

## **INTEGRACJA OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH W ASPEKCIE SPÓJNOŚCI TERYTORIALNEJ I TRANSGRANICZNYCH POWIĄZAŃ**

### **INTEGRATION OF FUNCTIONAL AREAS IN TERMS OF TERRITORIAL COHESION AND CROSS-BORDER LINKAGES**

**Lechosław Czernik**

dr inż. arch.

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie  
Wydział Budownictwa i Architektury  
Zakład Urbanistyki, Planowania Regionalnego i Zarządzania

#### **STRESZCZENIE**

Peryferyjna lokalizacja ośrodka funkcjonalnego Szczecina w skali kraju wymaga realizacji rozwiązań na rzecz spójności w układzie synergicznych powiązań z potencjalnymi ośrodkami wzrostu kształtujących się krajowych obszarów metropolitalnych w układzie horyzontalnym oraz wertykalnym. Potrzeba bardziej ścisłej współpracy w ramach Euroregionu, dalszy aktywny udział w programach i projektach międzynarodowych warunkuje realną możliwość kształtowania stolicy regionu transgranicznego. Wzmocnienie struktur endogenicznych w obszarze transgranicznym obu państw jest priorytetowe, lecz wymaga również synchronicznego tworzenia sieci powiązań w relacjach transgranicznych dla wykorzystania ich możliwości w kształtowaniu regionalnej integracji przestrzenno-osadniczej i gospodarczej.

Słowa kluczowe: spójność przestrzenna.

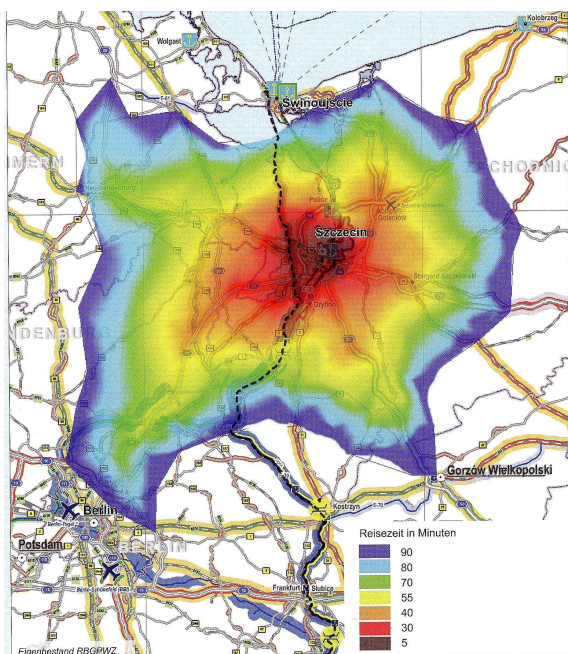
#### **ABSTRACT**

The peripheral location of the functional center of Szczecin in the country requires the implementation of solutions for coherence in the system synergistic relationships with potential growth centers emerging national metropolitan areas in the horizontal and vertical system. The need for more close cooperation in the framework of the Euroregion, further active participation in international programs and projects determines the real possibility of formation the capital of transboundary metropolitan region. Enhancement of the endogenous transponder area of both countries constitutes a priority, but also requires synchronous networking connections in cross-border relations for their use in shaping the regional spatial - settlement structural and economic integration.

Key words: spatial coherence.

## KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ W ASPEKTCIE INTEGRACJI

Wskazana w dokumencie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju konieczność integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich w celu zapewnienia właściwych relacji w ich obrębie dotyczy zdaniem autorów Koncepcji przede wszystkim największych obszarów metropolitalnych Warszawy, aglomeracji Górnośląskiej i Trójmiasta. Jednak specyfika innych obszarów funkcjonalnych, w tym regionu metropolitalnego Szczecina wynikająca z istniejących powiązań wewnątrz policentrycznego układu wymaga realizacji polityki szczególnej integracji współpracujących z rdzeniem układu obszarów a także stref ich interrelacji w aspekcie kształtowania właściwych efektów synergicznych. Działania o charakterze planistycznym, zwłaszcza w aspekcie jednego z głównych celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju – przywrócenia i utrwalenia ładu przestrzennego jest ukierunkowane na wprowadzenie istotnych regulacji prawnych w zakresie kształtowania systemu zarządzania w obszarze metropolitalnym. Działania te wiążą się z koniecznością wprowadzenia nowych jednostek samorządu terytorialnego jako regulacji wspomagających kształtowanie obszarów funkcjonalnych w kontekście prowadzenia zintegrowanej polityki przestrzennej.



Ryc. 1. Polska część pogranicza Polski i Niemiec; Analiza izochron dostępności obszaru metropolitalnego. Źródło: IPPON Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec; MRR Warszawa 2013

Fig. 1. Polish transboundary areas. Analysis of isochronal accessibility of metropolitan area. Source: IPPON Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec; MRR Warszawa 2013

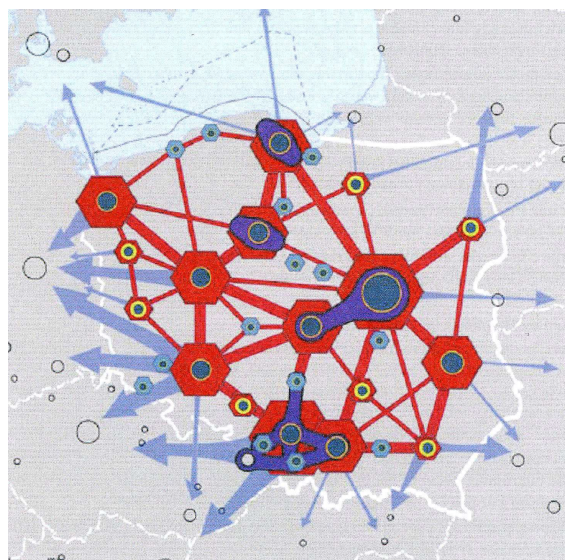
## DOSTĘPNOŚĆ W SPECYFICE REGIONU METROPOLITALNEGO SZCZECINA

Istotne znaczenie dla integracji obszarów funkcjonalnych pełni infrastruktura transportowa i to nie tylko w zakresie dostępności endogenicznej tych obszarów, stanowiącej jeden z głównych kryteriów procesu delimitacji obszarów i regionów metropolitalnych, ale w równej mierze w układzie egzogenicznym o charakterze tranzytowym. Tranzyt w systemie infrastruktury transportu zawiera kluczowe predyspozycje dla rozwoju nie tylko w zakresie usług i rozwiązań o charakterze logistycznym, lecz także dla rozwoju gospodarczego, inwestycyjnego. Analiza izochrony dostępności komunikacyjnej stanowi jedno z istotnych kryteriów delimitacji obszaru metropolitalnego Szczecina a także w dalszych procesach delimitacyjnych subregionu i transgranicznego regionu metropolitalnego. Wydłużenie zasięgu izochron koreluje z obecnością tras komunikacyjnych wyższego rzędu

