

MAŁE MIASTA JAKO ELEMENT KRAJOBRAZU TRANS-GRANICZNEGO NA PRZYKŁADZIE FRAGMENTU EUROREGIONU PRADZIAD

SMALL CITIES AS AN ELEMENT OF CROSS-BORDER LANDSCAPE EXEMPLIFIED IN THE PRADZIAD EUROREGION

Marcin Spyra
dr inż. arch.

Politechnika Opolska
Wydział Budownictwa
Katedra Budownictwa i Architektury

STRESZCZENIE

Krajobraz transgraniczny, oprócz cech środowiska biotycznego, abiotycznego i antropogenicznego, jest definiowany przez obecność linii granicznej. Artykuł określa najważniejsze elementy definiujące pojęcie krajobrazu transgranicznego. Na przykładzie czterech małych miast: Nysy, Prudnika, Jesenika i Bruntála, zlokalizowanych w przygranicznym fragmencie euroregionu Pradziad, artykuł prezentuje wybrane możliwości rozwojowe małych miast euroregionu w kontekście jego krajobrazu transgranicznego.

Słowa kluczowe: euroregion Pradziad, krajobraz transgraniczny, rozwój małych miast.

ABSTRACT

A cross-border landscape may be defined not merely by the features of the biotic, non-biotic and anthropogenic environment but also by the existing border. The text specifies the most important elements defining the notion of a cross-border landscape. It puts the examples of four small cities, i.e.: Nysa, Prudnik, Jasenik and Bruntál situated within the cross-border area of the 'Pradziad' Euroregion, into analysis. The article presents the short-listed development opportunities of the aforementioned small cities within the context of a cross-border landscape.

Key words: cross-border landscape, euroregion Pradziad, spatial development of small cities.

1. WSTĘP

Associacion of European Border Regions (AEBR), najważniejsza organizacja skupiająca regiony transgraniczne w Europie, szacuje, że tego typu regionu zajmują 40% powierzchni Europy oraz skupiają około 30% jej ludności [1].

Ponadto wielu autorów zwraca uwagę, iż nieustająco wzrasta liczba ludności, która zamieszkuje obszary zurbanizowane. Batty [3] pisze, że żyjemy w erze miast oraz zaznacza, że do końca tego stulecia większość ludności miejskiej będzie zamieszkiwała obszary zurbanizowane. Gzell [8] ostrzega przed konsekwencjami tego procesu, mówiąc o procesie rozpadu miast charakteryzującym się nadmiernym rozpraszaniem ich zabudowy, zanikiem śródmieść oraz w konsekwencji utratą unikalnego charakteru miasta (w szczególności w odniesieniu do miast europejskich). Procesy te oznaczają stopniowe zanikanie obszarów wiejskich oraz łączenie się miast w coraz większe systemy urbanistyczne¹.

Systemy urbanistyczne, oparte na sprawnie funkcjonujących sieciach połączeń infrastrukturalnych pomiędzy miastami, umożliwiają przepływ ludzi i towarów, ale również informacji i idei. Dobrze funkcjonujący system urbanistyczny umożliwia rozmaite interakcje pomiędzy ludźmi, a zatem przyczynia się do rozwoju poszczególnych organizmów miejskich, które go współtworzą. Coraz częściej w opracowaniach dotyczących planowania systemów urbanistycznych pojawia się pojęcie przestrzeni przepływów (ang. *space of flows*) zdefiniowane przez Castellsa [4]. Castells, definiując pojęcie przestrzeni przepływów, odnosi się do dużych firm podejmujących w dobie informacyjnej ekonomii decyzje dotyczące swojego rozwoju, a dokładnie lokalizacji swoich oddziałów. Najatrakcyjniejszą przestrzenią miejską, umożliwiającą owe przepływy i pozostającą w orbicie zainteresowań takich firm, jest przestrzeń która powiązana jest z dobrze funkcjonującym systemem urbanistycznym. Kontynuując myślenie Castellsa, Batty [3] proponuje spojrzeć na przestrzeń miejską nie jako na zbiór mniej lub bardziej atrakcyjnych miejsc, ale jako na konstelację interakcji, komunikacji, relacji i przepływów.

Miasta, które znajdują się poza wspomnianymi systemami bądź też są w niedostateczny sposób z nimi powiązane, stają się peryferyjnymi ośrodkami, borykającymi się z wieloma problemami rozwojowymi. Bardzo często są to małe miasta, które są przedmiotem analizy i dyskusji w niniejszym tekście. Oczywiście jest to uproszczona diagnoza, jednak daje podstawę do dalszych rozważań związanych z możliwościami rozwojowymi małych miast.

Problem tworzenia się na obszarze Europy obszarów peryferyjnych został również dostrzeżony przez ESPON [6]. W raporcie opublikowanym w 2013 r. ESPON definiuje „wewnętrzne peryferie” (ang. *Inner Peripheries*) jako obszary pozostające poza znaczącym wpływem globalnych sieci, charakteryzujące się dużą zmiennością w sensie przestrzennym i społecznym oraz odpływem mieszkańców. Często są zlokalizowane na obrzeżach znaczących ośrodków miejskich. Raport zwraca uwagę, że równie często są to obszary transgraniczne. Celem artykułu jest określenie najważniejszych elementów definiujących pojęcie krajobrazu transgranicznego (KT). Ponadto celem artykułu jest ukazanie wybranych możliwości rozwojowych czterech miast powiatowych: Nisy, Prudnika, Bruntala i Jesenika, zlokalizowanych na obszarze polsko-czeskiego euroregionu Pradziad (EP). Problem tworzenia dobrych warunków pracy oraz planowania rozwoju tych miast został zobrazowany w kontekście lokalnego krajobrazu transgranicznego.

¹ Załóżmy, że system urbanistyczny obejmuje obszar zurbanizowany, składający się z kilku mniejszych i większych miast, które stykają się ze sobą i są powiązane zależnościami społecznymi i gospodarczymi. System urbanistyczny jest więc rodzajem sieci, której punktami węzłowymi są miasta. Analiza systemu urbanistycznego jest pełniejsza, bardziej holistyczna niż analiza nakierowana na konkretne, wytyczone granicami administracyjnymi miasto.

