicowania pasa przymorskiego prowadzi do rozpatrzenia zasięgu różnych punktów wybrzeża.

Każdy port posiada podwójny zasięg. Jeden zewnętrzny, który określa jego relacje w stosunku do innych portów i drugi lądowy, który pokrywa się z wielkością, związanego z danym portem zaplecza.

Wielkość zasięgu zewnętrznego określona jest wielkością portu, rodzajem jego urządzeń i rozmieszczeniem rynków zbytu i rynków nabywczych dla towarów przechodzących przez dany port. Poza tym jednak samo położenie geograficzne odgrywać może ważną rolę w określaniu zasięgu portu. Tak na przykład Gdańsk i Gdynia leżą korzystniej od Szczecina w stosunku do basenu Bałtyckiego, podczas gdy Szczecin posiada przewagę, jeśli chodzi o wymianę z basenem morza Północnego. Na ogół jednak wpływ położenia jest tym silniejszy, im mniejsza jest skala portu.

W zasięgu lądowym portu wyróżnić można trzy podstawowe strefy: zasięg regionalny, zasięg krajowy i zasięg wychodzący poza granice kraju. Każdy port posiada swoje bezpośrednie zaplecze w postaci regionu lub jego części. O zasięgu krajowym mówić można

wówczas, gdy szczególnie dogodne warunki przyrodzone lub usytuowane (np. w Gdyni) pozwalają związać duży obszar gospodarczy za pomocą sieci komunikacyjnej. Zagadnienie zaś zasięgu portu w skali ponad krajowej uzależnione jest nie tylko od jego położenia geopolitycznego, ale i od środków polityki mającej na celu wzmocnienie jego konkurencyjności.

Na podstawie zanalizowania pod tym kątem widzenia naszego pasa nadmorskiego określić można dwa kluczowe obszary: obszar delty Odry i zespół portowo-miejski w delcie Wisły. Ujście dwóch głównych rzek polskich stwarza w tych miejscach szczególnie dogodne warunki dla powiązania komunikacyjnego przy pomocy dwóch wodnych i towarzyszących im szlaków lądowych. Są to dwa obszary portowe o zasięgu krajowym i ponad krajowym. Podział ról pomiędzy nimi opierać się musi na szczegółowym rozważeniu ich położenia w stosunku do całości zaplecza.

Faktem jest, że zespół zatoki Gdańskiej leży możliwie najbardziej centrycznie w stosunku do całości kraju, podczas gdy Szczecin zajmuje miejsce peryferyczne. Zespół Gdański oparty jest na Wiśle, która ze względu na przebieg swój i sposób w jaki wiąże obszary zaplecza powinna się stać wewnętrzną osią aktywizacji kraju. Szczecin natomiast jest biegiem Odry w sposób bardziej bezpośredni związany z Dolnym i Górnym Śląskiem. Położenie Szczecina wysunięte ku zachodowi daje mu przewagę w wymianie z państwami zachodnimi. Ponadto nie można lekceważyć faktu, że Odra już dziś jest rzeką żeglowną i może w ciągu kilku lat dać 4 mil. ton przewozów, podczas gdy Wisła czynna jest właściwie tylko w dolnym swym biegu, a całkowite jej użeglownienie jest kwestią co najwyżej 20-tu lat.

Z zestawienia tego wynika, że zespół Gdański powinien być rozwijany jako port związany ściśle z wewnętrznym życiem gospodarsym kraju, podczas gdy Szczecin powinien w dużej części być nastawiony na tonaż transytowy i na eksport z obu Śląsków. Funkcja transytowa portu w Szczecinie wystąpi szczególnie silnie z chwilą zrealizowania drogi wodnej Odra-Dunaj, która zwiąże ten port z basenem naddunajskim. Sytuacja ta może jednak również pójść w kierunku wyrównania funkcji obu zespołów portowych z chwilą wybudowania kanału węglowego łączącego Odrę i Śląsk Górny z Dolną Wisłą.

Dalsze rozważania nad charakterem i skalą obu głównych obszarów portowych powinny być oparte o spodziewany tonaż naszego obrotu zagranicznego. Podanie już dziś jakichś ścisłych liczb nie jest możliwe ze względu na fakt, że znajdujemy się dopiero w pierwszym roku planu trzyletniego, a gospodarcze planowanie długofalowe jest dopiero w sacczątku. Za podstawę szacunku trzeba jednak przyjąć dane planu trzyletniego na rok 1949.

Eksport węgla, który jest pod względem tonażu artykułem decydującym, wyniesie w roku 1949 około 18 mil. ton, z czego na Szczecin przypada 5,5 mil. ton, na Gdynię 5,9 mil. ton, a na Gdańsk 6,8 mil. ton. Przewiduje się, że ogólny tonaż w portach wyniesie w tym samym roku około 24 mil. ton.