(rys 1). Specyfika Szczecińskiego Regionu Metropolitalnego oraz wyłączenie w procesie metropolizacji z jego obszaru Świnoujścia stanowiło odzwierciedlenie wielu polemik.<sup>1</sup>

Jeszcze przed 1990r, Szczecin stanowił konkurencję w powiązaniach Skandynawii z południem Europy. Zaniedbania, marginalizacja i eliminacja znaczących powiązań zarówno w układzie wertykalnym (Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC), a także w układzie horyzontalnym (nadbałtycka oś infrastruktury transportu –Via Hanseatica) w latach dziewięćdziesiątych przyczyniły się do uwypuklenia w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju deprecjacji znaczenia Zespołu Portów Świnoujście – Szczecin, który „poddany jest wzmożonej presji konkurencyjnej w dotychczas wiodących sektorach, takich jak przeładunek towarów w portach i traci znaczenie jako ośrodek tranzytu towarów na północ i południe kraju i Europy”<sup>2</sup>. Szczecin jako dominujący obszar funkcjonalny Pomorza Zachodniego koncentrujący funkcje gospodarcze, naukowe i kulturalne pomimo utraty niektórych funkcji gospodarczych i rozproszenia, istniejącego poziomu integracji funkcjonalnej sieci osadniczej stanowi obszar o znaczącym potencjale rozwojowym z racji położenia w kontekście powiązań z Berlinem i ośrodkami funkcjonalnymi Skandynawii. Wykorzystanie tego potencjału nie leży w sprzeczności z ideą intensyfikacji spójności między obszarami centralnej Polski koncentrującymi bardziej korzystny poziom rozwoju w skali krajowej.

Peryferyjna lokalizacja ośrodka funkcjonalnego Szczecina w skali kraju wymaga realizacji rozwiązań na rzecz spójności w układzie synergicznych powiązań z potencjalnymi ośrodkami wzrostu kształtujących się krajowych obszarów metropolitalnych w układzie horyzontalnym Gdańska, obszaru Bydgosko-Toruńskiego, w układzie wertykalnym Poznania, Wrocławia. Złożone w trakcie konsultacji społecznych nad dokumentem KPZK postulaty i uwagi Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego dotyczyły w wielu przypadkach szeroko pojętej spójności terytorialnej. Większość uwag nie została zaakceptowana.<sup>3</sup>



Ryc. 2. Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich.

Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju; MRR Warszawa 2013

Fig. 2. The directions of spatial policy measures aimed at enhancing the competitiveness of major urban centers. Source: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju; MRR Warszawa 2013

<sup>1</sup> Prospects for the Metropolitan Area: Metropolitan functions, transport Infrastructure, Transborder Cooperation and Development; ISOCARP; UPAT WorkBook Series; Szczecin 2009

<sup>2</sup> Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030; MRR Warszawa 2012

<sup>3</sup> Analiza stopnia uwzględnienia uwag do projektu KPZK zawartych w uchwale Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego nr 391/11 z dnia 17.03.2011 w sprawie opinii do projektu KPZK 22030; RBGP Szczecin 2011.

## UKŁAD POWIĄZAŃ REGIONU METROPOLITALNEGO SZCZECINA W EGZOGENICZNYCH I ENDOGENICZNYCH UWARUNKOWANIACH

Obszar funkcjonalny Szczecina jako potencjalny ośrodek metropolitalny funkcjonujący w transgranicznym regionie metropolitalnym może pełnić znaczącą rolę w sieciowym układzie powiązań polskich i środkowo-europejskich metropolii jedynie poprzez konstrukcję strategicznej infrastruktury znajdującej wyraz w korytarzach transportowych – multimodalny Środkoeuropejski Korytarz transportowy ECTC jako obszar właściwych rozwiązań w skali makroregionalnej, wraz z Odrzańską Drogą Wodną, drogą E65 oraz korytarzem Via Hanseatica Hamburg-Kłajpeda, (którego realizacja zatrzymała się w Szczecinie Dąbiu) a także dróg morskich.

Rozwój struktury transportu morskiego i żeglugi śródlądowej implikuje korzystne zmiany w zakresie spójności nie tylko w obszarze korytarza doliny Odry i jej ujścia. Łączy północno-zachodni region kraju poprzez korytarze morskie z portami Skandynawii (Øresund) i innych portów Północnej Europy a także łączy zachodniopomorski układ żeglugi śródlądowej z południowymi regionami kraju (w przyszłości z południem Europy poprzez kanał Odra-Dunaj) a przede wszystkim charakteryzuje się bezpośrednią dostępnością poprzez kanał Haveli z systemem europejskich dróg wodnych. Poprawa spójności wewnętrznej kraju jest możliwa głównie poprzez aktualizację strategii regionalnych uwzględniającej wzmocnienie powiązań układu transportowego Polski Zachodniej opartej na kierunkach działań polityki przestrzennej Szczecin –Poznań- Warszawa; Szczecin Bydgoszcz-Warszawa; oraz Szczecin-Koszalin-Trójmiasto; Świnoujście-Szczecin-Gorzów- Zielona Góra-Wrocław a także poprzez promowanie integracji funkcjonalnej w zakresie poprawy spójności obszarów morskich na drodze dostępności komunikacyjnej. Ekspozycja w procesie kształtowania transgranicznego obszaru metropolitalnego Szczecina kierunków powiązań z ośrodkami funkcjonalnymi niemieckiego pogranicza: Greifswaldem, Stralsundem, Schwerinem, Rostockiem, Neubrandenburgiem a także Hamburgiem i Berlinem stanowi podstawę konstruktywnej spójności w wymiarze transnarodowym, istotnym dla sieciowego powiązania na płaszczyźnie europejskiej.