2. EUROREGION

Szczególnym przykładem regionu transgranicznego jest euroregion. Euroregion, zgodnie z definicją opracowaną przez AEER jest to jednostka organizacyjna umożliwiająca i stymulująca współpracę lokalnych władz, prywatnych i publicznych organizacji, zlokalizowanych po obydwu stronach granicy [1]. Podstawowym celem działania euroregionu jest wspieranie jego rozwoju społeczno-gospodarczego, poprawa warunków życia jego mieszkańców oraz zacieśnianie kontaktów pomiędzy nimi [15].

Krajobraz transgraniczny

Chmielewski [5, s.20] określa krajobraz jako *skomplikowany system przestrzenny, obejmujący trzy układy hierarchiczne: abiotyczny [...], biotyczny [...] i antropogeniczny [...]*. Każdy z tych układów hierarchicznych wzajemnie na siebie oddziałuje. KT mocno związany jest z układem antropogenicznym, z racji obecności granicy, jako politycznego elementu wytworzonego i przekształcanego przez człowieka.

Definiując krajobraz transgraniczny (KT) warto spojrzeć na niego w holistycznej perspektywie. Opisane przez Laszlo [9] „myślenie systemowe” (ang. *systems thinking*) zakłada wysoką rangę relacji pomiędzy poszczególnymi elementami tworzącymi dany system, odrzuca możliwość prostego zastąpienia jednego elementu przez inny oraz zakłada pewną elastyczność systemu, dającą podstawy do jego zrównoważonego rozwoju. W przypadku KT jakość owych relacji pomiędzy elementami tworzącymi system KT warunkuje jego jakość oraz ułatwia jego analizę i późniejszą diagnozę [9, 11] Zgodnie ze stwierdzeniem Chmielewskiego [5], elementy składające się na system KT zaliczane są nie tylko do grupy mierzalnych (np. typy pokrycia terenu) ale również niemierzalnych (np. lokalna historia, emocje mieszkańców).

W specyficznym przypadku KT jednym z najistotniejszych elementów niemierzalnych tworzących system krajobrazu transgranicznego jest sama granica. Granica decyduje o specyfice KT oraz wyróżnia go spośród innych rodzajów krajobrazów. Granica może być „dobrą granicą”, wyznaczoną przez takie elementy krajobrazowe jak pasma górskie, rzeki czy też jeziora. Ten sam autor pisze również o „negatywnych / złych granicach” wyznaczonych przez ludzi, często jako efekt trudnego procesu politycznego [10, 14]. Można powiedzieć, że przez obecność granicy KT nasycony jest różnego rodzaju znaczeniami i emocjami. Granica pojawia się w krajobrazie w różnych momentach jego powstawania, a co za tym idzie, w różny sposób wpływa na jego kształtowanie. Specyfika krajobrazu europejskiego związana jest z dynamicznymi procesami historycznymi, jakie zachodziły na obszarze tego kontynentu, oraz ze specyficznym momentem „końca historii”², w jakim znalazł się on obecnie. Oczywiście „koniec historii” należy traktować w tym przypadku z dystansem, jest on jednak związany ze znacznym rozszerzeniem obszaru Unii Europejskiej, która odgrywa znaczącą rolę, jeśli chodzi o zacieśnianie współpracy pomiędzy państwami europejskimi, a co za tym idzie, zmienianie roli granic narodowych. Komisja Europejska zwraca szczególną uwagę na unikanie prowadzenia nowych linii podziału w Europie i działania na rzecz współpracy transgranicznej [7].

Wpływ granicy na krajobraz można analizować w skali regionalnej odnoszącej się do konkretnego regionu transgranicznego oraz w skali urbanistycznej odnoszącej się do konkretnego systemu urbanistycznego, czy też w szczególnym przypadku do konkretnego miasta³. Za każdym razem wpływ granicy na KT regionu bądź miasta jest nieco inny. Obecność granicy zarówno w skali regionalnej, jak i urbanistycznej generuje **pozytywną i negatywną dynamikę** wpływającą na rozwój KT. Innymi słowy granica wpływa w sposób pozytywny, bądź negatywny na KT.

² Pojęcie końca historii zostało użyte w 1989 r. przez Francisca Fukuyamę w eseju pod tym samym tytułem. Autor sugeruje w nim zdominowanie świata przez zachodnią liberalną demokrację.

³ W Polsce z takim przypadkiem mamy do czynienia w Cieszynie czy też w Zgorzelcu.



Ryc. 1. Lokalizacja analizowanego obszaru. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Global Administrative Areas

Fig. 1. The location of the territory under consideration. Source: own elaboration on the basis of the data available from the Global Administrative Areas

Lokalizacja i ogólna charakterystyka studium przypadku

Analiza odnosi się do przygranicznego obszaru Euroregionu Pradziad (EP). EP zlokalizowany jest pomiędzy Polską, a Republiką Czeską. Analiza obejmuje obszar dwóch polskich powiatów: Prudnika i Nysy oraz czeskich okresów: Jeseníka i Bruntála (ryc. 1). Wybrany przygraniczny obszar EP umożliwia odniesienie się do specyfiki KT euroregionu.

W tym tekście położono nacisk na wybrane zagadnienia wpływające na kształt i funkcjonowanie analizowanego KT. Są to powiązania infrastrukturą komunikacyjną czterech miast powiatowych (Nysa, Prudnik, Jeseník i Bruntál), które zostały zobrazowane w skali regionalnej i międzynarodowej. Jak zaznaczono we wstępie, dobrze funkcjonujące połączenia komunikacyjne pomiędzy miastami stanowią podstawę rozwoju sieci powiązań spajającej miasta. Otwiera to m.in. możliwość nawiązania twórczych interakcji oraz innych osobistych i zawodowych relacji pomiędzy firmami i mieszkańcami. Umożliwia to rozwój miejskiego, transgranicznego rynku pracy, współpracę lokalnych władz oraz prywatnych i publicznych organizacji.