Na dalsze lata ogólna liczba przeładunku szacowana jest w dwóch alternatywach dających około 30 mil. ton lub 34 mil. ton.

Na okres ^{jenne} dalszy punktem wyjściowym dla wielkości przeładunku może być spodziewane wydobycie węgla kamiennego, które określić można w przybliżeniu na 80 mil. ton. Z tego wg. prof. Bolewskie-

go 45 mil.ton będzie mogło być zużyte wewnątrz kraju na cele
grzejne i przemysł. Reszta więc - około 35 mil.ton będzie ekspor-
towana, z czego na porty liczyć można około 25 mil.ton. Jeśli
przyjąć, że w najgrubszym przybliżeniu 1/3 przeładunków w portach
polskich przypada na inne artykuły poza węglem, to otrzymany liczbę
około 40 mil.ton. jako górną granicę obrotu przez porty. Moż-
na dalej przyjąć, że możliwości rozwoju portu Gdynińskiego są ze
względów terenowych bardzo ograniczone, a więc przeładunki w nim
nie będą mogły przewyższyć wyników z 1938 roku, co stanowi około
8 mil.ton. Pozostaje więc na Gdańsk i Szczecin liczba 32 mil.ton.
Ponieważ oba te porty mają prawie nieograniczone możliwości roz-
woju terenowego, a komunikacyjna ich obsługa będzie mogła być
postawiona równorzędnie, można przypuścić, że podzielią się one
tonażem po połowie, co daje 16 mil.ton na każdy, jako górną gra-
nicę.

Tak znaczny w stosunku do przedwojennego rozwój portu w
Szczecinie może być uzasadniony tym, że port ten uzyskał zupeł-
nie inną sytuację w obecnej strukturze państwa polskiego, a nadto
że jest on niejako skazany na wielkość. Odległość bowiem jego
od morza (60 km) wymaga kosztowanego bagrowania, które opłacać
się może jedynie przy dużym tonażu.

Obliczenia tutaj przytoczone nie może mieć oczywiście pre-
tensji do jakiegokolwiek ścisłości. Jest ono jedynie próbą okreś-
lenia możliwej skali głównych portów polskich.

Jeśli chodzi o obsługę komunikacyjną tych portów, aż to,
można przyjąć, że istniejąca magistrala węglowa po poszerzeniu
do dwóch torów i po odpowiednim jej wprowadzeniu na port w Gdyni

i w Gdańsku będzie miała przelotność około 16 mil.ton. W ten sposób w zespole tym reszta w ilości 8 mil.ton przypadłaby na drogę wodną w przyszłości (kanał węglowy + Wisła) oraz inne linie kolejowe, co wydaje się prawdopodobnym. Szczecin natomiast w połowie (8 mil.ton) byłby obsługiwany przez kompletnie przebudowaną Odrę, w drugiej połowie zaś przez linie kolejowe.

Jest rzeczą zrozumiałą, że przy tak dominującej roli głównych portów, układ kierunkowy krajowej sieci komunikacyjnej nastawionej na morze, nie będzie przedstawiał wiązki równoległych kierunków prostopadłych do morza. Oddziaływanie tych głównych ośrodków ściąganie ku nim poszczególne kierunki z całego kraju w postaci dwóch częściowo pokrywających się wachlarzy. Wspólna ich powierzchnia wyznaczy strefę jednakowo obsługiwaną przez obce zespoły portowe. Wprowadzenie jednak tych wiązek bezpośrednio do obszarów portowych następczałoby wiele trudności. Dlatego koniecznym jest położenie nacisku w planach regionalnych i miejscowych na taki rozrząd, aby praca portu mogła odbywać się równomiernie i bez przeszkód przestojów. Tutaj występuje wyraźnie rola takich punktów jak Starogard, Gryfin i Tczew, Malbork, które stanowią przygotowane już w dużym stopniu węzły wlotowe do obszarów portowych.

Oddzielne zagadnienie komunikacyjne stanowi poprzeczne powiązanie portów. Nie jest wykluczona potrzeba bezpośredniego i szybkiego powiązania Szczecina i Gdańska. Ruch na tej linii będzie jednak przeważnie osobowy, dlatego wystarczy prawdopodobnie do tego celu samolot, torpeda po linii najkrótszej lub droga samochodowa. Największego jednak nawalenia tonażu i osób spodzie-

wać się należy na liniach, które będą dogięte do innych ośrodków portowych administracyjnych i lotniskowych, lub do drogi wodnej Noteci, stanowiącej naturalne połączenie o charakterze rękady. Dlatego układ kierunkowy w planie krajowym kładzie nacisk na silne wyposażenie linii przymorskiej i linii nadnoteckiej. Zagadnieniem oddzielnym jest nadmorska droga turystyczna, odpowiadająca drodze podkarpackiej. Przebieg jej powinien być ustalony w planach regionalnych z uwzględnieniem jej specjalnej funkcji.