## SPÓJNOŚĆ I DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA REGIONU SZCZECINA W ODNIESIENIU DO FUNKCJONALNYCH I SYNERGICZNYCH POWIĄZAŃ

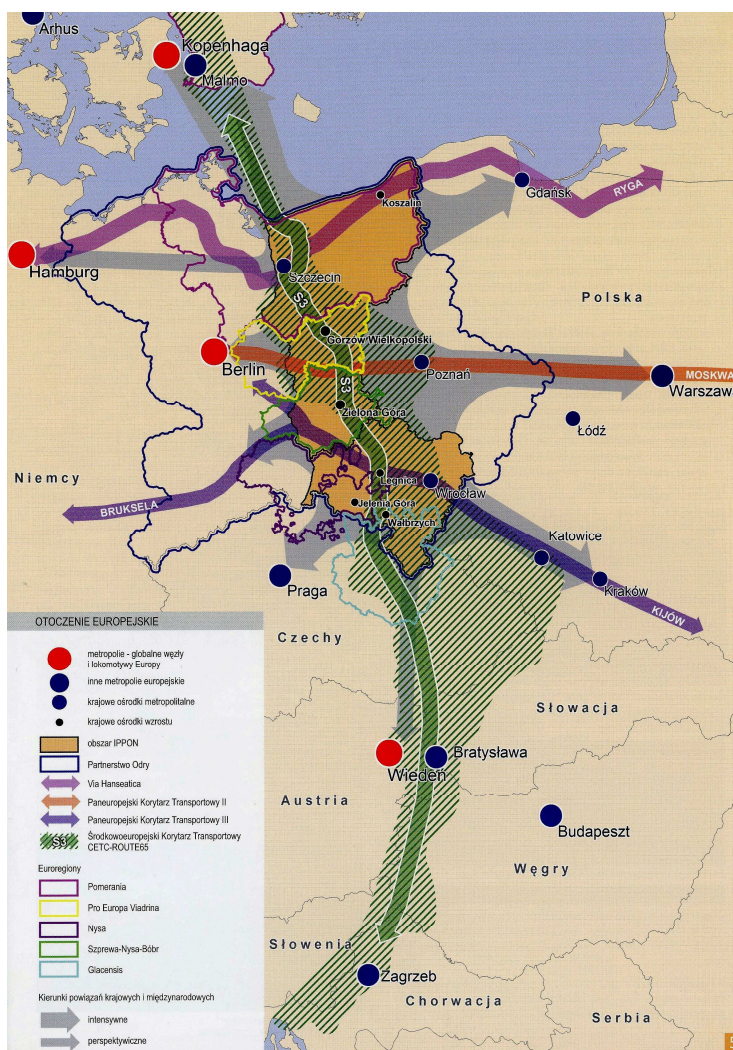
W kierunkach działań polityki przestrzennej na rzecz poprawy spójności wewnętrznej wyznaczonych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju obszary przygraniczne stanowią obszar koncentracji problemów rozwojowych, które wymagają wzmocnienia planowania przestrzennego, aby zapewnić możliwość realizacji inwestycji transportowych, telekomunikacyjnych, ochrony środowiska i przeciwpowodziowej. Uwypuklone zagrożenie wymywania potencjałów (back wash effects) w obszarach transgranicznych spowodowane większą dostępnością metropolii Berlina i innych ośrodków, nie tylko niemieckich stanowi inne przesłanki natury społeczno-gospodarczej dotyczące kraje Europy Środkowo-Europejskiej i Wschodniej.

Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007-2013 wskazywał w tzw. w wymiarze zachodnim<sup>4</sup> w odniesieniu do obszaru województwa Zachodniopomorskiego, na istotę programów transnarodowych współpracy transgranicznej między Polską a Meklemburgią Pomorze Przednie i Brandenburgią realizowanych także w ramach BSR (Baltic Sea Region) i CADSES oraz programów współpracy międzyregionalnej, których główne działania dotyczą:

- Wspólnych inicjatyw na rzecz poprawy stanu zagospodarowanie przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej w zakresie powiązań transportowych ochrony przeciwpowodziowej, ochrony środowiska, obszarów o walorach turystycznych;

<sup>4</sup> NPR 2007-2013 p.182; [www.npr.gov.pl](http://www.npr.gov.pl)

- Rozwoju współpracy obszarów metropolitalnych w pięciokącie Berlin-Drezno-Wrocław-Poznań-Szczecin;
- Rozwoju współpracy w ramach "Programu dla Odry 2006";
- Działania na rzecz wspierania procesu integracji społeczności lokalnej i przełamania barier mentalnych w ramach współpracy euroregionów.



Ryc. 3 Polska część pogranicza Polski i Niemiec w Polsce i w Europie. Źródło: IPPON Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec; MRR Warszawa 2013

Fig. 3. Polish part of Polish-German transboundary area in Poland and Europe. Source: IPPON Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec; MRR Warszawa 2013

Znaczący dla kształtowania potencjału rozwój, oparty na związkach transgranicznych Szczecina wynika z polityki współpracy międzynarodowej, powiązań kulturalnych, akademickich, oświatowych, sportowo-rekreacyjnych i w mniejszym stopniu gospodarczych. Potrzeba bardziej ścisłej współpracy w ramach Euroregionu, dalszy aktywny udział w programach i projektach międzynarodowych warunkuje realną możliwość kształtowania stolicy regionu transgranicznego w ramach szeroko pojętej spójności.

Program realizacyjny polityki współpracy międzynarodowej zawiera pakiet projektów umożliwiających jej rozwój szczególnie w odniesieniu do współpracy z miastami partnerskimi, a także transeuropejskiej współpracy szczecińskich organizacji, instytucji i uczelni oraz działalności w organizacjach o znaczeniu prestiżowym - Eurocities, Metrex SERG, UBC, New Hansa, Metropolis<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Czernik L. Kontekst transgraniczny planowania regionalnego – zagadnienia procesu kształcenia, PiF 2005

Preferowany wzrost konkurencyjności oparty na działaniu endogenicznym, zawiera uzasadnione znaczenie dla sfery gospodarczej poszczególnych krajów, ale jest nieadekwatny dla przenoszonej w czasie na okres późniejszy transgranicznej spójności. Takie sformułowania deprecjonują często artykułowane istotne powiązania w równoleżnikowym układzie względem granicy w relacjach obszarów metropolitalnych. Wzmocnienie struktur endogenicznych w obszarze transgranicznym obu państw jest priorytetowe jednak nie może mieć charakteru wyłącznie partykularnego. Struktura przestrzenno-osadnicza obszaru transgranicznego wymaga synchronicznego tworzenia sieci powiązań miast i wykorzystania ich możliwości dla kształtowania regionu integracji gospodarczej. To zapewnia właściwe wykorzystanie regionalnego potencjału granicach transgranicznego obszaru.

Polsko-niemieckie pogranicze charakteryzuje się znaczącym poziomem struktury naukowo-badawczej i edukacyjnej znajdującej odniesienie w wielu realizowanych przedsięwzięciach wzmocniających potencjał integracji. Dalszy rozwój pogranicza w tym kontekście oparty na procesie wzajemnych powiązań i koordynacji sterowanego poprzez wysoko wykwalifikowanych pracowników naukowych zdolnych do kierowania powiązań sieciowych placówek naukowo-badawczych pogranicza jest pożądany i oczekiwany.

Wbrew często kreowanym opiniom, Metropolia Berlińska funkcjonująca w systemie globalnym Unii Europejskiej na innym poziomie hierarchii miast europejskich nie stanowi zagrożenia dla Regionu Metropolitalnego Szczecina, który nie powinien pozostać w cieniu jej oddziaływania, lecz w zasięgu wspierających interakcji.<sup>6</sup>

Kooperacja komunikacyjna, infrastrukturalna, gospodarcza, socjalna, kulturalna, marketingu w zasięgu Regionu Metropolitalnego Szczecina pozwoli na kształtowanie sieci powiązań w nowym wymiarze transgranicznym zachowującym cechy synergii i koherencji.