Małe miasta są istotnymi elementami KT analizowanego fragmentu EP. Należy zauważyć, iż małe miasta w skali europejskiej nie są małymi miastami w skali wielu euroregionów, a w szczególności EP. W przypadku analizowanego przygranicznego fragmentu EP są to największe ośrodki miejskie zlokalizowane na tym obszarze, pełniące ważną rolę administracyjną i usługową dla mieszkańców tego fragmentu EP (ryc. 2).

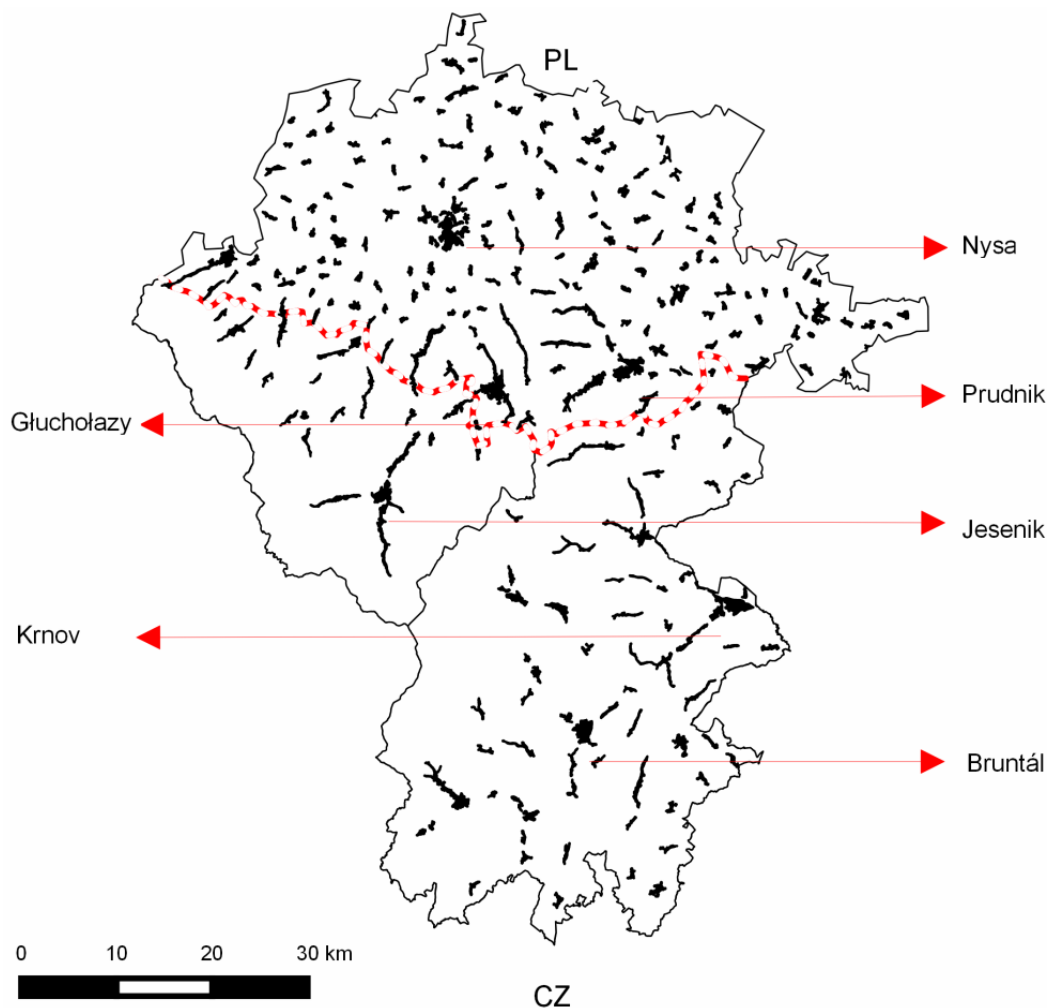
Biorąc pod uwagę pokrycie terenu, analizowany KT charakteryzuje się dużą **asymetrią przestrzenną** [12]⁴. Wynika ona z różnych typów pokrycia terenu zlokalizowanych po obydwu stronach granicy, ich różnej powierzchni i bioróżnorodności oraz ze zróżnicowania demograficznego regionu. Polska część obszaru charakteryzuje się:

- większą liczbą ludności,
- większą gęstością tkanki urbanistycznej (ryc. 2),
- większą powierzchnią obszarów rolniczych.

⁴ Badania zostały opracowane przez autora w 2014 r. z wykorzystaniem danych pokrycia terenu Corine Land Cover, udostępnianych przez Europejską Agencję Środowiskową (European Environmental Agency).

Natomiast czeska część obszaru charakteryzuje się:

- większą powierzchnią obszarów leśnych i innych obszarów określanych jako „naturalne”,
- większą powierzchnią obszarów podlegających ochronie.



Ryc. 2. Obszary zurbanizowane zlokalizowane na analizowanym obszarze. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Corine Land Cover

Fig. 2. Urban areas situated within the territory under consideration. Source: own elaboration; on the basis Corine Land Cover data#

Powiązania komunikacyjne w skali międzynarodowej

Zaprezentowane dane określają czas przejazdu określony w godzinach pomiędzy analizowanymi miastami, a stolicami województw (krajów po stronie czeskiej) oraz stolicami Polski i Czech. Czasy przejazdów zostały określone odpowiednio dla samochodu osobowego, autobusu lub małego autobusu (tzw. busa) oraz pociągu (tab. 1). Dodatkowo w nawiasach podano ilość niezbędnych przesiadek oraz oznaczono przesiadkę w Katowicach literami „Ka”. W przypadku połączeń autobusowych i kolejowych do analizy wybrano najkrótsze połączenie dostępne w przeciągu 24 godzin. Kolorem oznaczono ponad trzykrotne dysproporcje pomiędzy czasem przejazdu samochodem a komunikacją publiczną (na korzyść samochodu). Dane są aktualne dla miesiąca sierpnia 2014.

Tab. 1. Czasy przejazdu pomiędzy analizowanymi miastami, a stolicami regionów i krajów.