Poza omówionymi już głównymi obszarami portowymi w pasie nadmorskim znajduje się wielka liczba drobniejszych portów, których zasięg jednak i ze względu na możliwości techniczno-morskie i z uwagi na sposób powiązania z zapleczem, ogranicza się na ogół do skali regionalnej. Porty te podzielić można jednak na dwie grupy. Do pierwszej należy Kołobrzeg, Ustka oraz Elbląg.

Kołobrzeg i Ustka położone w równych odstępach pomiędzy Szczecinem a Gdańskiem jakkolwiek z charakteru swego mają głównie regionalne znaczenie, są istotnym uzupełnieniem głównych obszarów portowych. Sytuacja tych portów uległa zasadniczej zmianie w stosunku do okresu ^{ich} ~~i do~~ przynależności do Niemiec. Uzyskały one bowiem głębokie zaplecze i mogą mieć istotne znaczenie dla Ziemi Poznańskiej, a nawet mogą spełniać rolę pomocniczą w stosunku do obszaru Śląska. Dlatego uzasadnionym wydaje się określenie możliwych ich przeładunków w granicach 1 mil. ton na każdy i odpowiednie wyposażenie ich w szlaki transportu, wiążące je z bliskim i dalszym zapleczem.

Zagadnienie Elbląga jest szczególnie ważne z punktu widzenia planu krajowego ze względu na fakt, że jest to jedyny punkt

Nad morzem, który obsługiwać będzie znaczną część Pomorza Wschodniego i Białoostockiego. Z drugiej strony Elbląg wchodzi wyraźnie w całość zespołu portowo-miejskiego zatoki Gdańskiej. Istnieje obecnie wyraźna tendencja do traktowania tego portu jako obszaru przemysłów pomocniczych i współdziałających z Gdańskiem i Gdynią. Nie mniej jednak liczyć należy się z tym, że Elbląg będzie miał szereg istotnych funkcji portowych w stosunku do przypadającej na niego części zaplecza. Funkcje te występują tym silniej, jeśli uda się sprząc go z zapleczem za pomocą drogi wodnej w przedłużeniu istniejącego kanału.

Do drugiej grupy portów zaliczyć należy wszystkie porty drobne (III klasy), które poza obsługą nieznacznej części przypadającego na nie zaplecza w głównej mierze będą związane z rybactwem i rybackim przemysłem przetwórczym. Należy podkreślić, że tendencją ogólną powinna być raczej decentralizacja rybołówstwa morskiego, za wyjątkiem tych działów, które wiążą się z istnieniem specjalnych inwestycji, (jak np. chłodni)ć. Nawet wówczas jednak nie wydaje się właściwym mieszać rybołówstwa z innymi funkcjami wielkich obszarów portowych. Kwestia zaś sprawnej obsługi kolejowej połowów powinna być tematem specjalnych studiów w oparciu o zasadę elastycznego organizowania przeładunków.

W referacie tym rola obszarów przymorskich była dotychczas rozpatrywana wyłącznie pod kątem dominującej funkcji, jaką w tym wypadku jest obrót towarów w portach. Ale nie tylko z tego punktu widzenia planowanie krajowe jest zainteresowane w planie przestrzenno-gospodarczym wybrzeża.

Jednym z naczelných zadań planu krajowego jest dążenie do

organizacji organicznej struktury całości obszaru. Organiczność ta zaś może być zapewniona jedynie wówczas, jeśli równoległe do rozwoju samych portów będzie położony nacisk na aktywizację bezpośredniego ich zaplecza. - to znaczy wschodniego i zachodniego Pomorza.

Aktywizacja ta w tamtejszych warunkach glebowych i klimatycznych częściowo tylko może opierać się na rolnictwie. Zagadnienie to jest mimo to ważne ze względu na problem rozładowania przeludnionych okręgów rolnych w południowej i centralnej Polsce. Obszary Pomorza ciągle jeszcze stanowią znaczną rezerwę terenową dla osadnictwa rolnego. Najbardziej jednak istotne wydaje się nadanie odpowiedniego kierunku produkcji rolno-hodowlanej na tych terenach. Obszary te mogą produkować surowce organiczne (ziemia-ki, len, konopie, bydło, nierogacizną, ryby i drewno), które staną się podstawą uprzemysłowienia tej części kraju.

