



Project part-financed by the European Union
(European Regional Development Fund)
within the BSR INTERREG III B NP programme

The brochure is published by the
Ministry for Labour, Building and Regional
Development Mecklenburg-Vorpommern

SOUTH BALTIC ARC

05/2005

Impetus and prospects for the
development of the southern
Baltic coastal zones

The results of a transnational
spatial development project

Impulse und Perspektiven
für die Entwicklung des
südlichen Ostseebogens

Ergebnisse eines transnationalen
Projekts zur Raumentwicklung

Impulsy i perspektywy na rzecz
rozwoju Łuku
Południowego Bałtyku

Wyniki transnarodowego projektu
rozwoju przestrzennego

Импульсы и перспективы
развития южной дуги
Балтийского моря

Итоги транснационального проекта
по пространственному развитию.

- 4 | 5 *The South Baltic Arc project: general information*
Das Projekt South Baltic Arc: Allgemeine Informationen
Projekt „South Baltic Arc“: Informacje ogólne
Проект «South Baltic Arc»: общая информация
- 6 | 7 *Developing a transnational method for analysing spatial effectiveness*
Entwicklung einer transnationalen Methode zur Raumwirksamkeitsanalyse
Koncepcja transnarodowej metody analizy skuteczności przestrzennej
Развитие транснационального метода по анализу эффективности пространства
- 8 | 9 *Preliminary transport infrastructure improvement surveys on the Via Hanseatica*
Voruntersuchungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur entlang der Via Hanseatica
Wstępne badania dotyczące poprawy infrastruktury transportowej wzdłuż Via Hanseatica
Предварительные исследования по улучшению транспортной инфраструктуры вдоль «Via Hanseatica»
- 10 | 11 *Preparatory planning of large business sites*
Planerische Vorbereitung von Gewerbegroßstandorten
Planistyczne przygotowanie dużych terenów komercyjnych
Плановая подготовка мест размещения крупных предприятий
- 12 | 13 *Szczecin's future as a centre in the German-Polish frontier area*
Die Zukunft Stettins als Zentrum im deutsch-polnischen Grenzraum
Przyszłość Szczecina jako centrum polsko-niemieckiego pogranicza
Будущее города Стетин в качестве центра немецко-польского пограничного пространства
- 14 | 15 *The Polish coastal voivodships: improving cooperation and competitiveness*
Stärkung der Zusammenarbeit und Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Küstenwojewództern
Wzmocnienie współpracy i konkurencyjności polskich województw położonych na wybrzeżu
Усиление сотрудничества и конкурентоспособности польских прибрежных воеводств
- 16 | 17 *Approaches for improving the Kaliningrad region's integration in the South Baltic Arc region*
Handlungsansätze für eine bessere Integration des Kaliningrader Gebiets in die South Baltic Arc-Region
Założenia działań na rzecz lepszej integracji obszaru Kaliningradu z regionem „South Baltic Arc“
Предварительное проектирование действий для лучшей интеграции Калининградской области в «South Baltic Arc регион»
- 18 | 19 *Future prospects*
Ausblick
Perspektywy
Обзор



The Baltic Sea area is one of Europe's fastest-growing economic regions. Regions along the South Baltic Arc between Lübeck and St. Petersburg are increasingly involved in developments which require the removal of national and regional barriers and the exploitation of opportunities. This is why, in 2001, the spatial development ministers of the Baltic Sea states proposed that the South Baltic Arc regions intensify their collaboration and put increased emphasis on the Via Hanseatica transport corridor as their common development axis in VASAB 2010+, their joint development strategy.

This approach was taken up by German, Latvian, Lithuanian, Polish, and Russian regions collaborating in the INTERREG III B South Baltic Arc project. I am pleased to introduce here the results of three years of productive cooperation which show how, in a very special way, this interregional cooperation has led to concrete results and effective solutions for problems, results which are both a basis and an encouragement for still closer future cooperation in the South Baltic Arc region.

Die Ostseeregion gehört zu den am schnellsten wachsenden Wirtschaftsräumen Europas. Auch die Gebiete entlang des südlichen Ostseebogens zwischen Lübeck und St. Petersburg haben mehr und mehr an der positiven Entwicklung teil. Dafür müssen über nationale und regionale Grenzen hinweg Hemmnisse abgebaut und Chancen genutzt werden. Aus diesem Grund regten die Minister für Raumentwicklung der Ostseestaaten 2001 im Rahmen ihrer Entwicklungsstrategie „VASAB 2010+“ eine intensive Zusammenarbeit der Regionen im südlichen Ostseebogen und die Stärkung des Verkehrskorridors „Via Hanseatica“ als ihre gemeinsame Entwicklungsachse an.

Dieser Ansatz wurde mit dem INTERREG IIIB Projekt „South Baltic Arc“ von Regionen aus Deutschland, Polen, Russland, Litauen und Lettland aufgegriffen. Ich freue mich, Ihnen die Ergebnisse unserer dreijährigen fruchtbaren Zusammenarbeit vorstellen zu können. Sie zeigen in besonderer Weise, dass diese länder- und regionsübergreifende Zusammenarbeit zu konkreten Ergebnissen und effektiven Problemlösungen geführt hat, die Grundstein und Anreiz für eine zukünftig noch intensivere Zusammenarbeit in der South Baltic Arc Region bilden.

Region Morza Bałtyckiego należy do najszybciej rozwijających się obszarów gospodarczych Europy. Również obszary wzdłuż Łuku Południowego Bałtyku między Lubeką a St. Petersburgiem w coraz większy sposób w tym pozytywnym rozwoju partycypują. W tym celu należy jednak ponad granicami narodowymi i regionalnym likwidować bariery i wykorzystywać szanse. Z tego też powodu Ministrowie do spraw gospodarki przestrzennej państw basenu Morza Bałtyckiego zainicjowali w 2001r. w ramach swojej strategii rozwojowej „VASAB 2010+“ intensywną współpracę regionów na Łuku Południowego Bałtyku oraz wzmocnienie korytarza transportowego „Via Hanseatica“ jako jego osi rozwojowej.

Ten tok myślowy został podjęty w programie INTERREG III B w projekcie „South Baltic Arc“ przez regiony z Polski, Niemiec, Rosji, Litwy i Łotwy. Dziś cieszę się, móc przedstawić Państwu wyniki tej trzyletniej, owocnej współpracy. Pokazują one w szczególności sposób, iż ta współpraca między państwami i regionami doprowadziła do konkretnych wyników, które tworzą podwaliny i zachętę do przyszłej, jeszcze bardziej intensywnej współpracy w regionie „South Baltic Arc“.

Регион Балтийского моря относится к наиболее быстро развивающимся экономическим пространствам Европы. Также и территории вдоль Южной Балтийской дуги между Любеком и Санкт-Петербургом вносят все больший вклад в положительное развитие. Такое развитие нуждается в устранении препятствий как между странами, так и между регионами, а также в использовании имеющихся возможностей. Поэтому ответственные за пространственное планирование и развитие министры стран региона Балтийского моря договорились в 2001 году в рамках стратегии развития „VASAB 2010+“ об интенсивном сотрудничестве регионов Южной Балтийской дуги и об укреплении транспортного коридора, видя в этом шансы совместного развития. Такой подход был поддержан регионами Германии, Польши, России, Литвы и Латвии, участвующими в проекте INTERREG-IIIB „Южная Балтийская дуга“. Я рад представить Вам результаты нашего плодотворного трехлетнего сотрудничества. Они убедительно свидетельствуют о том, что такое взаимодействие стран и регионов принесло конкретные плоды и обеспечило эффективное решение проблем и создает тем самым основу и стимулы для дальнейшего усиления сотрудничества в регионе Южной Балтийской дуги в будущем.

Helmut Holter
Minister for Labour, Building
and Regional Development
Mecklenburg-Vorpommern



Participating Regions along the Via Hanseatica

The South Baltic Arc project involved the implementation of a number of measures to encourage regional development along the transnational transport corridor between Lübeck and St. Petersburg, the Via Hanseatica. From February 2002 to May 2005, about €900,000 was made available for the project. Of this funding €583,000 came from the EU through the INTERREG IIIB BSR programme, and a further €145,000 from the PHARE CBC programme. The remainder was contributed by the partners in the project. Participating in the project were eleven Latvian, Lithuanian, German, Polish, and Russian local and regional territorial corporations. Overall responsibility was vested in the Ministry for Labour, Building and Regional Development Mecklenburg-Vorpommern (Spatial Planning Department), which acted as lead partner.

Im Rahmen von „South Baltic Arc“ wurden entlang des transnationalen Verkehrskorridors „Via Hanseatica“ zwischen Lübeck und St. Petersburg Maßnahmen zur Förderung der Regionalentwicklung durchgeführt. Dafür standen zwischen Februar 2002 und Mai 2005 rund 900.000 Euro zur Verfügung. Die EU stellte 583.000 Euro davon aus dem Programm INTERREG IIIB BSR und weitere 145.000 Euro aus dem Programm PHARE CBC PL zur Verfügung. Den Rest der Mittel brachten die Projektpartner auf. An dem Projekt beteiligten sich elf lokale und regionale Gebietskörperschaften aus Deutschland, Polen, Russland, Litauen und Lettland. Die Gesamtverantwortung lag bei der Obersten Landesplanungsbehörde im Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, das die Rolle des Lead Partners übernahm.

W ramach projektu „South Baltic Arc“ przeprowadzono wzdłuż transnarodowego korytarza transportowego „Via Hanseatica“ między Lubeką a St. Petersburgiem działania na rzecz wspierania rozwoju regionalnego. W okresie czasu między lutym 2002 i majem 2005r. na cel ten do dyspozycji oddano około 900.000 euro. Unia Europejska dofinansowała z tej kwoty 583.000 euro z programu INTERREG III BSR i 145.000 euro z programu PHARE CBC PL. Pozostałe środki pochodziły od partnerów projektu. W projekcie wzięło udział 11 lokalnych i regionalnych podmiotów terenowych z Polski, Niemiec, Rosji, Litwy i Łotwy. Całościowa odpowiedzialność spoczywała na Naczelnej Instancji Planowania Krajowego w Ministerstwie Pracy, Budownictwa i Rozwoju Kraju Związkowego Meklemburgi-Pomorza Przedniego, która przejęła rolę partnera wiodącego.