Table 1. Travel times between the cities under consideration, the capital of regions and countries.

| | Ołomuniec | | | Ostrawa | | | Praga | | | Opole | | | Warszawa | | |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train |
| Nysa | 2,13 | 8,25 (3) | 5,59 (3) | 2,1 | 5,20 (2) | 4,45 (2) | 3,22 | 6,55 (1) | 7,47 (4) | 0,51 | 1,05 | 1,20 | 4,31 | 7 (1) | 7,19 (2) |
| Prudnik | 1,46 | 8,10 (2) | 5,21 (3) | 1,34 | 7,15 (3) | 4,07 (2) | 3,47 | 7,55 (2) | 7,35 (3) | 0,54 | 1,20 | 2 (1) | 4,31 | 7,50 (1) | 7,05 (2) |
| Jesenik | 1,34 | 2,35 | 2,09 | 2 | 2,55 | 2,49 (1) | 3,15 | 4,15 | 3,59 (1) | 1,34 | 7,10 (2) Ka | 7,21 (4) | 5,10 | 11 (2) | 8,48 (1) |
| Bruntál | 0,55 | 1,16 | 1,15 | 1,11 | 1,30 | 1,35 | 3,33 | 5,50 (2) | 3,50 (1) | 1,54 | 5,58 (2) Ka | 6,19 (5) | 5,04 | 9,13 (2) | 7,27 (1) |

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji na stronach internetowych kolei polskich (<http://www.rozklad-pkp.pl/bin/query.exe/pn?>), kolei czeskich (<http://www.cd.cz/default.htm>), map GoogleMaps (<https://www.google.com/maps/@37.0625,-95.677068,4z>), wyszukiwarki połączeń autobusowych (<http://www.e-podroznik.pl>)

Source: own elaboration on the basis of the data available from the Polish National Railways, (available at: <http://www.rozklad-pkp.pl/bin/query.exe/pn?>), the Czech National Railway (<http://www.cd.cz/default.htm>), GoogleMaps (<https://www.google.com/maps/@37.0625,-95.677068,4z>), bus service research engine: <http://www.e-podroznik.pl>

Powiązania komunikacyjne w skali regionalnej

Dane wykorzystane do tej części analizy zostały opracowane przez studentów Politechniki Opolskiej w toku projektu pt. „Edu2Work. Współpraca między szkołami i instytucjami publicznymi na granicy czesko – polskiej w zakresie edukacji to większe szanse na rynku pracy realizowanego przez Główny Instytut Górnictwa z Katowic oraz Uniwersytet Pałacowy z Ołomuńca (tab. 2 i 3).

Czasy przejazdów zostały określone w minutach odpowiednio dla samochodu osobowego, autobusu lub małego autobusu (tzw. busa) oraz pociągu (tab. 2). W przypadku braku połączenia autobusowego lub kolejowego określono czas połączenia wiązane kolejowo – autobusowego (szare pole).

Tab. 2. Czasy przejazdu pomiędzy analizowanymi miastami [min].

Table 2. Travel times between the cities under consideration [the shortest travel time].

| | Nysa | | | Prudnik | | | Jesenik | | | Bruntál | | |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Samochód / Car | Autobus / Cech | Pociąg / Train |
| Nysa | - | - | - | 27 | 38 | 35 | 48 | 66 | 71 | 108 | | |
| Prudnik | 27 | 38 | 35 | - | - | - | 39 | 75 | 53 | 117 | | |
| Jesenik | 48 | 66 | 39 | 75 | - | - | - | 52 | 130 | 125 | | |
| Bruntál | 71 | 108 | 53 | 117 | 52 | 130 | 125 | - | - | - | | |

Źródło: Materiały projektu Edu2Work; opracowanie Paulina Szarzec, Sara Wojciech pod kierunkiem dr hab. inż. arch. Piotra Obracaja i dr inż. arch. Marcin Spyra.

Source: The dossier of the Edu2Work Project elaborated by: Paulina Szarzec, Sara Wojciech under the guidance of Piotr Obracaj, habilitated doctor and Engineer and Architect Marcin Spyra, PhD.

Dodatkowo zliczona została ilość połączeń komunikacją publiczną w porannych i popołudniowych godzinach szczytu, czyli w najbardziej wrażliwym z punktu widzenia runku pracy okresie dnia (tab. 3). Założono poranny szczyt komunikacyjny w godzinach 5:00–9:00, natomiast popołudniowy w godzinach 14:00–18:00. W przypadku połączeń kolejowych oznaczono konieczność przesiadki odpowiednio literą „K” dla Krnova i „G” dla Głucholaz.

Tab. 3. Ilość połączeń pomiędzy analizowanymi miastami w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Table 3. The number of services between the cities under consideration within the morning and afternoon rush hours.

| | Nysa | | | | Prudnik | | | | Jesenik | | | | Bruntál | | | |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 5:00 – 9:00 | | 14:00 – 18:00 | | 5:00 – 9:00 | | 14:00 – 18:00 | | 5:00 – 9:00 | | 14:00 – 18:00 | | 5:00 – 9:00 | | 14:00 – 18:00 | |
| | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Autobus / Cech | Pociąg / Train | Autobus / Cech | Pociąg / Train |
| Nysa | - | - | - | - | 4 | 1 | 9 | 2 | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak |
| Prudnik | 6 | 1 | 8 | 1 | - | - | - | - | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak |
| Jesenik | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | - | - | - | - | 2 K | 4K,G | 2K | 1K,G |
| Bruntál | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | Brak | 3 K | 1K,G | 3 K | 2K,G | - | - | - | - |

Źródło: Materiały projektu Edu2Work; opracowanie Paulina Szarzec, Sara Wojciech pod kierunkiem dr hab. inż. arch Piotra Obracaja i dr inż. arch. Marcin Spyra.

Source: The dossier for the Edu2Work Project devised by: Paulina Szarzec, Sara Wojciech under the guidance of Piotr Obracaj, habilitated doctor and Engineer and Architect Marcin Spyra, PhD.