Nowe relacje pomiędzy obszarem metropolii i regionem metropolitalnym wskazują na zmiany prowadzące do kształtowania sieciowej organizacji przestrzennej. Proces ten znajduje wyraz w kształtowaniu policentrycznej struktury regionu metropolitalnego, a także często w ponadregionalnych powiązaniach. Ze względu na globalne funkcjonowanie metropolii i ich sieciowy, synergiczny system zasilania wzrost różnic w poziomie rozwoju między regionem i metropolia jest postrzegany jako negatywnie oddziałujące zjawisko. Promocja wzajemnych powiązań pomiędzy węzłami różnych środków transportu towarowego (inter-modal junctions), szczególnie w korytarzach transportowych, a specjalnie w odniesieniu do transportu morskiego i rzeczno-morskiego ma istotne znaczenie dla transgranicznego obszaru Pomorza Zachodniego i Przedniego.

Specyfika regionu metropolitalnego Szczecina skłania do jego postrzegania przez pryzmat transgranicznego oddziaływania. Wyrazem ekspresji koncepcji rozwojowych stanowiących owoc międzynarodowych konferencji dotyczących transgranicznej współpracy organizowanych od kilku lat<sup>7</sup> a także międzynarodowych warsztatów<sup>8</sup> jest wskazanie w aktualnym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa potrzeby określenia Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Rozwój tak ukształtowanego regionu może opierać się na wyspecjalizowanym układzie powiązań zarówno w układzie endogenicznym jak i egzogenicznym. Rozwój wyspecjalizowanych usług, wzrost innowacyjności w procesie zarówno na polu naukowo-badawczym i kształcenia, jak innowacyjnej przedsiębiorczości został już zainicjowany w powiązaniach transgranicznych z innymi ośrodkami.

Projekty współpracy przygranicznej charakteryzuje partykularyzm wynikający nie tylko z odmienności systemów planistycznych i administracyjnych, ale także z określonego

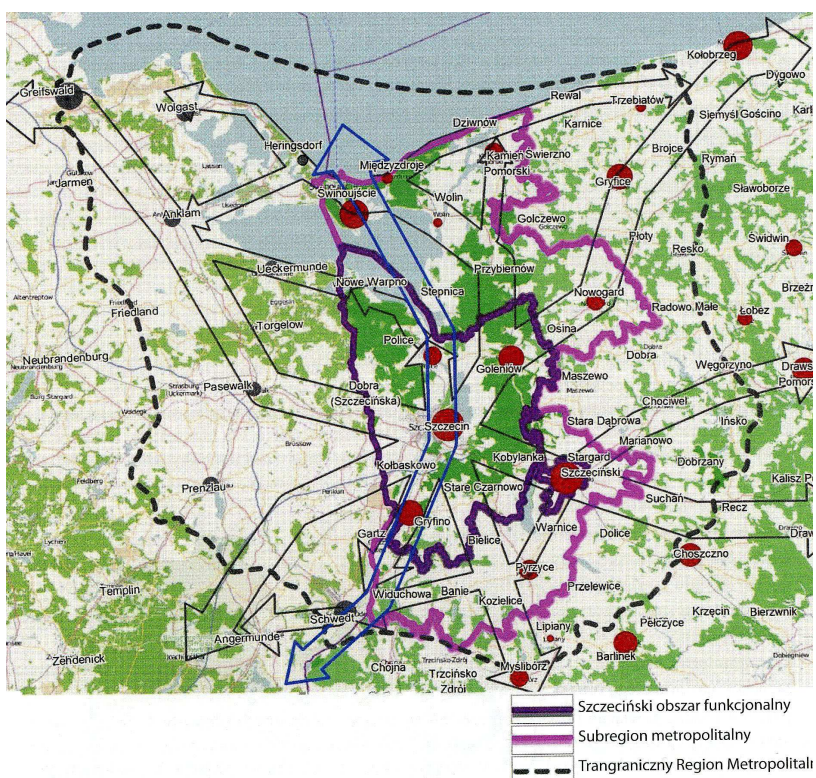
<sup>6</sup> Szlachta J. Dylematy współpracy transgranicznej w UE na tle reformy europejskiej polityki spójności. Transgraniczne planowanie przestrzenne II Międzynarodowa Konferencja, Szczecin 2010

<sup>7</sup> Międzynarodowe Konferencje Transgraniczne Planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacji; Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

<sup>8</sup> Prospects for the Metropolitan Area: Metropolitan functions, transport Infrastructure, Transborder Cooperation and Development; ISOCARP; UPAT WorkBook Series; Szczecin 2009

w krajowych planistycznych dokumentach po obu stronach granicy - nadrzędnego priorytetu endogenicznej polityki przestrzennej. Proces integracji obszarów transgranicznych wymaga działania na płaszczyźnie polityki przestrzennej uwzględniającej specyfikę obszarów po obu stronach granicy. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przewiduje opracowanie identyfikacji problemów i opracowanie ośmiu strategii rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego dla wszystkich polskich obszarów transgranicznych na poziomie NUTS 2<sup>9</sup>. Strategie te opracowywane na poziomie makroregionalnym (obejmujące tereny polskich województw oraz obszarów po drugiej stronie granicy) będą przygotowywane z udziałem podmiotów samorządowych i partnerów społeczno-gospodarczych oraz w porozumieniu państwami sąsiadującymi.

Ryc. 4. Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM), Subregion Metropolitalny i Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS). Źródło: Plan Zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego; RBGP Szczecin 2010, Fig. 4. Szczecin Metropolitan Area, Metropolitan Subregion and Transboundary Metropolitan Region of Szczecin. Source: Plan Zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego; RBGP Szczecin 2010,



Rekomendacje wynikające z raportów ESPON (European Spatial Observation Network) w szerokim kontekście nawiązują do celów określonych w ESDP (European Spatial Development Perspective), wśród których jednym z głównych celów jest „Efektywne i zrównoważone wykorzystanie istniejącej infrastruktury”, co nie pozostaje bez wpływu na rekomendacje w odniesieniu do rozszerzonej Unii Europejskiej, rozpatrujące już istniejące korytarze transportowe i w mniejszym stopniu uwzględniające inne cele Perspektywy Europejskiej związane z promowaniem policentryczności i równości w dostępie do sieci transportowych. Ekspozycja peryferyjnego położenia Polski a w szczególnym przypadku jej północno-zachodniej części jest odmienna z geograficznego punktu widzenia w świetle dokumentów krajowych. Peryferyjność znacznych obszarów Polski względem gospodarczego jądra Unii Europejskiej (europejskiego pentagonu) nie znajduje uzasadnienia w stwierdzeniach raportu, że dostępność jest niska, lecz uprawnia do wyższego poziomu rozwoju gospodarczego. Wspieranie dostępności wewnętrznej peryferyjnych obszarów Europy będzie miało istotny wpływ na wspieranie policentryczności poszczególnych krajów. Taka sytuacja występuje w regionie szczecińskim, którego dostępność transportowa

<sup>9</sup> Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju; MRR Warszawa 2012

do stolicy kraju jest bardziej trudna niż do innych stolic europejskich. Proponowane w dokumentach krajowych tzw. ukośne, w sensie przestrzennym powiązania z krajowym centrum są obecnie preferowane.