В рамках «South Baltic Arc» будут проведены мероприятия по стимулированию регионального развития вдоль «Via Hanseatica» – транспортного коридора между Любеком и Санкт-Петербургом. Для этого было в распоряжении 900.000 евро с февраля 2002 по май 2005. Из этой суммы Европейский Союз предоставил в распоряжение 583.000 евро из программы INTERREG III BSR и 145.000 евро из программы PHARE CBC PL. Остаток средств был собран партнерами по проекту. В проекте принимали участие 11 местных и региональных юридических лиц из Германии, Польши, России, Литвы и Латвии. Общая ответственность лежала на сотрудниках Высшего интегрального планирования развития страны при Министерстве труда, строительства и развития в земле Мекленбург-Передняя Померания (Mecklenburg-Vorpommern), которое взяло на себя роль Lead Partner (лидирующего партнера).

The South Baltic Arc project combined transnational spatial planning (for example, the harmonisation of regional development strategies) with development measures dealing with specific potentials and problems in subregions (for example, developing large business sites in Mecklenburg-Vorpommern).

It was thus possible to take concrete steps contributing to the development of the regions in the South Baltic Arc.

The project is of great importance and topicality to the participating regions:

- The coast-parallel motorway BAB 20 makes Mecklenburg-Vorpommern more attractive for businesses. Well-directed measures can make the most of it for stimulating the economy.
- The Via Hanseatica has not been included in the transeuropean transport network TEN/TINA between Szczecin and Gdansk. Thus, there is a danger that positive effects from Poland's EU accession will not be taken advantage of.
- Since the most recent expansion Kaliningrad region is a Russian enclave within the territory of the EU. Cooperation with neighbours diminishes the danger to loose contact with the development in the South Baltic Arc region.

„South Baltic Arc“ kombinierte transnationale Raumplanung (z. B. die Abstimmung regionaler Entwicklungsstrategien) mit Entwicklungsmaßnahmen, die spezifische Potenziale und Probleme in Teilräumen aufgreifen (z. B. Entwicklung von Großgewerbestandorten in Mecklenburg-Vorpommern). Auf diese Weise wurden konkrete Beiträge zur Entwicklung der Regionen im südlichen Ostseebogen geleistet.

Das Projekt ist für die teilnehmenden Regionen von großer Bedeutung und Aktualität:

- Die Küstenautobahn BAB 20 macht Mecklenburg-Vorpommern attraktiver für Unternehmen. Dies muss durch gezielte Maßnahmen zur Wirtschaftsförderung genutzt werden.
- Die Via Hanseatica ist zwischen Stettin und Danzig nicht in das transeuropäische Verkehrsnetzwerk aufgenommen worden. Dadurch besteht die Gefahr, dass Entwicklungseffekte aus dem EU Beitritt Polens ungenutzt bleiben.
- Das Kaliningrader Gebiet ist durch die Osterweiterung zur russischen Enklave innerhalb der EU geworden. Kooperation mit den Nachbarn vermindert die Gefahr, von der Entwicklung des südlichen Ostseebogens abgekoppelt zu werden.

Projekt „South Baltic Arc“ łączył transnarodowe planowanie przestrzenne (np. uzgodnienia regionalnych strategii rozwojowych) z działaniami rozwojowymi, które dotyczyły specyficznych potencjałów i problemów obszarów częściowych (np. rozwój dużych terenów komercyjnych w Meklemburgii-Pomorzu Przednim). W ten sposób przyczyniano się konkretnie do rozwoju regionów łuku południowego Bałtyku.

Projekt ma ogromne znaczenie i dotyczy problemów aktualnych dla uczestniczących w nim regionów:

- Autostrada BAB 20 równoległa do linii wybrzeża czyni Land Meklemburgia-Pomorze Przednie bardziej atrakcyjnym dla przedsiębiorców. Podjęcie odpowiednio ukierunkowanych działań wpłynie na rozwój gospodarczy landu,
- Korytarz transportowy Via Hanseatica na odcinku między Szczecinem a Gdańskiem nie został włączony do transeuropejskiej sieci transportowej TEN/ TINA. Wówczas istnieje zagrożenie, iż szanse związane z przystąpieniem Polski do UE nie zostaną w pełni wykorzystane,
- Obserwujemy ekspansję regionu kaliningardzkiego, który stanowi rosyjską enklawę w ramach terytorium UE. Współpraca z sąsiadującymi obszarami zmniejsza zagrożenie utraty wpływu na rozwój w regionie Łuku Południowego Bałtyku.

«South Baltic Arc» совместил транснациональное пространственное планирование (к примеру, согласование по региональным стратегиям развития) с мероприятиями по развитию, которые затрагивали специфические потенциалы и проблемы частей территории (к примеру, развитие мест расположения крупных предприятий в Мекленбург-Передняя Померания). Таким образом, были предприняты конкретные шаги по развитию регионов в южной дуге Балтийского моря. Этот проект имеет для участвующих регионов большое значение и актуальность.

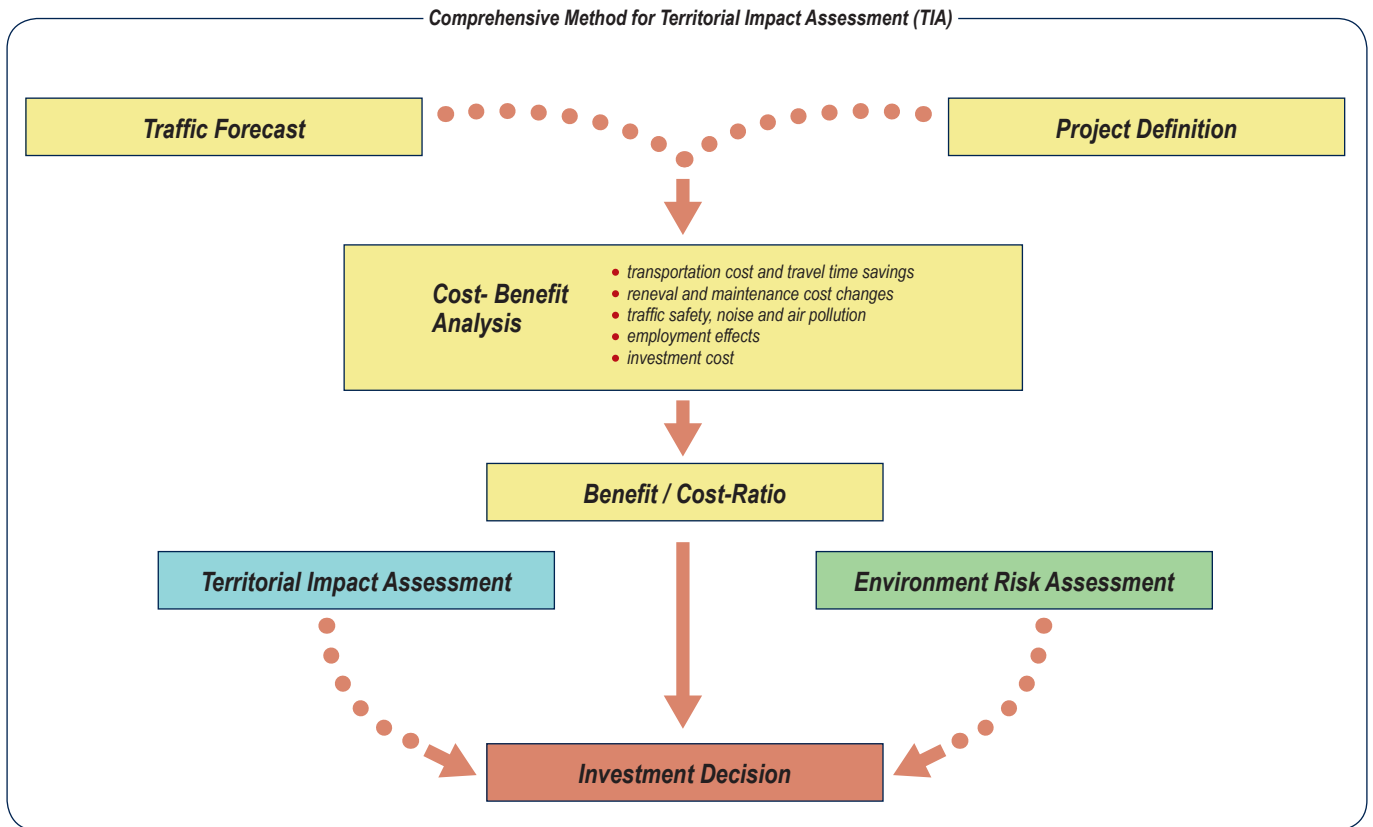
- Прибрежная автострада BAB 20 делает Мекленбург-Переднюю Померию более привлекательной для предприятий. Это должно быть использовано целенаправленно для развития экономики.
- Via Hanseatica между Щецином и Гданьском не принята в трансевропейскую транспортную сеть. Этим самым существует опасность, что эффекты от вступления Польши в ЕС останутся не использованными.
- Калининградская область стала, благодаря расширению ЕС на восток, анклавом России внутри ЕС. Кооперация с соседями уменьшает опасность оказаться в стороне от развития южной балтийской дуги.

Contents of the Project

Work-package 1 <i>Harmonized development strategies</i>			
Work-package 2 <i>Improvements of the Via Hanseatica Transport Corridor</i>			
Work-package 3 <i>Regional development measures</i>			
Development of large-scale industrial areas in Mecklenburg-Vorpommern	Development potentials in the Szczecin Area	Sub-projects in Poland	Sub-projects in Kaliningrad Oblast

Basics of the INTERREG- and Phare-financed Parts

INTERREG III B	PHARE CBC
36 months	10months
12 partners DE, PL, RUS, LT, LV 783.000 EUR total budget (587.000 EUR ERDF)	6 partners DE, PL, RUS, LV 181.719 EUR total budget (145.375 EUR PHARE)
www.south-baltic-arc.org	www.southbalticarc.pl
www.am.mv-regierung.de/raumordnung/transnational.html	



An international group of specialists developed an internationally-applicable system for analysing the spatial effectiveness of transport projects (territorial impact assessment – TIA). It is a further step in the improvement of planning tools in the new EU countries and Russia.