3. DYSKUSJA

Z dotychczasowych rozważań wynika, że powiaty przygraniczne euroregionów funkcjonujących na pograniczu polsko-czeskim w przeważającej liczbie są zdominowane przez małe miasta [15]. Fakt ten świadczy o dużym znaczeniu małych miast dla rozwoju transgranicznej współpracy lokalnych władz, a także prywatnych i publicznych organizacji. W większości przypadków przygraniczny obszar wspomnianych euroregionów można zaliczyć do „wewnętrznych peryferii” (ang. *Inner Peripheries*).

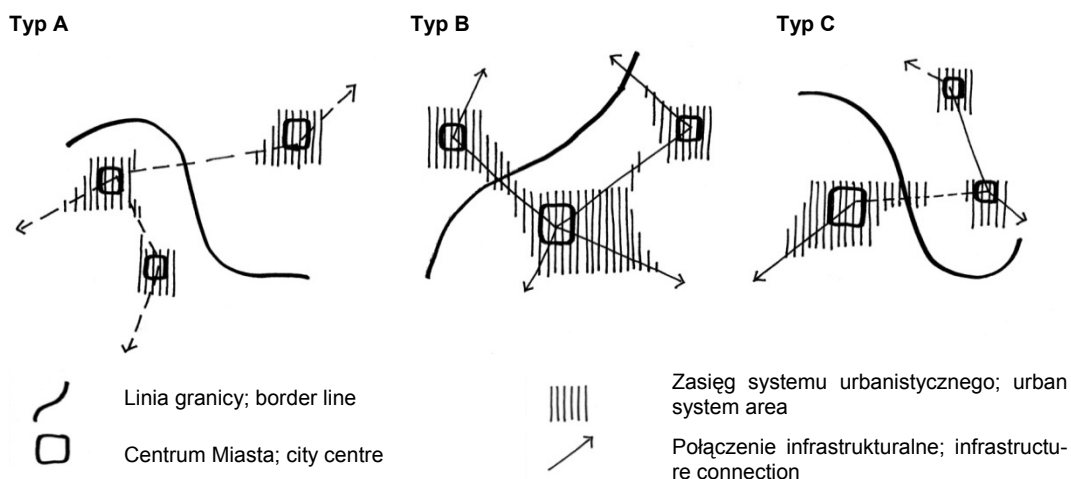
Zakładając, że KT definiowany jest przez zlokalizowane na jego obszarze małe i duże miasta, tworzące systemy urbanistyczne, można wyróżnić kilka podstawowych typów KT (ryc.3)

- **Typ A**, charakteryzujący się: dominacją małych miast, brakiem położonych w bezpośredniej bliskości granicy ośrodków miejskich o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym, słabymi powiązaniem infrastrukturą komunikacyjną poszczególnych miast, brakiem bądź słabym wykształceniem transgranicznego systemu urbanistycznego, granicą generującą w dużej mierze negatywną dynamikę. (np. euroregion Pradziad, euroregion Neisse-Nisa-Nysa).
- **Typ B**, charakteryzujący się: dominacją dużych miast o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym, silnymi powiązaniem infrastrukturą komunikacyjną poszczególnych miast, dobrze wykształconym i sprawnie funkcjonującym transgranicznym sys-

tem urbanistycznym, granicą generującą w dużej mierze pozytywną dynamikę (np. Region Øresund⁵).

- **Typ C**, charakteryzujący się: lokalizacją dużego ośrodka miejskiego dominującego jedną stronę regionu, rozwijającą się siecią połączeń infrastrukturalnych w skali regionalnej i ponadregionalnej, wzrastającą pozytywną dynamiką generowaną przez obecność granicy (np. euroregion Silesia).

Zaproponowana typologia jest uproszczona i na dalszym etapie badań zostanie uszczegółowiona i rozbudowana na podstawie badań innych KT w Europie. Jej celem jest jednak zwrócenie uwagi na wybrane możliwości rozwojowe małych miast pogranicza polsko-czeskiego oraz skontrastowanie ich z rozwiniętym i dobrze funkcjonującym regionem Øresund.



Ryc. 3. Typy krajobrazów trans granicznych. Źródło: opracowanie własne

Fig. 3 Types of cross-border landscapes. Source: own elaboration

4. WNIOSKI

W kontekście przeprowadzonych badań o negatywnej dynamice granicy świadczą następujące fakty:

- Brak połączeń transgranicznych w skali regionu, realizowanych za pomocą transportu publicznego.
- Zła jakość połączeń za pomocą komunikacji publicznej w skali międzynarodowej; np. połączenie z Opola do Jesenika i Bruntála wymaga przesiadki w Katowicach.
- Problematiczne połączenie kolejowe Jesenik–Bruntál, które z racji braku infrastruktury oraz specyfiki ukształtowania i pokrycia terenu po stronie czeskiej, musi być poprowadzone przez Głuchołazy; koleje czeskie ponoszą wysokie koszty utrzymania tego połączenia, a strona polska wykazuje umiarkowane zainteresowanie remontami infrastruktury.

Możliwości rozwojowe analizowanych małych miast są związane m.in. z uporządkowaniem i wzmocnieniem połączeń komunikacyjnych pomiędzy nimi. W szczególności odnosi się to do transportu publicznego oraz połączeń transgranicznych. Dzięki takim działaniom możliwe staną się opisywane przez Castellsa [4] „przeptywy”. Możliwa będzie również sprawniejsza realizacja nadrzędnego celu każdego euroregionu, czyli wspierania jego

⁵ Region Øresund jest zlokalizowany pomiędzy Danią i Szwecją. Jego dwa główne ośrodki miejskie to Kopenhaga i Malmö, połączone od 2000 r. kolejowo-samochodowym mostem ponad cieśniną Sund. Region ten określany jest jako modelowy pod względem współpracy transgranicznej

rozwoju społeczno-gospodarczego, poprawy warunków życia jego mieszkańców oraz zacieśniania kontaktów pomiędzy jego mieszkańcami [15].