Wielosektorowa strategia planowania przestrzennego oparta o instytucjonalne ramy umożliwiające wspomaganie międzynarodowej współpracy integrującej obszary transgraniczne a w szczególności poszczególne władze samorządowe stanowi istotne założenia dla procesów wynikających z przynależności do Unii Europejskiej. Tak przyjęte założenia sprzyjają promowaniu zrównoważonego, trwałego rozwoju w Regionie Morza Bałtyckiego a w szczególności układów urbanistycznych i osadniczych, układów komunikacji, w aspekcie wykorzystania istniejącego potencjału przy jednoczesnym zachowaniu równowagi ekologicznej. Realizacją tak przyjętych założeń jest projekt "Łuk Południowego Bałtyku", który stanowi część projektu międzynarodowego pn. South Baltic Arc - Spatial Strategies for Integration and Sustainable Development Acceleration of the South Baltic Arc Zone, opracowanego w ramach Programu INTERREG III B dla Regionu Morza Bałtyckiego. Określonym celem projektu był wzrost potencjału polskich województw nadmorskich w procesie budowania spójności społeczno-gospodarczej i przestrzennej ponadnarodowej Strefy Rozwojowej Południowego Bałtyku. Główne działania w projekcie obejmowały analizę konkurencyjności, atrakcyjności inwestycyjnej i potencjału społeczno-gospodarczego polskiej części Łuku Południowego Bałtyku i określenie optymalnych kierunków jego wykorzystania a także wybór lokalizacji i wstępne przygotowanie głównych przedsięwzięć infrastrukturalnych - transportowych i jego otoczenia pobudzających rozwój sektora gospodarczego, decydujących o dalszym rozwoju społeczno-gospodarczym Polski północnej.<sup>10</sup> Obecne działania województw Północnej Polski na rzecz idei Via Hanseatica w aspekcie realizacji drogi ekspresowej S6 stanowią wyraz dążeń do eliminacji statusu wykluczenia względem dostępności komunikacyjnej znacznych części Regionu Północnego, a w nowej perspektywie także do realizacji międzynarodowego szlaku drogowego E28. Zrównoważony rozwój sieci transportowej na peryferiach UE implikujący stymulację rozwoju społeczno-gospodarczego stanowi podstawę dla nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020 związanej z kolejnym programem UE w ramach rozszerzenia sieci TEN-T.

W odniesieniu do istniejącego potencjału dostępności Szczecina do europejskiego systemu drogowego, powiązanie korytarzowe w układzie horyzontalnym biegnące wzdłuż basenu Morza Bałtyckiego (Hamburg, Greifswald) kończy się w Szczecinie. Jego kontynuacja wzdłuż linii brzegowej do Gdańska – drugiego portu polskiego wybrzeża, a także do transgranicznego regionu metropolitalnego Gdańska i dalej do Kłajpedy, St. Petersburga może w perspektywie europejskich rekomendacji zmienić w istotny sposób pozbawiony właściwej dostępności komunikacyjnej, region Północnej Polski.

Policentryczny model rozwoju implikuje rozbudowę nie tylko sieci komunikacji transeuropejskiej (TEN), ale także drugorzędnych sieci komunikacyjnych niezbędnych dla procesu integracji. Proponowane opcje preferują także usprawnienie połączeń komunikacyjnych dla regionów peryferyjnych, zarówno z krajami UE jak i z sąsiadującymi krajami z poza Unii, uwzględniając dalszy rozwój odpowiednich urządzeń infrastruktury. Promocja wzajemnych powiązań pomiędzy węzłami różnych środków transportu towarowego (intermodal junctions), szczególnie w europejskich korytarzach transportowych ma istotne znaczenie dla transgranicznych obszarów Pomorza Przedniego, Zachodniego i Pomorza Gdańskiego.

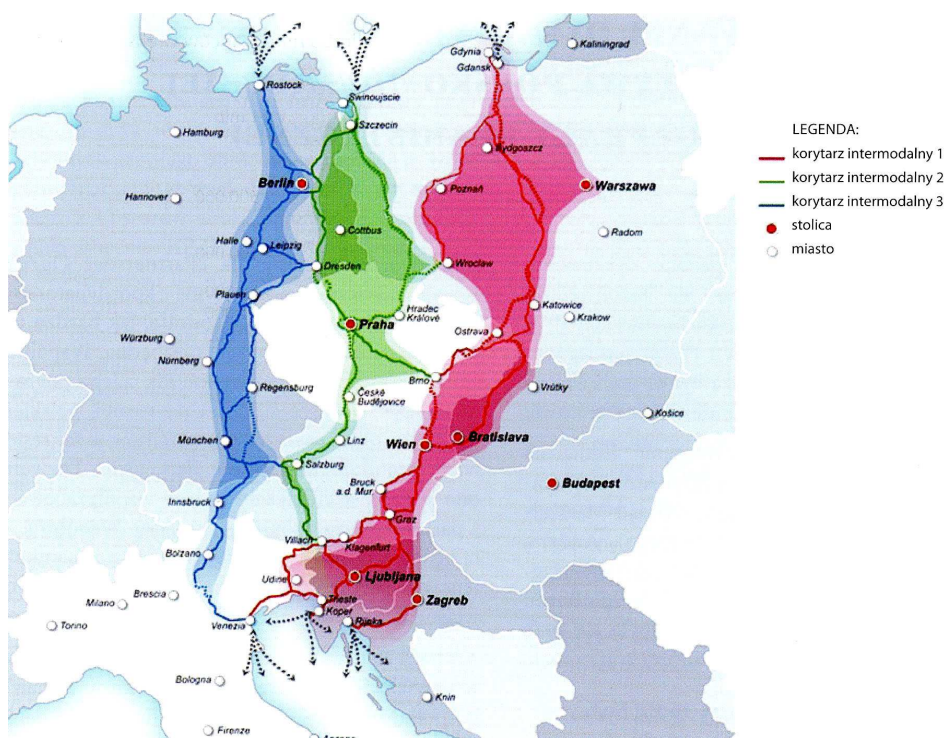
Opublikowany w czerwcu 2013 r. dokument planistyczny o charakterze pozaustawowym "IPPON - Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec" stanowi istotne dla problematyki spójności i integracji obszarów transgranicznych wzdłuż zachodniej granicy Polski opracowanie.