Hipoteza rozmieszczenia przemysłu w stadium do planu krajowego już w marcu 1947 r. wykazała potrzebę stworzenia dwóch wielkich ośrodków przemysłu przetwórczego i podstawowego na północy i wskazała jako przypuszczalny obszar ich lokalizacji okręg Nadnotecki i okręg nad Narwią. Z punktu widzenia aktywizacji Pomorza takie umieszczenie nowych okręgów przemysłowych ma podstawowe znaczenie, gdyż wypełnia obszary pustki, które wytworzyły się na skutek st danych podziałów granicznych. Położenie zaś nad funkcjonującą rzeką obszaru przemysłowego stwarza możliwość rozwinięcia produkcji przemysłowej współdziałającej z portami.

Ostatni Zjazd Przemysłowy Ziemi Odzyskanych w pełni potwierdził tę potrzebę. Minister Minc określił jako nowe "obiekty sztan-

darowe": Port i miasto Szczecin, Pomorze Zachodnie i Pomorze Wschodnie. Komisja Planowania na tym zjeździe we wnioskach swych ustaliła między innymi szereg okręgów przemysłowych na Pomorzu i to:

1. okręgi dolnej Odry i dolnej Wisły jako obszary przemysłów współdziałających z portami,
2. przemysłowy okręg Nadnotecki będący przedłużeniem funkcji portowych na wewnętrznej ^{pętli} ~~partii~~ drogi wodnej,
3. Okręg Pomorze Zachodniego, jako obszar przemysłu rozsiądanego, pracującego w oparciu o surowce organiczne oraz
4. Okręg Pomorza Wschodniego o podobnych możliwościach i funkcjach z dodatkiem możliwości energetycznych, opartych na torfie.

Należy wreszcie podkreślić jeszcze jeden czynnik aktywizujący, jakim w pasie pobraża jest ruch związany z odpoczynkiem i wczasami. Właściwa lokalizacja tego ruchu na wybrzeżu przed wojną była utrudniona ze względu na szczupłość ówczesnych terenów przybrzeżnych. Dziś przy wydłużonej linii wybrzeża, szeregu urządzonych letniskach i wobec krajobrazowo wartościowego zaplecza linii brzegowej, sprawa ta może być łatwiej rozwiązana. Nie mniej jednak należy tu zasygnalizować niebezpieczeństwo, jakie wiąże się z akcją wczasów prowadzoną bez oparcia na odpowiednich planach zagospodarowania przestrzennego w skali krajowej i regionalnej. Trzeba przyznać, że studium planu na szczeblu krajowym nie dysponuje jeszcze dostatecznym materiałem dla postawienia tego zagadnienia. Wydaje się jednak, że w roku najbliższym niezbędne będzie opracowanie tego tematu.

Jest rzeczą oczywistą, że w sumie przedstawiona tu działalność produkcyjna Pomorza i praca portów wytworzą odpowiednie sku-

piska ludności, które będą wymagały rozbudowania funkcji usługowych. Jednym z zadań planu jest określenie rzędów wielkości i rozmieszczenia ośrodków usługowych (administracyjnych) i to w nawiązaniu do przyszłego podziału na regiony.

Ścisła i definitywna odpowiedź na te pytanie nie jest jeszcze dzisiaj możliwa. W listopadzie tego roku przewidziana jest konferencja fachowców, która ma określić potrzebny zasięg badań i program prac dla wyszukania właściwych kryteriów podziału regionalnego. Już jednak na podstawie dotychczasowych studiów w tej dziedzinie stwierdzić można, że Gdańsk i Szczecin będą ośrodkami drugiego rzędu wielkości odpowiadającego stolicom prowincji. Przeciwno takiemu rozwiązaniu przemawiałby jedynie chyba wzgląd na potrzebę jak najskuteczniejszego zatarcia dawnych podziałów granicznych.

Poza tymi ośrodkami, których ludność będzie rzędu 500.000 do 700.000, konieczne będzie powiększenie dzisiejszej liczby stolic regionów przez awansowanie ośrodków, dziś tylko częściowo odpowiadających tej roli. Poza istniejącymi dziś regionami Bydgoszczy i Olsztyna liczyć się należy z potrzebą stworzenia oddzielnego regionu na samym północnym, którego ośrodek będzie zespołem trzech miast: Kołobrzega, Koszalina i ~~Wieliczka~~ Białogarda. Dalej, na zachodnim Pomorzu typować można Piłę i Gorzów na stolice przyszłych regionów, na Pomorzu Wschodnim zaś Elk lub ewentualnie Augustów. Jest również prąd prawdopodobny, że z części województwa Białostockiego i z części Warszawskiego powstanie region z ośrodkiem w Łomży lub Ostrołęce.