Przeprowadzona analiza wskazuje na istnienie potencjału w zakresie stworzenia regionalnej, transgranicznej sieci połączeń, realizowanych za pomocą transportu publicznego. Tworzenie sieci transportowej powinno polegać na dostosowaniu i uporządkowaniu istniejącej infrastruktury komunikacyjnej w sposób umożliwiający funkcjonowanie połączeń transgranicznych. Najistotniejsze dla działania takiej sieci są połączenia w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Co ważne, działania takie nie wymagają kosztownych nakładów inwestycyjnych.

Kolejny istotny wniosek z analizy dotyczy ważnej roli Krnova i Głuchołaz jako potencjalnych centrów przesiadkowych, umożliwiających funkcjonowanie postulowanej sieci komunikacyjnej.

Badania przeprowadzone na przełomie 2012 i 2013 r. wskazują na potrzebę tworzenia transgranicznych dokumentów planistycznych obejmujących obszar euroregionów: Pradziad, Silesia i Śląsk Cieszyński. Dokumenty te powinny odnosić się do czynników rozwoju ekonomicznego, przestrzennego i zagadnień związanych z ekologią krajobrazu [13]. Planując rozwój małych miast euroregionu Pradziad, warto mieć na uwadze całościowe spojrzenie na jego KT. Zaprezentowane w tekście wnioski odnoszą się do wybranych elementów kształtujących krajobraz transgraniczny EP. Ponieważ przeprowadzona analiza odnosi się do granic administracyjnych powiatów i miast, wnioski z niej płynące powinny okazać się przydatne podczas planowania rozwoju zarówno Nysy, Prudnika, Bruntála i Jesenika, jak i całych powiatów (czeskich okresów).

SMALL CITIES AS AN ELEMENT OF CROSS-BORDER LANDSCAPE EXEMPLIFIED IN THE 'PRADZIAD' EUROREGION

1. INTRODUCTION

The Association of European Border Regions (AEBR) – that is the most significant organisation of cross-border regions in Europe – estimates that 40% of Europe consists in such regions and that around 30% of Europe's population live within such regions. (AEBR, 2011).

Moreover, various authors demonstrate that the number of people living within the urbanised areas is constantly on the rise. Batty [3] states we live in the age of cities and underlines that by the end of this century most of the city dwellers will live within the urbanized areas. Gzell [8] warns against the consequences of this process, speaking about the dissolution of cities, characterised by an excessive scattering of buildings and disappearance of the city centres and, as a result, the loss of a unique character of a city (in particular in reference to the European cities). These processes seem to indicate the gradual disappearance of the rural areas as well as the process of connecting the cities in ever bigger urban systems⁶.

Urban systems, characteristic of a deft infrastructure connecting the cities, allow for the movement of people, goods as well as information and ideas. A well-performing urban settlement allows for various interactions between people and therefore it is conducive to

⁶ Urban system covers urbanized area comprising several connected and linked cities and towns. Thus urban system can be understood as a kind of Network, where cities and towns are nodal points. Analyzing Urban systems helps to achieve more holistic perspective than analyzing cities and towns within their administrative borders.

the development of the respective city organisms. The notion of the 'space of flows', defined by Castells [4] is more and more frequently used for the purpose of urban planning. Defining the notion of space of flows, Castells refers to large-sized companies, which in the age of information economy; take decisions crucial to their own development, and, precisely speaking, decisions concerning the location of its branch offices. The most attractive urban space, which both makes the room for flows and remains within the scope of interests of such enterprises, is a space that is well-connected to the wealthy urban system. It also constitutes a part of a well-performing urban system. Batty [4], following the thinking patterns offered by Castells, recommends not looking at the city space as at a set of more or less attractive places, but rather perceive it as a constellation of interactions, communications, relationships and flows.

Cities, which are situated outside the aforementioned systems or which are not satisfactorily connected to these systems become peripheral centres, facing multifarious development problems. These are the very 'small cities' which are being analyzed and discussed in this article. Certainly, such a diagnosis is rather a simplistic one; nonetheless it constitutes the basis for further considerations connected to the development opportunities of small cities.

The issue of emerging peripheral areas within Europe was also noticed by ESPON [European European Observation Network for Territorial Development and Cohesion] [6]. In the report published in 2013 ESPON defined 'inner peripheries' as the areas remaining outside any considerable influence of the global networks, which might be characterized by a huge changeability in spatial and social terms as well as by emigration. Such peripheries are frequently situated at the outskirts of significant urban centres. The report emphasizes that these are often cross-border areas.

The objective of this text is to pinpoint the most vital elements defining the notion of the cross-border landscape. Moreover, the aim of the text is to present a selection of development opportunities of the four poviats, that is: Nysa, Prudnik, Bruntál and Jasenik, situated within the Polish-Czech 'Pradziad' Euroregion (EP). The problem of creating favourable working conditions and planning the development of these cities has been presented within the context of the local cross-border landscape.

2. EUROREGION#

Euroregion is a particular example of a cross-border region. According to the definition provided by the AEBR (Association of European Border Regions), it is an organizational unit, which allows for cooperation of local governments and public organizations, located at both sides of the border [1, 2] The most fundamental objective of a Euroregion is to support its social and economic development and improve the living conditions of its inhabitants as well as to tighten the contacts among the residents [15].

Cross-border Landscape

Chmielewski [15] defines a 'landscape' as a *complicated spatial system encompassing three hierarchical systems: non-biotic [...], biotic [...] and anthropogenic [...]*. All these hierarchical systems influence one another. The CL is closely bound to the anthropogenic system since the border is an element created by and transformed by a human being.

Defining the 'cross-border landscape' CBL makes it worth looking at it from a holistic perspective. The 'systems thinking' described by Laszlo [9] presupposes a high rank of relationships between the respective elements within a given system. What is more, it rejects the possibility of replacing one element by another one and it assumes a certain degree of flexibility of the system, which constitutes the basis for sustainable development. In the case of the CBL, the quality of these relationships between the elements (layers) within the CBL system determines its quality and facilitates its analysis and further diagnosis [9,11]. According to the opinion of Chmielewski [5], the elements (layers) within the CBL

system are not only traceable (e.g. the types of land cover) but also non-traceable (e.g. local history, emotions of the inhabitants).