---

10 <http://www.south-baltic-arc.org/>



W odróżnieniu od poprzednich wersji Studium z 1995r. i 2005r. bieżące opracowanie jest wyrazem woli politycznej władz samorządowych województw Zachodniej Polski, oraz kierunków rozwoju i integracji przestrzennej obszarów nim objętych. Zostało opracowane przez ekspertów instytucji środowiska planistycznego bezpośrednio związanych z regionem przygranicznym: Instytut Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu województwa Dolnośląskiego, Departament Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami Planowania Przestrzennego województwa Lubuskiego oraz Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Opracowanie zostało przyjęte przez Grupę Sterującą, działającą w ramach wspólnego porozumienia w sprawie podjęcia prac nad projektem, IPPON<sup>11</sup>. Przedstawiciele województw dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego wraz z Ministerstwem Infrastruktury przedstawili w Studium kierunki rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec w celu poprawy jego spójności przestrzennej.



Ryc. 5. Adriatic-Baltic Landbridge. Korytarze intermodalne. Źródło: Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra-Nysa (DPERON). Raport końcowy.

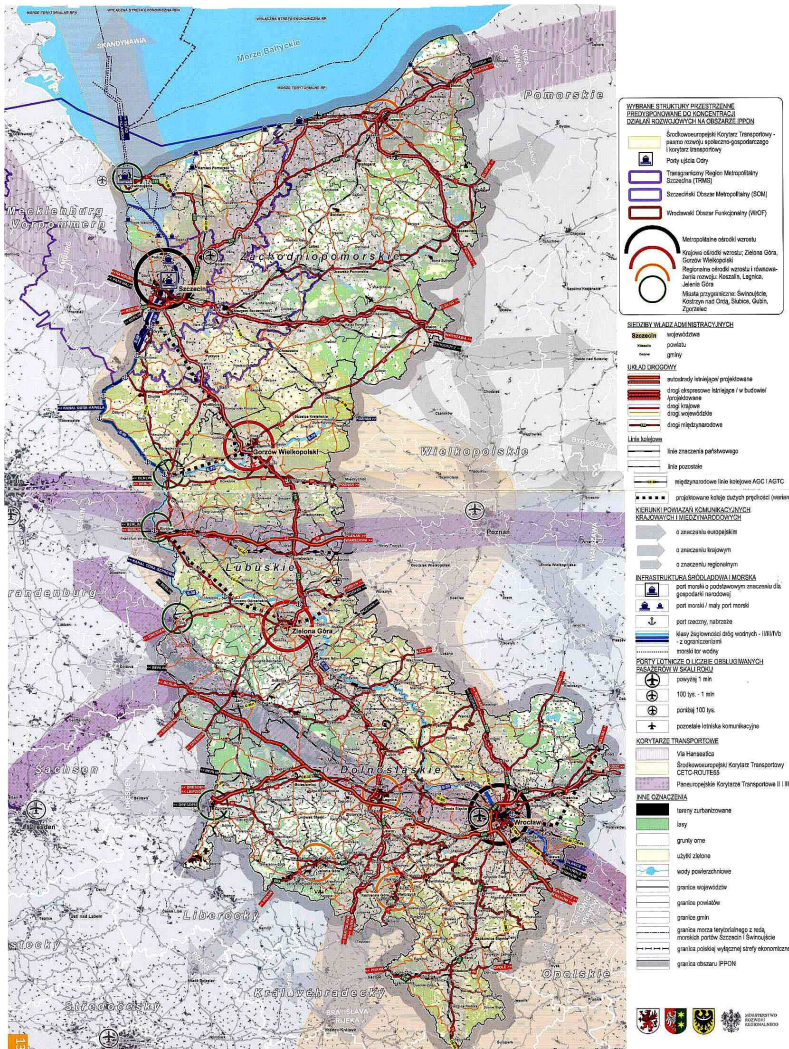
Fig. 5. Adriatic-Baltic Landbridge. Intermodal corridors. Source: Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra-Nysa (DPERON). Raport końcowy

Główne cele i kierunki polityki przestrzennej eksponowane w Studium:

- Poprawa spójności i dostępności przestrzennej regionu
- Poprawa jakości i standardów w transporcie i komunikacji
- Poprawa bezpieczeństwa, ochrona środowiska przyrodniczego i środowiska zamieszkania
- Poprawa bezpieczeństwa energetycznego

Dokument ten, przez wskazane obszary działań szczególnych, wyznacza priorytety przestrzenne i daje możliwość podejmowania decyzji w sprawie kształtowania wspólnej, spójnej polityki przestrzennej dla obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Osiągnięcie założonego celu wymagało od autorów Studium wprowadzenia celów operacyjnych, umożliwiających monitorowanie określonego wyniku.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> "IPPON - Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec"; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2013.



Rys. 6 Powiązania komunikacyjne na tle sieci osadniczej obszaru opracowania; Connectivity system of settlement structure. Źródło: IPPON Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec; MRR Warszawa 2013

Fig.6. Connectivity system of settlement structure. Source: IPPON Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec; MRR Warszawa 2013

**ZAKOŃCZENIE**

Rozwój spójności polskiej przestrzeni opartej w głównym kierunku polityki przestrzennej na kształtowaniu sieciowego układu metropolii wiąże się nierozłącznie z europejskim wymiarem spójności zarówno w układzie horyzontalnych jak i wertykalnych powiązań.

Brak uwzględnienia lub marginalizacja specyfiki transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina prowadzić może do pogłębiania efektu peryferyzacji regionu, jego deprecjacji w aspekcie aktywności gospodarczej i inwestycyjnej i w efekcie do negatywnego scenariusza utraty konkurencyjności i możliwości rozwojowych.

Dla właściwego rozpoznania przestrzennych trendów rozwojowych sieci transportowych w aspekcie spójności przestrzennej konieczne są badania i analizy dotyczące dostępności infrastrukturalnej w układzie istniejących i potencjalnych układów policentrycznych Regionu Bałtyckiego. Badania powinny obejmować zarówno układ horyzontalny jak i wertykalny w aspekcie endogenicznym, powiązań gospodarczych, transferu i innowacji technologicznych jak i egzogenicznym ujmującym istotę powiązań globalnych, multimodalnych z innymi obszarami metropolitalnymi także w układzie transgranicznym.