The method which has been developed allows the development effects of planned transport investment to be assessed from a regional point of view on the basis of the original regional accessibility deficits and the expected improvements resulting from the project, the region's structural weaknesses and strengths, and the potential number of those benefiting. It allows an understandable setting of priorities at the programme level. This method of analysing spatial effectiveness is, together with environmental impact assessments and cost-benefit analyses, a fundamental component for the comprehensive assessment of individual measures.

The method underwent practical testing in the three northern Polish voivodships, and Kaliningrad.

Eine Expertengruppe entwickelte eine international übertragbare Methodik zur Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) von Verkehrsprojekten. Sie ist ein Beitrag zur Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten in den neuen EU-Mitgliedsstaaten und Russland.

Mit der entwickelten Methode können anhand der ursprünglichen Erreichbarkeitsdefizite betroffener Teilräume, ihrer Strukturschwäche/-stärke, der zu erwartenden projektbedingten Verbesserungen und der Zahl potenzieller Nutznießer die Entwicklungseffekte geplanter Verkehrsinvestitionen aus regionaler Sicht bewertet werden. Sie ermöglicht somit eine nachvollziehbare Prioritätensetzung auf Programmebene. Neben der Umweltverträglichkeitsprüfung und einer Kosten-Nutzen-Analyse ist die RWA elementarer Baustein einer umfassenden Evaluierung von Einzelmaßnahmen.

Die Methode wurde in den drei nördlichen polnischen Wojewodschaften und in Kaliningrad praktisch erprobt.

Międzynarodowa grupa ekspertów stworzyła dającą się międzynarodowo aplikować metodykę analizy skuteczności przestrzennej (ASP) projektów transportowych. Jest to wkład do dalszego rozwoju instrumentów planowania w nowych państwach członkowskich UE i Rosji.

Przy pomocy zbudowanej metody można na podstawie pierwotnych regionalnych deficytów dostępności i oczekiwanej, uwarunkowanej danym projektem poprawy jego słabości / siły strukturalnej oraz liczby potencjalnych użytkowników ocenić efekty rozwojowe planowanych inwestycji transportowych z regionalnego punktu widzenia. Metoda ta umożliwiała tym samym dające się prześledzić ustalenie priorytetów na poziomie programu. Poza oceną oddziaływania na środowisko oraz analizą kosztów i korzyści ASP stanowi elementarną składową szeroko zakrojonej ewaluacji indywidualnych przedsięwzięć.

Praktyczne próby tej metody miały miejsce w trzech północnych polskich województwach i w Kaliningradzie.

Международная группа экспертов разработала методiku анализа эффективности пространства транспортных проектов (RWA) с возможностью ее международного применения. Эта методика – вклад в дальнейшее развитие инструментов планирования новых стран-членов ЕС и России. При помощи разработанной методики, на основе изначального дефицита досягаемости региона и ожидаемых в связи с проектом улучшений, на основе ее слабости/силы и на основе количества потенциальных пользователей можно оценить с региональной точки зрения эффекты развития транспортных инвестиций. Она позволяет таким образом устанавливать приоритеты на программных уровнях. Наряду с проверкой экологической совместимости и анализа затрат и результатов, RWA является звеном всеобъемлющей оценки отдельных мероприятий.

Методика была проверена на практике в 3 северных польских воеводствах и в Калининграде.

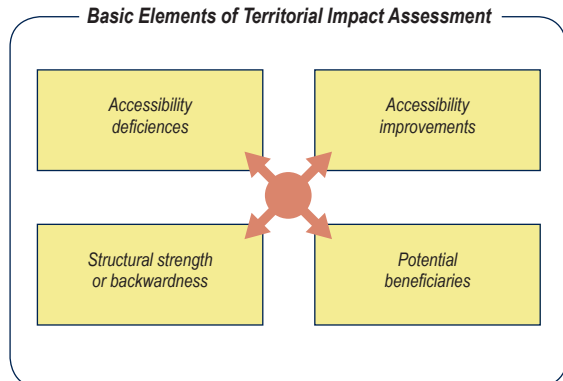
Although the Via Hanseatica is the spine of the South Baltic Arc region, and very important for the Baltic region's development, it has only been included in the transeuropean transport network TEN/TINA between Danzig, and Riga, so there is no comparable comprehensive transport planning data available for all sections of the route. This had to be taken into account during the development of the method for analysing the spatial effectiveness of transport projects.

Der Verkehrskorridor Via Hanseatica ist das „Rückgrat“ der South Baltic Arc Region und von großer Bedeutung für die Entwicklung des Ostseeraums. Dennoch ist er nur zwischen Danzig und Riga als Korridor 1A in das transeuropäische Verkehrsnetzwerk TEN/TINA aufgenommen worden. Umfassende vergleichbare Verkehrsplanungsdaten stehen deshalb nicht für alle Teilstücke zur Verfügung. Dies war bei Entwicklung der RWA-Methode zu berücksichtigen.

Korytarz transportowy „Via Hanseatica“ jest „kręgosłupem“ regionu Łuku Południowego Bałtyku i ma duże znaczenie dla rozwoju obszaru basenu Morza Bałtyckiego. Mimo tego tylko na odcinku między Gdańskiem a Rygą został on wprowadzony do transeuropejskich sieci transportowych TEN/TINA jako korytarz A1. Dlatego też nie dla wszystkich pozostałych odcinków cząstkowych istnieją odpowiednio porównywalne dane dotyczące planowania w transporcie. Należało to uwzględnić przy koncyptowaniu metody ASP.

Транспортный коридор «Via Hanseatica» является основной артерией региона South Baltic Arc и имеет большое значение для развития побережья Балтийского моря. Между тем он только между Гданьском и Ригой принят в трансевропейскую транспортную сеть TEN/TINA в качестве коридора 1А. Подобные обширные данные по планированию перевозок имеются не на все участки. Это было принято во внимание при разработке методики RWA.

Basic Elements of Territorial Impact Assessment



European Commission: Selection of Core Indicators for Transport Infrastructure Networks

Type of Indicator	Definition	Measurement
Core Output Indicators		
Rail infrastructure	High speed railway infrastructure (constructed or upgrated)	km Degree of network completion (%)
Motorway infrastructure	Motorways constructed or upgrated	km Degree of network completion (%)
Core Result Indicators		
Time saved	Reduction in journey time	(journey time x freight/ passenger volume)
Accessibility gains	Indicator measuring accessibility allowed by new transport infrastructure	ESS (Equivalent Straight line Speed)
Core Indicators Specific Impacts		
Traffic flows	Traffic flows of vehicles/ passengers/ freight after one year	Increase or decrease (%)
Core Indicators Global Impacts		
Environmental impact	Increased or decreased pollution (CO ₂ , NO _x ...)	Increase or decrease (%)
Employment (created and safeguarded)	Jobs in companies or institutions created or safeguarded as a result of supported transport projects	Number and % of total jobs (Men/ Women)

Preliminary transport infrastructure improvement surveys on the Via Hanseatica
Voruntersuchungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur entlang der Via Hanseatica
Wstępne badania dotyczące poprawy infrastruktury transportowej wzdłuż Via Hanseatica
Предварительные исследования по улучшению транспортной инфраструктуры вдоль «Via Hanseatica»

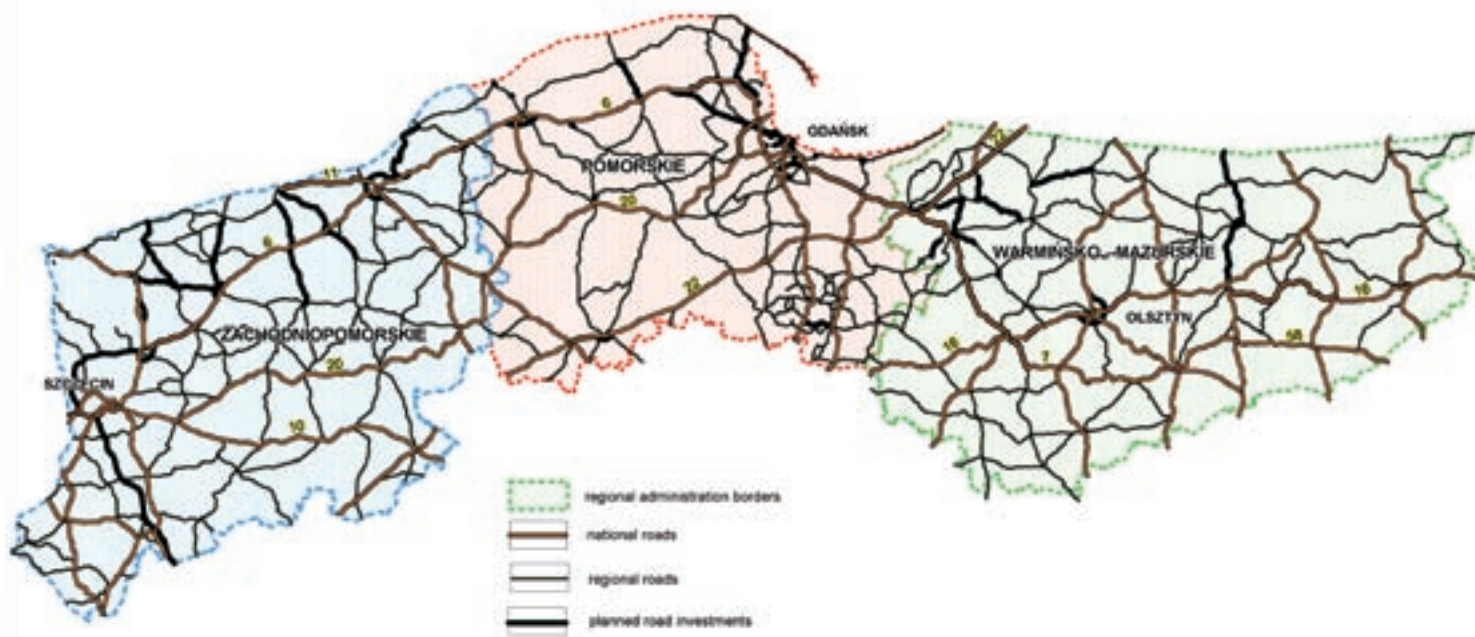
The inter and intra-regional coupling of the markets for goods, services, and labour in the South Baltic Arc region is a pre-condition for increasing regional competitiveness which also requires an efficient transport infrastructure parallel to the coast. Particularly in the Polish part of the Via Hanseatica this transport infrastructure is significantly underdeveloped. Furthermore, the Russian outpost of Kaliningrad results in either time-consuming alternative routing or long delays waiting at the borders.