Taking into account a specific case of a CBL, a border is one of the most crucial traceable elements constituting a system. A border determines the specificity of a CBL and distinguishes it from other 'landscapes'. A border can be a 'positive border', defined by such landscape elements as mountain chains, rivers or lakes. The same author writes also about the 'negative/bad borders' demarcated by people, frequently in a process of a complex political process [10, 14]. Consequently, it is plausible to state that a border saturates the CBL with meanings and emotions of a different kind. The border emerges within a given landscape in various periods of its development and, as a result, influences its shape. From that point of view, the European landscape is specific because of the dynamic historical processes that took place within this continent and because of the specific moment of the 'end of history' which can currently be observed.

The term 'end of history'⁷ should obviously, in this case, be taken with a pinch of salt, nonetheless it is connected to the fact that most of Europe lies within the borders of the European Union. The EU, in turn, plays a crucial part in terms of tightening the cooperation between the European Member States and, consequently, alters the role of national borders. The European Commission emphasizes the importance of avoiding any new division lines in Europe and acting towards cross-border cooperation [7].

The influence wielded on a landscape by a border may be analyzed in regional terms, which refers to a specific cross-border region, and in urban terms referring to a specific urban system, or to a given city. The impact exerted by a border upon the regional or the urban CBL may differ. The existence of a border, both at the regional as well as at urban level, generates a positive as well as negative dynamic influencing the CL development. In other words, the border, to a great extent, influences the CL either in a positive or in a negative way.

Location and General Characteristics of the Case Study

The analysis refers to the cross-border area of the 'Pradziad' Euroregion (EP). This Euroregion is situated between Poland and The Czech Republic. The analysis encompasses the area of two Polish poviats: Prudnik and Nysa as well as Czech cities of Jasenik and Bruntál. (Fig. 1) The cross-border area of the EP at issue makes it plausible to refer to the specificity of the CL of the Euroregion.

Within this context, this text places the emphasis on some of the elements influencing the shape and function of the CL at issue. These are infrastructural bonds among four poviat cities (i.e. Nysa, Prudnik, Jasenik and Bruntál) which have been presented within the regional and international context. As it has already been mentioned, the communication connections among the cities constitute the basis for the development of the network connecting the cities. This in turn opens the possibility to establish creative interactions and other personal and professional relationships among companies and inhabitants, and boosts the development of the urban and cross-border labour market, cooperation of the local authorities as well as public and private organizations.

Small cities are essential elements of the CL of the EP area under consideration. In addition, it bears noting that small cities, at the European level, are not at all 'small' from the perspective of the numerous Euroregions, in particular in the context of the EP. In the case of the cross-border area of the EP under consideration, these cities are at the same time the biggest urban centres within this area, fulfilling important administrative and service functions for the residents of this area (Fig. 2).

⁷ The notion 'end of history' was used in 1989 by Francis Fukuyama in his essay. Fukuyama suggests that the World will be dominated by western type of liberal democracy.

Taking into account the land cover, the area under consideration may be characterized by a significant spatial asymmetry (Spyra, 2014) 88. It results from the different types of land cover at both sides of the border as well as from the diversity in terms of land size and biodiversity. In addition, the Polish part of the area may be characterized by:

- bigger population density,
- bigger density of urban tissue (Fig. 2),
- larger size of farming land.

On the contrary, the Czech part of the EP has the following distinctive features:

- larger size of woodland and other areas specified as 'natural',
- larger size of protected land.

International Transport Services

The presented data determine the travel time given in hours between the cities under consideration, and: capitals of voivodeships (kraje in the Czech Republic), capitals of Poland and the Czech Republic. The travel times have been specified for a car, a coach, a small bus, a coach and a train, respectively (Tab. 1). In addition, the number of necessary changes has been given in brackets and the letters (Ka) signifies the change in Katowice. What is more, the fastest coach and train services available within 24 hours have been put under consideration. The orange colour marks disproportions between the travel time in a car and public transport (to the advantage of driving in a car), i.e. the travel time in a car is three times shorter. This is data available for August 2014.

Regional Transport Services

The pieces of data used for the purpose of this part of analysis have been devised by the students of Opole University of Technology within the framework of the project entitled "Edu2Work. Cooperation of schools and public institutions on the Czech-Polish border to the extent of education for better opportunities in the labour market" implemented by the Central Mining Institute in Katowice jointly with Palacký University in Olomouc. (Tab. 2 and 3).

Travel times have been specified in terms of minutes, for a car, a coach, a short bus and a train, respectively (Tab. 2).

In the case of the lack of coach service or train service, the time of joint train and coach service has been specified (the grey field).

Furthermore, the number of public transport services in the morning and afternoon rush hours, i.e. in the most sensitive part of the day from the perspective of the labour market, has been counted. (Tab. 3).

It has been assumed that the morning rush hours fall within 5.00 A.M. and 9.00 A.M. and the afternoon rush hours fall within 2.00 P.M. and 6.00 P.M. In the case of train services, the necessity of change has been marked with the letter 'K' for Krnov and with the letter 'G' for Gliucholazy.

3. DISCUSSION

Taking into consideration the Euroregions existing within the Polish-Czech borderline, these are, to a great extent Euroregions, in the case of which the poviats within the borderline have been dominated by small city [15]. This fact indicates the significance of small city for the development of the cross-border cooperation of local authorities as well

8 The research performed by Author in 2014, using the Corine Land Cover data, rendered available by the European Environmental Agency.

as private and public organizations. In most of the cases the borderline area of the aforementioned Euroregions may be classified as inner peripheries.

Assuming that the CBL is defined by small cities and big cities situated within a given area, that constitute urban settlements, several types of the CL may be distinguished. (Fig.3)

- **Type A:** the CBL dominated by small city; no urban settlements in the immediate proximity, significant both at supra-regional and international level; poor transport infrastructure between respective cities and cities; poor cross-border urban system, or lack thereof; the borders create, to a great extent, a negative dynamic, e.g. the 'Pradziad' Euroregion, the 'Neisse-Nisa-Nysa' Euroregion
- **Type B:** the CBL dominated by big cities, significant both at supra-regional and international level; very well developed transport infrastructure between cities; well developed and well-performing cross-border urban system; borders create positive dynamic e.g. Øresund 99 Region
- **Type C:** a big urban settlement prevails in one side of the region; developing transport infrastructure both at the regional and supra-regional level; increasing the positive growth rate stimulated by the presence of the border, e.g. the Silesia Euroregion.