## **INTEGRATION OF FUNCTIONAL AREAS IN TERMS OF TERRITORIAL COHESION AND CROSS-BORDER LINKAGES**

### **DIRECTIONS OF SPATIAL POLICY IN TERMS OF INTEGRATION**

Indicated in the document National Spatial Development Concept need to integrate the functional areas of major urban centers in order to ensure the proper relations within them, in the opinion of the authors, applies primarily major metropolitan areas of Warsaw, the Upper Silesian agglomeration and Tri-City. However, the specificity of other functional areas and also of the metropolitan region of Szczecin resulting from existing relationships within the polycentric system requires special integration policy of cooperating with the core of the system and zones of their interrelations in terms of the of good synergistic effects development. This way of a planning, especially in the context of one of the main objectives of spatial development policy of the country - the restoration and consolidation of spatial order is aimed at introducing significant regulations in shaping management system in the metropolitan area. These activities involve the necessity of introduction process of the new local government units as regulations supporting the development of functional areas in the context of an integrated spatial policy.

### **ACCESSIBILITY ASPECTS OF THE SZCZECIN METROPOLITAN REGION**

Significant role for the integration of functional areas acts transport infrastructure, not only in the endogenous availability of these areas, which is one of the main criteria in the delimitation process of metropolitan regions areas, but equally in the exogenous transit system. Transit in the transport infrastructure system contains key predisposition for the development not only in terms of services and logistical solutions, but also for economic and investment development. Analysis isochrones transport accessibility is one of the important criteria for the delimitation of the metropolitan area of Szczecin and also in the subsequent delimitation processes of the sub-region, and of the transboundary metropolitan region. Extending the range of isochrones correlates with the presence of higher order routes (Fig. 1). The specificity of the Szczecin Metropolitan Region and the exclusion the area of Świnoujście in the process of metropolisation created many controversies.

Even before 1990, Szczecin constituted competition in relationships between Scandinavia and south of Europe. Neglect, marginalization and elimination of significant relationships in both - the vertical ( Central European Transport Corridor CETC ) , as well as the horizontal ( Baltic Sea - axis transport infrastructure Via Hanseatica ) in the nineties, contributed to strengthening in the National Spatial Development Concept depreciation of the importance of Complex Ports of Świnoujście - Szczecin, due to the problems, that Complex " is the subject of intense competitive pressures in the hitherto leading sectors such as cargo handling in ports and also lose importance as a center for the transit of goods to the north and south of the country and Europe." Szczecin as the dominant functional area of Western Pomerania concentrating economic, scientific and cultural functions despite the substantial loss of some economic functions, dispersion and, the existing level of functional integration of the settlement constitutes an area with significant development potential due to the position in the context of relations with Berlin and functional centers in Scandinavia. Use of this potential is not in contradiction with the idea of intensification of cohesion between areas of central Poland focusing a more favorable level of development on a national scale.

The peripheral location of the functional center of Szczecin in the country requires the implementation of solutions for coherence in the system of synergistic relationships with potential growth centers of emerging national metropolitan areas in the horizontal arrangement Gdansk, Bydgoszcz-Torun area, and in a vertical arrangement of Poznan,

Wrocław as well. Submitted during the public consultation on the document National Spatial Development Concept postulates and comments concerned related to the Board of the West Pomeranian Voivodship, in many cases, broader territorial cohesion. Most of the comments were not accepted.

### **THE CONNECTIVITY SYSTEM OF SZCZECIN METROPOLITAN REGION IN EXOGENOUS AND ENDOGENOUS CONDITIONS**

The functional area of Szczecin as a potential metropolitan center functioning in cross-border metropolitan region could play an important role in the network system links of Polish and Central European metropolis, only through the construction of strategic infrastructure expressed in the corridors - multimodal Central European Transport Corridor CETC as an appropriate area responses to macro- scale , along the Odra water way , way down the corridor E65 and Via Hanseatica Hamburg -Klaipeda along E28, (whose implementation is terminated in Szczecin Dabie ) and sea routes .

The development of the structure of sea route and inland waterway transport implies favorable changes in the coherence not only in the corridor of the Odra valley and its estuary. It connects the North- Western region of the country through sea route corridors to the ports of Scandinavia (Øresund) and other ports in Northern Europe and connects the West Pomeranian inland waterway system with southern regions of the country (in the future with Southern Europe via the Danube Odra Canal) and above all is characterized by the direct availability through Havela Canal with system of European waterways.

Improving the internal cohesion of the country is possible mainly by updating the regional strategy taking into account the linkages strengthening of Polish transport system of Polish western space -based on spatial policy directions ( Szczecin- Poznan -Warsaw , Szczecin Bydgoszcz and Warsaw , and Szczecin and Koszalin - Tri-City ; Swinoujscie - Szczecin - Gorzów - Zielona Góra Wrocław) and by promoting functional integration to improve the coherence of sea areas through the transport accessibility. Exposure in the process of shaping Transboundary Metropolitan Area of Szczecin directions of functional links with the centers of the German transborder area: Greifswald, Stralsund, Schwerin, Rostock, Neubrandenburg as well as Hamburg and Berlin are the basis for constructive coherence in the transnational dimension, essential for the networking at European level.

### **COHERENCE AND SPATIAL ACCESSIBILITY OF SZCZECIN REGION IN RELATION TO THE FUNCTIONAL AND SYNERGISTIC LINKS**

In the directions of spatial policy activity indicated in the National Spatial Development Concept transborder regions constitute the areas of developmental problems concentration that require the strengthening of planning to ensure the feasibility of transport investments , telecommunications , environmental protection and flood control . Highlighted the potential risk of potentials back wash effects in cross-border areas due to better accessibility to the Berlin metropolis and other centers, not only German constitute socio-economic circumstances affecting the countries of Central and Eastern Europe .

The National Development Plan 2007-2013 indicated in the so-called western dimension in relation to the Western Pomerania Voivodship, the essence of transnational programs, cross-border cooperation between Poland and Mecklenburg Vorpommern and Brandenburg realized in the among others - BSR and Cadses interregional cooperation programs where main activities include:

- Joint initiatives for the improvement of the spatial development of the area along the German-Polish border transport links in the field of flood protection , environmental protection, areas of touristic interest ;

- Development cooperation in the aspect of metropolitan areas in the pentagon Berlin - Dresden - Wrocław - Poznań - Szczecin ;
- Development of cooperation in the framework of the "Programme for the Odra 2006";
- Activity to promote the integration of the local community and overcoming mental barriers in the framework of Euro-regions.

Significant potential for shaping the development of Szczecin, based on the cross-border relationships, results from the policy of international cooperation, cultural relations, academic, educational, sports and recreation and less economic. The need for more close cooperation in the framework of the Euroregion, further active participation in international programs and projects determines the real possibility for creation the capital of the transboundary metropolitan region within the frame of broader coherence. Implementations program of international cooperation policy contains a package of projects to its development especially in relation to cooperation with partner cities, as well as trans-European cooperation Szczecin organizations, institutions and universities and activity in organizations of the prestigious importance - Eurocities, Metrex, SERG, UBC, New Hansa, Metropolis.