Die Verknüpfung von Güter-, Dienstleistungs- und Arbeitsmärkten in der South Baltic Arc Region ist Voraussetzung für die Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit. Dazu bedarf es einer leistungsfähigen küstenparallelen Verkehrsinfrastruktur. Diese weist aber vor allem im polnischen Teil des Via-Hanseatica-Korridors erhebliche Defizite auf, und Kaliningrad als EU-Exklave zwingt zu zeitraubenden Umwegen oder Wartezeiten an der Grenze.

Połączenie między- i wewnątrzregionalne rynków dóbr, usług i pracy w regionie South Baltic Arc jest warunkiem wzrostu regionalnej konkurencyjności. W tym celu potrzebna jest wydajna, równoległa do wybrzeża infrastruktura komunikacyjna. Tu jednak występują poważne deficyty, przede wszystkim w polskiej części korytarza Via Hanseatica oraz w Kaliningradzie, jako eksklawie UE, co zmusza do powodujących stratę czasu objazdów i określonych czasów oczekiwania na granicy.

Внешние и внутренние региональные связи рынков товара, услуг и труда в регионе South Baltic Arc являются предпосылкой роста региональной конкурентоспособности. Для этого необходимы продуктивные транспортные инфраструктуры вдоль побережья. Прежде всего, польская часть коридора Via Hanseatica обнаруживает существенный дефицит этого. А Калининград, который является ЕС – эксклавом принуждает к отнимающим много времени объездам или простоям на границе.

Planned Road Investments in the Polish Parts of the Via Hanseatica Transport Corridor





Ring Road in Goleniow



Bridge across the Regalica River

The South Baltic Arc project worked on preparing the development of the transport infrastructure parallel to the coast in the Polish voivodships of West Pomerania, Pomerania, and Warmia-Mazury. Using the methods for analysing the spatial effectiveness of transport projects developed in the course of the South Baltic Arc project six of 102 already-planned projects were selected as being particularly important for the complete network and for spatial development. For each of the six, a more detailed survey of the investments required, and the further steps for their implementation was carried out. Following this preparatory work, the three coastal voivodships made joint representations to national and supranational decision makers for the implementation of the six projects.

South Baltic Arc bereitete den Ausbau der küstenparallelen Verkehrsinfrastruktur in den polnischen Wojewodschaften Westpommern, Pommern und Ermland-Masuren vor. Unter Verwendung der im Projekt entwickelten RWA-Methode wurden aus 102 ohnehin geplanten Straßenbaumaßnahmen sechs Projekte ausgewählt, die eine vorrangige Bedeutung für das Gesamtnetz und die regionale Entwicklung haben. Für jedes von ihnen wurden dann durch vertiefende Voruntersuchungen der konkrete Investitionsbedarf ermittelt und weitere Schritte für die Umsetzung festgelegt. Auf Grundlage dieser Vorbereitungen setzen sich die drei Küstenwojewodschaften gemeinsam bei nationalen und supranationalen Entscheidungsträgern für die Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen ein.

Projekt South Baltic Arc przygotowywał rozbudowę równoległej do wybrzeża infrastruktury transportowej w polskich województwach Zachodniopomorskim, Pomorskim i Warmińsko-Mazurskim. Przy zastosowaniu powstałej w projekcie metody ASP wybrano spośród 102 już i tak planowanych przedsięwzięć w zakresie budowy dróg sześć projektów, które mają priorytetowe znaczenie dla całości sieci komunikacyjnej oraz rozwoju regionalnego. Dla każdego z nich przeprowadzono następnie pogłębione badania wstępne ukierunkowane na ustalenie konkretnych potrzeb inwestycyjnych oraz dalszych kroków w kierunku realizacji. Na podstawie tych wstępnych badań trzy położone na wybrzeżu województwa angażują się u narodowych i supranarodowych decydentów na rzecz wdrażania wybranych zadań.

South Baltic Arc подготовил расширение параллельных к побережью транспортных инфраструктур в польских воеводствах Западно-поморское, Поморское и Варминско-Мазурское. При применении разработанной в проекте RWA-методики из 102 запланированных мероприятий по постройке дорог, были выбраны 6 проектов, которые имеют первостепенное значение для общей сети дорог и для регионального развития. Для каждого из них путем углубленных предварительных исследований была определена конкретная потребность в капиталовложениях, и были также определены дальнейшие шаги по осуществлению. На основании этих приготвлений 3 прибрежные воеводства прилагают совместные усилия по одобрению выбранных мероприятий структурами на национальном и наднациональном уровнях, которые ответственны за принятие решений.

Preparatory planning of large business sites
Planerische Vorbereitung von Gewerbezooandorten
Planistyczne przygotowanie duzych terenow komercyjnych
Плановая подготовка мест размещений крупных предприятий

Areas for commercial and industrial developments for a wide range of investor requirements have to be available to maintain regional competitiveness. Businesses are only ready to consider sites that can be available within a short time. This means that there has to be preparatory planning for large business sites. Taking into account that demand is uncertain, the expensive servicing of such areas has to be avoided.

The South Baltic Arc project included developing a multi-stage process for planning large business sites, the application of which was demonstrated in Mecklenburg-Vorpommern. This involved seven such sites, with a range of location profiles, being prepared as far as the planning stage; these were then presented to investors in the course of the "Siting Offensive" in Mecklenburg-Vorpommern. The application of the method in Poland and Latvia is at present being prepared.

Die Sicherung der regionalen Wettbewerbsfahigkeit erfordert die Vorhaltung von Gewerbe- und Industrieflachen fur unterschiedlichste Investorenanspruche. Die Unternehmen akzeptieren dabei nur zeitnah verfugbare Standorte. Dies zwingt insbesondere fur flachenintensive „Grooandorte“ zu planerischen Vorbereitungen. Angesichts der unsicheren Nachfrage sind jedoch kostspielige Erschliessungen zu vermeiden. Im Rahmen von „South Baltic Arc“ wurde ein mehrstufiges Verfahren zur Planung von Groogewerbeflachen entwickelt und exemplarisch in Mecklenburg-Vorpommern angewandt. Im Ergebnis wurden sieben Groogewerbeflachen mit unterschiedlichen Standortprofilen bis zur Planreife vorbereitet. Sie werden im Rahmen der „Standort-offensive Mecklenburg-Vorpommern“ Investoren angeboten. Eine Anwendung der Methode in Polen und Lettland wird vorbereitet.

Zabezpieczenie regionalnej konkurencyjnosci wymaga utrzymywania terenow pod dzialalnosc gospodarcza i przemyslowa uwzgledniajaca roznorodne wymagania inwestorow. Przedsiobiorstwa akceptuja przy tym jedynie tereny, ktore moga szybko byc oddane do ich dyspozycji. Zmusza to, w szczegolnosci w przypadku zajmujacych duza powierzchnie „duzych terenow komercyjnych“ do odpowiedniego przygotowania planistycznego. Z uwagi na niepewnosci popytu nalezy jednak unikac kosztownych nakladow na uzbrojenie.

W ramach projektu „South Baltic Arc“ stworzono wieloetapowa procedure planowania wielkoobszarowych terenow komercyjnych i zastosowano ja przykladowo w Meklemburgii-Pomorzu Przednim. W wyniku tego postepowania przygotowano siedem wielkoobszarowych terenow komercyjnych o zroznicowanym profilu lokalizacji do momentu gotowosci planistycznej. Tereny te oferowane sa inwestorom w ramach „Ofensywy inwestycyjnej Meklemburgii-Pomorza Przedniego“. Przygotowywane jest zastosowanie tej metody w Polsce i na Lotwie.

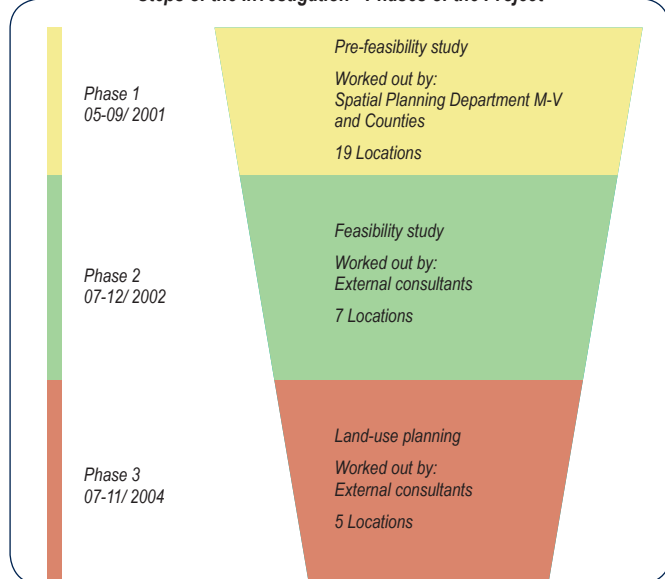
Обеспечение региональной конкурентоспособности требует наличия в запасе производственных и промышленных площадей предприятий для различных запросов инвесторов. Предприятия признают при этом только лишь имеющиеся в наличии места размещения. Это вынуждает предприятия в особенности те, которые занимают большие площади, к плановой подготовке. Ввиду сомнительного спроса необходимо избежать дорогих освоений.

В рамках «South Baltic Arc» был разработан многоступенчатый процесс по планированию больших производственных площадей, который был применен в Мекленбург-Передняя Померания. В результате были подготовлены 7 больших производственных площадей с различными профилями мест размещений. Они будут предложены инвесторам в рамках «Оффензива мест размещения предприятий в Мекленбург-Передней Померании». Подготавливается применения этой методики в Польше и Латвии.

Potential Locations for Large Business Sites in Mecklenburg-Vorpommern Examined in the Course of the Project



Steps of the Investigation - Phases of the Project



Methodology for the Development of Large Business Sites in Mecklenburg-Vorpommern

Location Neubrandenburg/ Trollenhagen – Results of the Feasibility Study

The planning takes place in three stages: (1) An initial survey makes a preliminary selection of sites. (2) A feasibility survey produces the planning fundamentals and cost estimates. The result may further reduce the final number of potential sites. (3) The necessary urban land-use plans and sectoral surveys are then produced. Thus, these areas can be made available to investors in a short timeframe.