The recommended typology is simplified and will be further specified and extended on the basis of studies concerning the CBL in Europe. The objective of this analysis is to focus on a selection of development opportunities of small cities situated in the Polish-Czech borderland as well as to juxtapose them with the high-performing Øresund Region.

4. CONCLUSIONS

Taking into account the conducted studies, the following facts corroborate the negative growth rate:

- The lack of cross-border public transport services at the regional level
- Bad quality of the international public transport services; e.g. the service from Opole to Jasenik and Bruntál requires a change in Katowice;
- The problematic train service between Jasenik and Bruntál, which because of the lack of the transport infrastructure as well as the specificity of the land cover and the form of the earth's surface on the Czech side of the border, has to lead through Glucholazy; the Czech railways incur high maintenance costs of this service and the Polish counter-Party expresses moderate interest in the overhaul of the infrastructure.

The development opportunities of the small cities are connected, inter alia, to improving and strengthening the transport services between the cities. This refers, in particular, to public transport and cross-border connections. Such actions will facilitate the 'flows' described by Castells [4]. Moreover, a more efficient implementation of the overriding objective of every Euroregion will be possible, i.e. supporting its social and economic development, improving living conditions of their inhabitants as well as tightening the contacts between their inhabitants [15].

The conducted studies indicate the potential for creating a regional and cross-border transport network in terms of public transport services. The transport network should be based on adjusting and improving the existing transport infrastructure, so that it would facilitate the cross-border transport services. The morning and afternoon rush hour services will be most essential for the successful operation of such a transport network. More importantly, such actions do not require high capital expenditures.

9 Region Øresund is situated in-between Denmark and Sweden. Its main urban settlements are Copenhagen and Malmö which since 2000 have been connected by the railway and the car bridge over the Strait of Sund.

Yet another important conclusion derived from the studies concerns the role of Krnov and Głucholazy as the potential change centres facilitating the transport network and related transport services.

The research conducted at the turn of 2012 and 2013 indicates that there is the need for establishing cross-border planning documents encompassing the area of the 'Pradziad' Euroregion, the 'Silesia' Euroregion and the Śląsk Cieszyński Euroregion. These documents should refer to economic and spatial factors as well as to the landscape ecology [13]. Planning the development of small city of the 'Pradziad' Euroregion, one should take the overall CBL into consideration. The conclusions presented in this text refer to the selection of elements (layers) shaping the cross-border landscape of the 'Pradziad' Euroregion. The conducted studies refer to the borders of the poviats and cities, so the conclusions should also prove useful for planning the development of Nysa, Prudnik, Bruntál and Jasenik as well as their poviats (Czech: 'okresy').

BIBLIOGRAPHY

- [1] Association of European Border Region AEBR, *Practical Guide to Cross-border Cooperation*, 3rd ed., European Commission 2000.
- [2] Association of European Border Region AEBR, *Statement on the proposal for a regulation of the European parliament and of the council on specific provisions for the support from the European Regional Development Fund to the European territorial cooperation goal*, 2011.
- [3] Batty M., *The New Science of Cities*, Cambridge, The MIT Press 2013, 978-0-262-01952-1
- [4] Castells M., *The Informational City*, Oxford, Blackwell Publishers 1989, 0-631-17937-2
- [5] Chmielewski J.T., *Systemy krajobrazowe. Struktura – funkcjonowanie – planowanie*, Warszawa, Wydaw.Nauk. PWN 2012, 978-83-01-16878-0
- [6] ESPON, *Raport Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej ESPON*, 2013, http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/GEOSPECS/FR/GEOSP/ECS_Final_Report_inner_peripheries_v14.pdf, dostęp 2014.08.31.
- [7] European Commission, *Wider European neighborhood: A new framework for relations with our Eastern and Southern neighbors*, Brussels, Commission of the European Communities 2003.
- [8] Gzell S., *Suburbanizacja a projektowe strategie urbanistyczne*, Urbanistyka, Warszawa 2011, s. 5–20.
- [9] Laszlo E., (*The systems view of the world: a holistic vision for our time*, New York, Hampton Press 1996, s. 17–21.
- [10] Minghi J., *Boundary Studies in Political Geography*, *Annals of the Association of American Geographers* 1963, vol. 53, iss. 3, s. 407428.
- [11] Naveh Z., What is holistic landscape ecology? A conceptual introduction, *Landscape and Urban Planning* 2000, vol 50, iss. 1–3, s. 7–26.
- [12] Spyra M., Ecosystem services and border regions. Case study from Czech – Polish borderland. *TeMA Journal of Land Use Mobility and Environment*, wydanie specjalne, czerwiec 2014, 921–923
- [13] Spyra M., The feasibility of implementing cross-border land-use management strategies: a report from three Upper Silesian Euroregions, *iForest* 2014, vol. 7, s. 396402.
- [14] Van Houtum H., The Geopolitics of Borders and Boundaries, *Geopolitics* 2005, vol. 10, iss. 4, s. 672–679.
- [15] Urząd Statystyczny we Wrocławiu, *Euroregiony na granicach Polski*, Wrocław 2007.

O AUTORZE

Dr inż. arch. Marcin Spyra jest adiunktem w Katedrze Budownictwa i Architektury Politechniki Opolskiej. Zainteresowania badawcze autora koncentrują się wokół współczesnych systemów urbanistycznych oraz krajobrazów transgranicznych w Europie.

AUTHOR'S NOTE

Ph.D. Eng. Arch. Marcin Spyra, Assistant professor at Faculty of Civil Engineering and Architecture, Opole University of Technology (Poland). Author's research interests consider to contemporary urban systems and cross-border landscapes in Europe.

Kontakt | Contact: spyra@onet.pl