Die Planung läuft in drei Schritten ab: (1) In einer Voruntersuchung wird eine Vorauswahl von Standorten getroffen. (2) Eine Machbarkeitsuntersuchung erarbeitet planerische Grundlagen und eine Kostenschätzung. Im Ergebnis kann die Zahl der Standorte weiter reduziert werden. (3) Für die ausgewählten Standorte werden zur Entwicklung notwendige Bauleitpläne und Fachgutachten erarbeitet. Damit können die Flächen zeitnah Investoren zur Verfügung gestellt werden.

Planowanie przebiega w trzech etapach: (1) W badaniu wstępnym dokonuje się wstępnego wyboru lokalizacji. (2) Opracowuje się analizę wykonalności, podstawy planistyczne oraz szacunek kosztów. W wyniku tych badań może dojść do dalszej redukcji liczby lokalizacji. (3) Dla wybranych lokalizacji opracowuje się konieczne do ich rozwoju plany zabudowy i ekspertyzy branżowe. Tym samym w krótkim czasie można tereny te oddać do dyspozycji inwestorów.

Планирование происходит в три шага: (1) Посредством предварительного рассмотрения выбираются предположительные места размещений предприятий. (2) Проводится исследования по осуществимости, во время которого разрабатываются плановые основы и оцениваются расходы. В результате количество мест размещений предприятий может быть уменьшено. (3) Для выбранных мест размещений предприятий вырабатываются необходимые руководства по строительству, и проводится экспертиза. Благодаря этому площади могут быть актуально предоставлены в распоряжение инвесторов.

Szczecin's future as a centre in the German-Polish border region
Die Zukunft Stettins als Zentrum im deutsch-polnischen Grenzraum
Przyszłość Szczecina jako centrum polsko – niemieckiego pogranicza
Будущее города Стетин в качестве центра немецко-польского пограничного пространства

Poland's EU entry means new opportunities for the German-Polish littoral. The city of Szczecin, which after 1945 only had central functions for the Polish province of West Pomerania, can now become a pole for development on both sides of the Oder. A precondition is, however, that development potentials in both its Polish and German catchment areas can be successfully combined and strengthened.

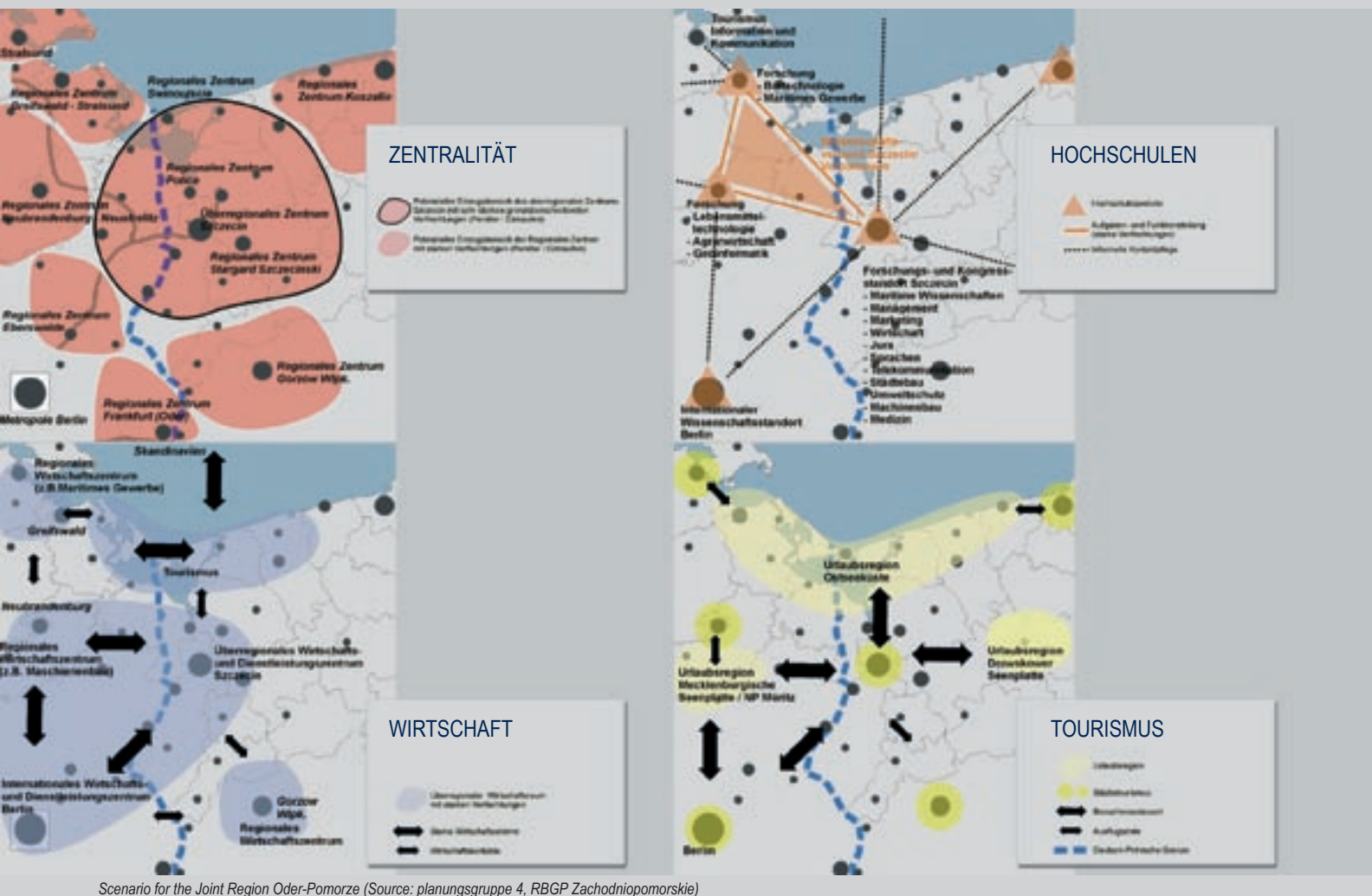
Durch den EU-Betritt Polens bieten sich neue Chancen für die deutsch-polnische Küstenregion. Die Stadt Stettin, die nach 1945 nur für die Wojewodschaft Westpommern als Zentrum diente, kann zum Entwicklungspol des Raumes beiderseits der Oder werden. Dies setzt voraus, dass Entwicklungspotenziale in ihrem polnischen und deutschen Einzugsbereich miteinander verbunden und gestärkt werden.

Przystąpienie Polski do UE stwarza dla polsko-niemieckiego regionu wybrzeża nowe szanse. Miasto Szczecin, które po 1945r. służy jak centrum dla województwa zachodniopomorskiego, może stać się biegunem rozwoju tego obszaru po obu stronach Odry. Jednak warunkiem jest tu powiązanie ze sobą i wzmocnienie potencjałów rozwojowych polskiej i niemieckiej części obszaru, na który Szczecin oddziałuje.

Благодаря вступлению Польши в ЕС открываются новые шансы для немецко-польского прибрежного региона. Город Стетин, который после 1945 года служил центром только лишь для Западно-поморского воеводства, может стать полюсом развития по обеим сторонам реки Одер. Это предполагает, что потенциалы развития в польском и немецком экономических районах будут связаны между собой, и будут усилены.

The Polish and German Catchment Area of Szczecin





Scenario for the Joint Region Oder-Pomorz (Source: planungsgruppe 4, RBGP Zachodniopomorskie)

The joint common spatial planning and labour market commission of Mecklenburg-Vorpommern and the voivodship of West Pomerania reached an agreement on the realisation of the vision of a common (border) region. According to this planning, by 2020 Szczecin should also have become an economic and service centre for the area on the German side of the border.

The links between Szczecin as a central place and east Mecklenburg-Vorpommern have hitherto been weak. Particularly for retailing, maritime businesses, tourism, and higher education, there are opportunities for strengthening links. Targeting cooperation in these areas is one possible first step on the road to joint German-Polish spatial planning and siting policies for the Szczecin area which take advantage of the identified potentials.

Die gemeinsame Raumordnungs- und Arbeitsmarktkommission von Mecklenburg-Vorpommern und der Wojewodschaft Westpommern verständigte sich auf die Verwirklichung der Vision einer „gemeinsamen (Grenz-)Region“. Nach dieser soll Stettin bis 2020 auch für die grenznahen deutschen Räume zum Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum werden.

Bislang sind die zentralörtlichen Verflechtungen zwischen Stettin und Ostmecklenburg/ Vorpommern allerdings gering. Vor allem in den Bereichen Einzelhandel, maritime Wirtschaft, Tourismus und Hochschulen bestehen jedoch Möglichkeiten, den Verflechtungsgrad zu erhöhen. Die gezielte Kooperation in den genannten Bereichen ist ein möglicher erster Schritt zu einer gemeinsamen deutsch-polnischen Raumordnungs- und Standortpolitik für den Raum Stettin, welche die identifizierten Potenziale ausschöpft.

Wspólna Komisja Gospodarki Przestrzennej i Rynku Pracy Województwa Zachodniopomorskiego i Meklemburgii Pomorza Przedniego porozumiała się co do realizacji wizji „wspólnego regionu (granicznego)”. W myśl tej wizji Szczecin ma stać się do 2020r. centrum gospodarczym i usługowym również dla niemieckich terenów położonych blisko granicy.

Z tym że do tej pory powiązania układu hierarchii sieci osadniczej między Szczecinem a Wschodnią Meklemburgia/ Pomorzem Przednim są niewielkie. Jednak szczególnie dla takich sektorów jak handel detaliczny, gospodarka morska, turystyka i szkolnictwo wyższe istnieją możliwości zwiększenia stopnia powiązań. Celowa kooperacja w wymienionych sektorach jest pierwszym możliwym krokiem w kierunku wspólnej polsko-niemieckiej polityki gospodarki przestrzennej i polityki urynkowania Szczecina jako lokalizacji gospodarczej, która dawałaby jeszcze lepsze możliwości wykorzystania zidentyfikowanych potencjałów.

Совместная комиссия по пространственному развитию и по вопросам рынка труда земли Мекленбург-Передняя Померания и Западно-поморского воеводства согласовала реализацию будущего „совместного (приграничного) региона”. В связи с этим Стетин до 2020 года должен стать экономическим центром и центром услуг для расположенных поблизости приграничных немецких территорий.

Пока, правда, сращения между Штетином и восточной Мекленбург-Передней Померанией незначительны. Прежде всего, в таких сферах, как розничная торговля, морская экономика, туризм и образование существует, все – таки возможность увеличить степень сращения. Планомерное сотрудничество в перечисленных сферах – это первый шаг к совместной немецко-польской политики порядка и размещения производства для региона Штетин, которая исчерпывает идентифицированные потенциалы.

The Polish coastal voivodships: improving cooperation and competitiveness
Stärkung der Zusammenarbeit und Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Küstenwojewództen
Wzmocnienie współpracy i konkurencyjności polskich województw położonych na wybrzeżu
Усиление сотрудничества и конкурентоспособности польских прибрежных воеводств

Strengthening the competitiveness of the predominantly structurally weak Polish coastal regions is essential for reducing prosperity differentials in the South Baltic Arc region. In this connection, the Polish voivodships of West Pomerania, Pomerania, and Warmia-Mazury have developed joint strategies as part of the PHARE project "South Baltic Development Zone – South Baltic Arc".

Zum Abbau der Wohlstandsunterschiede in der South Baltic Arc Region ist es notwendig, die Wettbewerbsfähigkeit der überwiegend strukturschwachen polnischen Küstenregionen zu stärken. Im Rahmen des PHARE-Projekts „South Baltic Development Zone – South Baltic Arc“ entwickelten die Wojewodschaften Westpommern, Pommern und Ermland-Masuren gemeinsame Handlungsstrategien dafür.

Celem likwidacji różnic w poziomie dobrobytu w regionie projektu South Baltic Arc koniecznym jest wzmocnienie konkurencyjności polskiego region wybrzeża o przeważająco słabych strukturach gospodarki. W ramach finansowanego z instrumentu przedakcesyjnego PHARE projektu „South Baltic Development – South Baltic Arc” województwa Zachodniopomorskie, Pomorskie i Warmińsko – Mazurskie wspólnie strategię działania w tym kierunku.

Для преодоления различий в благосостоянии в регионе South Baltic Arc, необходимо усилить конкурентоспособность преимущественно структурно-слабых польских прибрежных регионов. Для этого в рамках PHARE проекта «Южная Балтийская зона развития – South Baltic Arc» разработали воеводства Западно-поморское, Поморское и Варминско-Мазурское совместную стратегию действий.

Panorama of Szczecin



New Bridge in Gdansk





Impressions from the Polish Coastal Voivodships

In addition to the preparation of transport infrastructure measures, the joint activities of the three voivodships concentrated on the following areas:

- Based on a stocktaking of planned local investments, the identification of measures with a high priority for the development of the region as a whole and the assessment of their feasibility.
- Joint national and international marketing of the coastal regions, and preparations for the development of a GIS for regional monitoring and decision support .
- Proposals for spatial development planning and transnational cooperation projects as a basis for a joint strategy for the regions.

One of the results of the work on the project is that relations between the Polish voivodships and to international partners have been significantly deepened.

Neben der Vorbereitung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen konzentrierten sich die gemeinsamen Aktionen der Wojewodschaften auf folgende Bereiche:

- Basierend auf einer Bestandsaufnahme geplanter lokaler Investitionen wurden prioritäre Maßnahmen zur Entwicklung der Gesamtregion identifiziert und auf ihre Machbarkeit hin untersucht.
- Ein gemeinsames nationales und internationales Marketing der Küstenregionen und der Aufbau eines Geographischen Informationssystems zur Raumbewachung wurde vorbereitet.
- Vorschläge für regionale Entwicklungspläne und transnationale Kooperationsprojekte schaffen die Basis für eine zwischen den Regionen abgestimmte Strategie.

Eine Folge der Projektarbeit ist die wesentliche Vertiefung der Beziehungen zwischen den Wojewodschaften und zu internationalen Partnern.

Wspólne działania tych województw koncentrują się poza przygotowaniem przedsięwzięć infrastrukturalnych na następujących obszarach:

- Na bazie swoistej inwentaryzacji planowanych inwestycji lokalnych zidentyfikowano działania priorytetowe dla rozwoju całego regionu i zbadano je pod kątem ich wykonalności.
- Przygotowano wspólny narodowy i międzynarodowy marketing regionów wybrzeża oraz budowę systemu GIS celem obserwacji przestrzeni i wsparcia procesów decyzyjnych.
- Propozycje regionalnych planów rozwojowych oraz transnarodowe projekty kooperacji stanowią bazę dla strategii przyszłościowej uzgodnionej między regionami.

Jedną z konsekwencji współpracy jest zasadnicze pogłębienie stosunków między województwami i z ich międzynarodowymi partnerami.

Nаряду с подготовкой мероприятий по транспортной инфраструктуре, концентрируется совместная деятельность воеводств на следующих пунктах:

- Основываясь на запланированных местных инвестициях, были определены мероприятия по развитию всего региона и они были проверены на осуществимость
- Подготовлен совместный национальный и интернациональный маркетинг региона побережья, а также подготовлено сооружение GIS (географическая информационная система) для наблюдения за пространством и для поддержки решений.
- Предложения по региональным планам развития и транснациональным проектам по сотрудничеству создают основу для согласованной между регионами стратегии будущего.

Следствием работы над проектом является существенное углубление отношений между воеводствами и международными партнерами.

Approaches for improving the Kaliningrad region's integration in the South Baltic Arc region
Handlungsansätze für eine bessere Integration des Kaliningrader Gebiets in die South Baltic Arc-Region
Założenia działań na rzecz lepszej integracji obszaru Kaliningradu z regionem „South Baltic Arc“
Предварительное проектирование действий для лучшей интеграции Калининградской области в «South Baltic Arc регион»

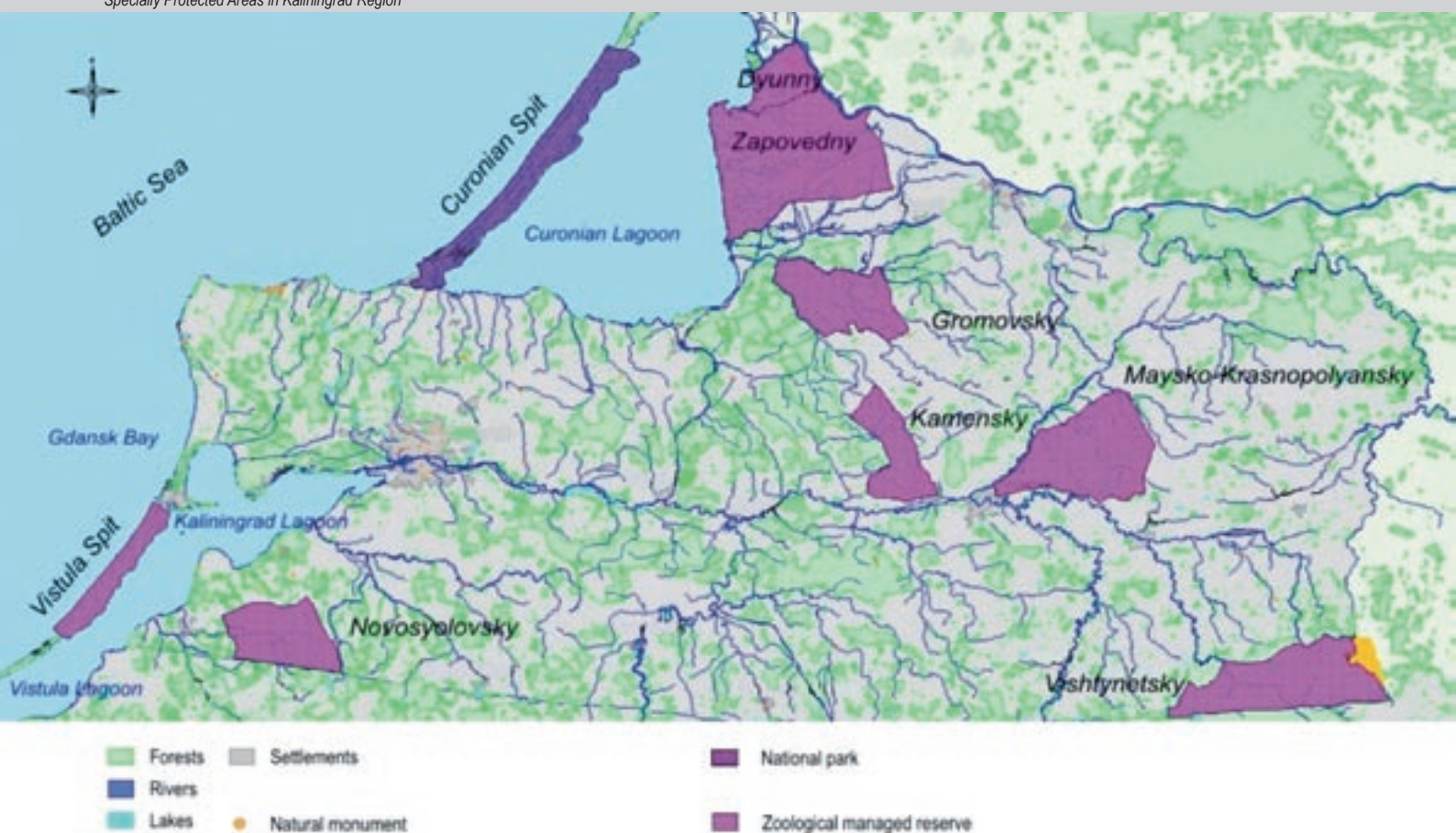
Since the most recent expansion of the EU the Russian outpost of Kaliningrad is the only section of the South Baltic Arc which is not part of the EU. This hinders the development of political and economic relations with the other states on the Baltic; there is a danger that the Kaliningrad region will loose contact with the dynamic developments taking place in the new member states, in particular.

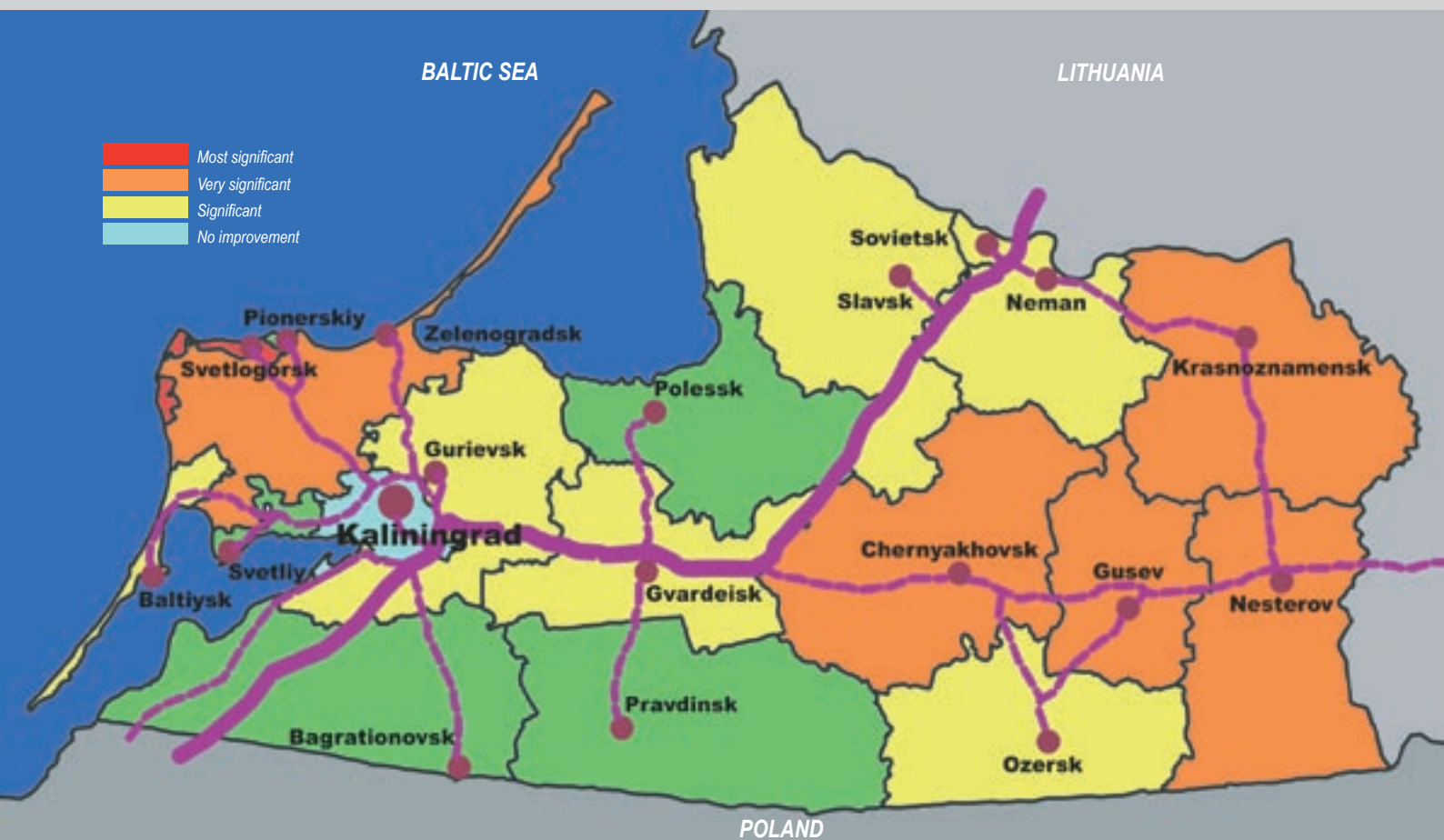
Die russische Exklave Kaliningrad ist nach der Osterweiterung der einzige Teil des südlichen Ostseebogens, der nicht zur EU gehört. Dies erschwert den Ausbau politischer und wirtschaftlicher Beziehungen zu den übrigen Ostseeanrainern und birgt die Gefahr, dass das Kaliningrader Gebiet den Anschluss an die dynamische Entwicklung insbesondere der neuen Mitgliedsstaaten verliert.

Rosyjska eksklawa Kaliningrad jest po rozszerzeniu UE na wschód jedyną częścią południowego łuku Bałtyku, który nie znajduje się na terytorium UE. Utrudnia to rozbudowę stosunków politycznych i ekonomicznych z pozostałymi państwami położonymi na Bałtykiem i niesie ze sobą zagrożenie, iż obszar Kaliningradu nie nadąży za dynamicznym rozwojem reszty obszaru, w szczególności nowych państw członkowskich UE.

Калининград – русский эксклав, является единственной частью южной дуги Балтийского моря, которая не входит в состав ЕС. Это усложняет расширение политических и экономических отношений к оставшейся прибрежной территории Балтийского моря и таит опасность того, что Калининградская область потеряет возможность присоединиться к динамическому развитию стран, новых членов ЕС.

Specially Protected Areas in Kaliningrad Region





Spatial Impact of Planned Road Investments in the Russian Part of the Via Hanseatica Transport Corridor

A closer integration of the Kaliningrad region in the Baltic Sea region is essential for the development of the South Baltic Arc and the reduction of prosperity differentials. The project, by transferring planning methods and the harmonisation of transport and development planning, contributed to this goal. Among the steps taken were the territorial and environmental impact assessment studies for the infrastructural measures in the Russian section of the Via Hanseatica which were performed with the involvement of Russian experts and the intensive integration of representatives of the Kaliningrad oblast in the interregional harmonisation of development strategies. That this was possible without financial support from the TACIS programme of the EU (which had been applied for) shows the political desire to support cooperation, and is already an important success for the further development of the South Baltic Arc region.

Für die Entwicklung des südlichen Ostseebogens und den Abbau von Wohlstandsunterschieden ist eine stärkere Integration von Kaliningrad in den Ostseeraum unerlässlich. South Baltic Arc trug mit dem Transfer von Planungsmethoden sowie der Abstimmung von Verkehrs- und Entwicklungsplanung dazu bei. So wurden mit Hilfe russischer Experten Raum- und Umweltverträglichkeitsstudien für Infrastrukturmaßnahmen im russischen Teil des Via Hanseatica Korridors durchgeführt. Vertreter des Oblast Kaliningrad wurden intensiv in die interregionale Abstimmung von Entwicklungsstrategien eingebunden. Dass dies auch ohne die beantragte finanzielle Unterstützung aus dem TACIS-Programm der EU gelang, zeigt den politischen Willen zur Kooperation und ist allein deshalb ein wichtiger Erfolg für den weiteren Integrationsprozess in der South Baltic Arc Region.

Dla rozwoju obszaru łuku południowego Bałtyku oraz dla likwidacji różnic w poziomie dobrobytu silniejsza integracja Kaliningradu z basenem Morza Bałtyckiego jest nieodzowna. Projekt South Baltic Arc przyczynił się poprzez transfer metod planowania oraz uzgadnianie planów transportowych i rozwojowych m.in. do tego, iż przeprowadzono przy współpracy z rosyjskimi ekspertami studia oceny oddziaływania na przestrzeń i oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć infrastrukturalnych w rosyjskiej części korytarza Via Hanseatica, a reprezentanci Obwodu Kaliningradzkiego zostali intensywnie włączeni w międzyregionalne uzgodnienia strategii rozwojowych. Fakt, iż udało się bez wnioskowanego wsparcia z programu TACIS pokazuje, że istnieje polityczna wola kooperacji i jest już sama w sobie ważnym czynnikiem sukcesu dla dalszego procesu integracji w regionie South Baltic Arc.

Для развития южной дуги Балтийского моря и преодоления различий в благосостоянии необходима более сильная интеграция Калининграда в Балтику. South Baltic Arc содействовал этому посредством трансфера методов планирования, а также голосованием по планированию перевозок и развития. Кроме этого с привлечением русских специалистов, были проведены исследования по пространственной и экологической совместимости инфраструктурных мер в русской части коридора Via Hanseatica, а также были привлечены к международному голосованию по стратегиям развития представители области Калининград. То, что это удалось без запрошенной поддержки от программы TACIS, показывает желание к сотрудничеству и является само по себе важным успехом для процесса дальнейшей интеграции в регионе South Baltic Arc.

The implementation-oriented activities described above demonstrate the value of concerted action, and the transnational method and content-related approaches to the further development of the South Baltic Arc region. The "Joint Position on Regional Cooperation in the South Baltic Development Zone", signed by the regions of the South Baltic Arc in June 2004, is an expression of the political determination to continue the process which has now begun.

In the course of the project a list of pressing themes and areas requiring action in the form of joint development activities was drawn up; it is based on an assessment of the pilot measures taken during the project and the targets of the relevant regional development strategies. This constitutes the basis for further "informal" measures; for example in the context of future INTERREG or Objective 3 projects. At the same time, the themes were taken into account during the revision of Mecklenburg-Vorpommern's spatial development programme and the Polish Voivodship of Pomerania's development strategy. These thus represent the first transnationally-coordinated official development strategies for the South Baltic Arc region.

The South Baltic Arc project has thus contributed to laying the foundations, concerning both politics and content, of an integrated development in the South Baltic Arc which enable a long-term collaboration for the benefit of the macro-region.

Die beschriebenen Maßnahmen zeigen methodische und inhaltliche Ansätze für die weitere regionsübergreifende Entwicklung der South Baltic Arc Region auf. Das von den Regionen des südlichen Ostseebogens im Juni 2004 unterzeichnete Danziger „Positionspapier zur Zusammenarbeit im südlichen Ostseebogen“ drückt den politischen Willen aus, den eingeschlagenen Weg fortzuführen.

Im Projekt wurde ein Katalog vorrangiger Themen- und Handlungsfelder für eine gemeinsame Entwicklung erarbeitet. Ihm liegen eine Auswertung der Pilotmaßnahmen und der Zielsetzungen relevanter regionaler Entwicklungsstrategien zugrunde. Weitere „informelle“ Maßnahmen, z.B. im Rahmen zukünftiger INTERREG- bzw. Ziel 3-Projekte, können folgen. Parallel fanden die Themen bei der Überarbeitung des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommerns und der Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Pommern Berücksichtigung, die damit die ersten transnational abgestimmten, formellen Entwicklungsstrategien in der South Baltic Arc Region sind.

South Baltic Arc hat somit einen Beitrag zu den politischen und inhaltlichen Grundlagen für eine integrierte Entwicklung im südlichen Ostseebogen geleistet, die eine langfristige Zusammenarbeit ermöglichen.

Opisane, ukierunkowane na realizację działania pokazują metodyczne i merytoryczne założenia dalszego rozwoju regionu South Baltic Arc i to ponad wewnętrznymi jego granicami oraz obrazują wartość dodaną skoordynowanych działań. Podpisana w czerwcu 2004r. w Gdańsku „Deklaracja Współpracy w Regionie Łuku Południowego Bałtyku” wyraża polityczną wolę kontynuacji obranej drogi.

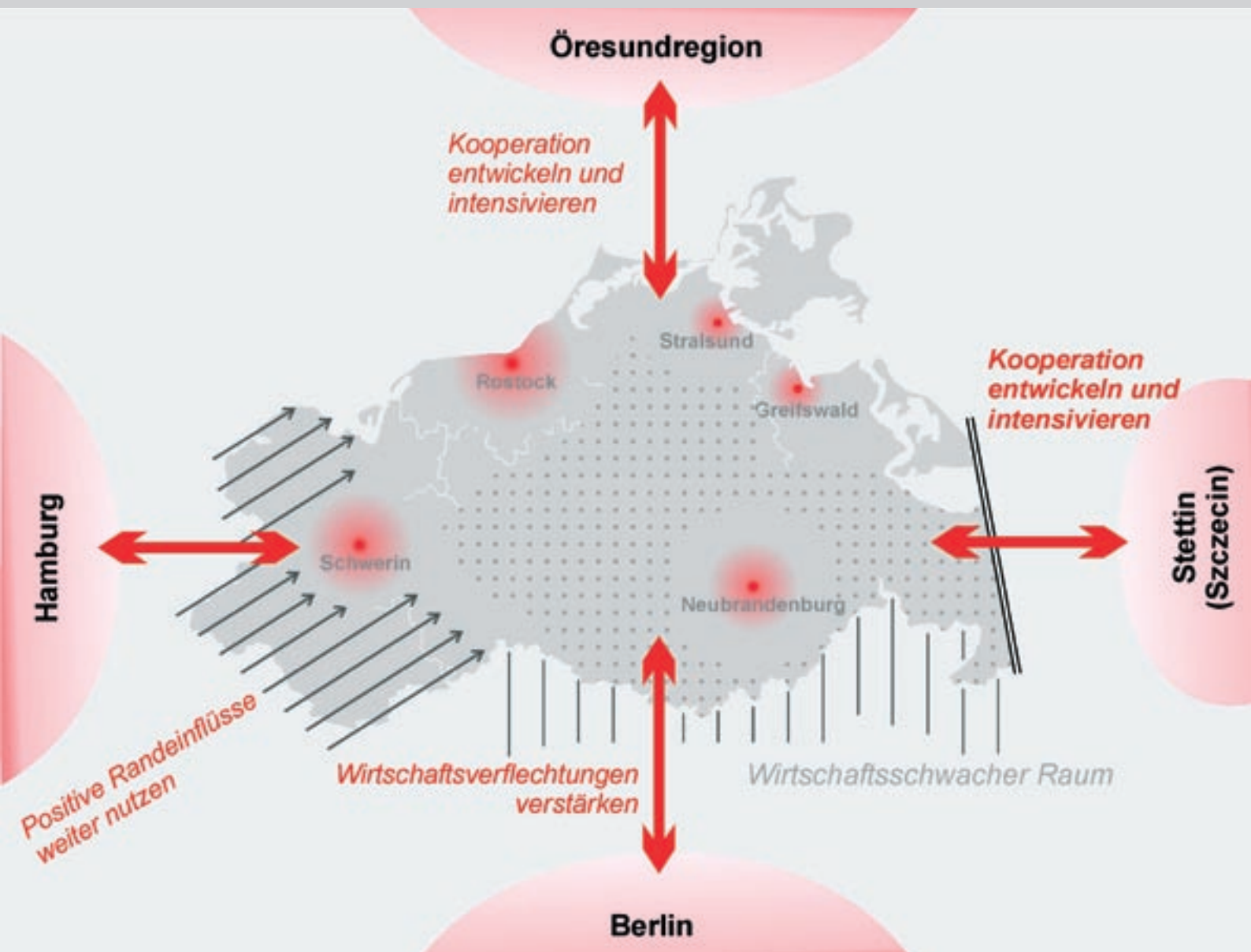
W ramach projektu opracowano katalog priorytetowych obszarów działania i tematów dla dalszych przedsięwzięć rozwojowych. Jego podstawą są oceny przeprowadzonych w toku projektu działań pilotażowych oraz oceny celów odpowiednich regionalnych strategii rozwoju. Tym samym stworzono podstawę dla dalszych „nieformalnych” działań, np. w ramach przyszłego programu Interreg bądź programów dla obszarów celu trzeciego. Równoległe tematy te zostały uwzględnione przy aktualizacji Programu Rozwoju Kraju Związkowego Meklemburgii-Pomorze Przednie oraz Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego. Poprzez ten fakt dokumenty te stały się pierwszymi transnarodowo uzgodnionymi formalnymi strategiami rozwojowymi w regionie South Baltic Arc. Projekt South Baltic Arc przyczynił się więc do stworzenia politycznych i merytorycznych podstaw zintegrowanego rozwoju na obszarze łuku południowego Bałtyku, które umożliwiają długofalową współpracę na korzyść makroregionu.

Opisанные действия показывают трансрегиональные методические предпосылки для дальнейшего развития региона South Baltic Arc, и наглядно показывает большое значение координированных мероприятий. Подписанный регионами южной дуги Балтийского моря в Гданске в июне 2004 года «Документ о сотрудничестве в южной дуге Балтийского моря», выражает желание идти дальше по намеченному пути.

В проекте был выработан каталог приоритетных тем и действий для совместного сотрудничества. В его основе лежит оценка проведенных в рамках проекта вводных мероприятий, а так же оценка региональных стратегий развития, релевантных поставленным целям. Таким образом налицо основа для дальнейших «неформальных» мероприятий, к примеру, в рамках будущего INTERREG, соответственно «Цель 3-проект». Параллельно были приняты во внимание темы, возникшие при переработке программы по развитию территории земли Мекленбург-Передней Померании и стратегий развития воеводства Поморское, которые стали первыми транснационально согласованными формальными стратегиями развития в регионе South Baltic Arc.

South Baltic Arc внес таким образом вклад в содержание политических основ для интегрированного развития южной дуги Балтийского моря, что делает возможным многолетнее сотрудничество на благо макрорегиона.





Use of External Potentials for Economic Development in Mecklenburg-Vorpommern

Imprint

Published by:
 Ministry for Labour, Building and Regional Development
 Mecklenburg-Vorpommern
 Spatial Planning Department
 Schloßstraße 6-8
 D-19053 Schwerin
 Germany

Overall Coordination, Text and Editing:
 Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
 Lindenallee 2a
 D-19067 Leezen
 Germany
 Phone: +49 3866 404 0
 Fax: +49 3866 404 490
 Email: landgesellschaft@lgmv.de

Layout and Design:
 mmde - marketing, messeconsulting, design GmbH & Co. KG
 Körnerstraße 20
 D-19055 Schwerin
 Germany
 Phone: +49 385 77888940
 Fax: +49 385 77888949
 Email: info@mmde-online.de

Germany

Ministry for Labour, Building and Regional Development Mecklenburg-Vorpommern (Lead Partner)

Spatial Planning Department
Dr. Bernhard Heinrichs
Schlossstraße 6-8
D-19053 Schwerin
Germany
Phone: +49 385 588 3080
Fax: +49 385 588 3082
Email: bernhard.heinrichs@am.mv-regierung.de

Regional Planning Association Mecklenburgische Seenplatte

Mr. Gerhard Lüdke
Neustrelitzer Str. 120
D-17033 Neubrandenburg
Germany
Phone: +49 395 380 3000
Fax: +49 395 380 3003
Email: info@aflms.mv-regierung.de

Regional Planning Association Vorpommern

Mrs. Christiane Falck-Steffens
Am Gorzberg, Haus 14
D-17489 Greifswald
Germany
Phone: +49 3834 528 218
Fax: +49 3834 558 301
Email: info@rpv-vorpommern.de

Union of the Municipalities of Euroregion Pomerania

Mr. Peter Heise
Ernst-Thälmann-Str. 4
D-17321 Löcknitz
Germany
Phone: +49 3975 45 290
Fax: +49 3975 42 1053
Email: peter.heise@pomerania.net

Poland

Voivodship Pomerania

Marshall Office
Mr. Radomir Matczak
Ul. Okopowa 21/27
PL 80-810 Gdansk
Poland
Phone: +48 58 32 61 684
Fax: +48 58 32 61 688
Email: r.matczak@woj-pomorskie.pl

Voivodship Warmia-Mazury

Marshall Office
Mrs. Lidia Wojtowicz
Ul. M. J. Pilsudskiego 7/9
PL 10-650 Olsztyn
Poland
Phone: +48 8952 32 789
Fax: +48 8952 32 609
Email: dpr@warmia.mazury.pl

Voivodship Western Pomerania

Marshall Office
Mr. Tadeusz Zabinski
Ul. Korsarzy 34
PL 70 540 Szczecin
Poland
Phone: +48-91 48 93 982
Fax: +48-91 48 93 986
Email: dp-sekretariat@wzp.pl

Russia

Spatial Planning Institute

Mr. Veniamin Eremeev
18, Sovietsky Prospect
RUS-236000 Kaliningrad
Russia
Phone: + 7 0112 272517
Fax: + 7 0112 272517
Email: sppi@rol.ru

Lithuania

Klaipeda County

Regional Development Department
Ms. Roma Stubriene
Danes str. 17
LT-5800 Klaipeda
Lithuania
Phone: +370 6 31 2483
Fax: +370 6 31 4907
Email: roma@klaipeda.aps.lt

Taurage County

Regional Development Department
Mr. Simas Einikis
Vasario 16 – sios 6
LT-5900 Taurage
Lithuania
Phone: +370 446 61320
Fax: +370 446 62009
Email: simas@taurage.aps.lt

Latvia

Zemgale Development Agency

Mr. Raitis Madzulis
Pasta iela 37
LV-3001 Jelgava
Latvia
Phone: +371 302 7549
Fax: +371 302 7549
Email: raitis@jrp.lv