Preferred growth of competitiveness based on the endogenous activity contains reasonable importance to the economic sphere of individual countries, but it is inadequate for the shifted to a later period of time the cross-border coherence, due to its minor importance in the aspect of national functional relations. Such kind formulation of priorities depreciates often articulated important links in the latitudinal system of transborder relations. Enhancement of the endogenous structures in cross-border area of both countries is a main concern however, can not be exclusively the particular. The spatial - settlement structure area requires a synchronous cross-border networking of cities and their use of their potential for shaping the region's economic integration. This ensures the proper use of regional potentials within the transborder space.

Polish -German border region is characterized by a significant level of scientific research and educational structure reflected in a number of ongoing projects strengthening the potential for integration. Further development of the transborder area in this context, based on a process of inter-linkages and coordination controlled by highly qualified academic staff able to manage networking research institutes is desired and expected.

Contrary to often created opinions, shaping the Berlin metropolis, currently functioning in the global system of the European Union on a different level in the hierarchy of European cities doesn't constitute a threat to Szczecin Metropolitan Region , which should not remain in the shadow of its impact, but within the support interaction.

Cooperation in the communications, infrastructure, economic, social, cultural, marketing sphere within Metropolitan Region of Szczecin allow for the formation of networks in the new cross-border dimension that maintains the characteristics of synergies and coherence.

The new relationship between the area of the metropolis and the metropolitan region indicate changes leading to the formation of a network of spatial organization. This process is reflected in the formation of polycentric structure of metropolitan region, and often in trans-regional relations. Due to the global functioning of the metropolis and its synergistic network power system, increase the differences in the levels of development between the region and the metropolis is perceived as negative an impact phenomenon. Promotion of inter-linkages between different nodes of freight transport (inter - modal junctions ), especially in the transport corridors , and specifically in relation to sea and inland water transport is important for the cross-border area of Western Pomerania and Pomerania Regions.

The specificity of metropolitan region of Szczecin leads to its perception through the prism of cross-border impact. An expression of the development concepts which are the

fruit of the international on cross-border co-operation conference, organized since few years as well as international workshops is identification in the current Voivodship Spatial Development Plan the delimited area of the Transboundary Metropolitan Region of Szczecin. Development of such a shaped region may be based on a specialized system of connections both in the endogenous and exogenous dimension. The development of specialized services, innovations increase in the field of both research and education, and innovative entrepreneurship has already been initiated in cross-border relations with other centers.

Cross-border cooperation projects are characterized by particularism precedent priority of endogenous spatial policy resulting not only from the different systems planning and administration, but also in accordance with national planning documents on both sides of the border. The process of integration of cross-border areas requires action at the level of spatial planning policy taking into account the specificities of the areas on both sides of the border.

Assumptions of National Spatial Arrangement Concept provide identification of the problems and development of eight of socio - economic and spatial development strategies for all Polish border regions at NUTS 2 level. These strategies developed at macro level (covering areas of Polish regions and areas across the border ) will be prepared with the involvement of local authorities, socio-economic partners and in consultation with neighboring countries.

Recommendations arising from the report of ESPON ( European Spatial Observatory Network ) in a broad context refer to the targets set out in the ESDP ( European Spatial Development Perspective ), among which one of the main objectives is to " Efficient and sustainable use of existing infrastructure", which has an impact on the recommendations with respect to the enlarged European Union, examining the existing transport corridors and in a less extent taking into account the different objectives of the European Perspective for the promotion of polycentricism and equality of access to transport networks. Exposure Polish peripheral location in the particular case of the North- Western part is different from a geographical point of view, in the light of national documents. Peripheral location of in terms of the economic core of the European Union (European pentagon) is not justified by the findings of the report that the availability is low but entitles to a higher level of economic development. Supporting the accessibility of European internal peripheral areas will have a significant impact on the polycentricism promotion of individual countries. Such a situation occurs in the region of Szczecin, the availability of transport to the capital of the country is more difficult than to other European capitals. The proposed in national documents so called. Diagonal linkages, in the sense of spatial relationship with the national center are now preferred.

Multisectoral planning strategy based on the institutional framework to support international cooperation integrating cross-border areas and in particular the different local authorities constitute important assumptions for the processes arising from membership of the European Union. So accepted assumptions conducive to promoting sustainable development in the Baltic Sea Region in particular, urban and settlement systems , transportation systems , the development features in the aspect of use of existing potentials, maintaining the ecological balance. Implementation of such assumptions is the project "South Baltic Arc ", as a part of an international project "South Baltic Arc - Spatial Strategies for Integration and Sustainable Development Acceleration of the South Baltic Zone". The defined purpose of the project was the growth of the potentials and of Polish coastal regions in the process of building social and economic cohesion of transnational spatial development zone of the Southern Baltic Sea. Main activities of the project included broad range of spatial, socio-economic, environmental analysis and determination of optimal directions for its use as well as the choice of location and initial preparation of major infrastructure projects. Significant importance fulfilled surrounding of infrastructure solutions acted to stimulations the development of

the economic sector, deciding on further socio-economic development of Northern Poland. Current activity of Northern Voivodships for ideas of Via Hanseatica in terms of execution S6 expressway constitute an expression of efforts to eliminate the exclusion the status in terms of availability of the transportation of significant parts of the Northern Region, and in new perspective implementation and strengthening of international route E28. Sustainable development of transport network on the periphery of the EU implying stimulation of socio-economic development is the basis for the new financial perspective 2014-2020 associated with another program of the EU in the framework of the extension of the TEN-T.

In relation to the existing potential availability of Szczecin to the European road system, the corridor connection in a horizontal running along the Baltic Sea (Hamburg, Greifswald) ends in. Its continuation along the shoreline to Gdańsk - the second port of Polish coast and Transborder Metropolitan Region and also to Klaipėda, St. Petersburg can change the perspective of the European recommendation materially deprived of proper transport accessibility, the region of North Polish.

Polycentric development model implies not only the development of the trans-European transport network (TEN), but also level of a secondary transportation network necessary for the integration process. Proposed options also prefer improvement of transport linkages to the peripheral regions. Promotion of inter-linkages between different nodes of freight transport (inter-modal junctions), especially in the European transport corridors is essential to the border areas of Western Pomerania, Western Pomerania and Gdansk.

Published in June 2013, a planning document "IPPON - Study of spatial integration Polish part Polish and German" is relevant to issues of coherence and integration of cross-border areas along the western border of the Polish development.

Unlike to previous versions of Studies (1995 and 2005) current document constitute an expression of political will of self-governmental organizations of Western Poland and contains directions of development, trends and spatial integration. It has been developed by specialists directly bound together with the transboundary regions planning institutions: Institute of Territorial Development of Lower Silesia in Wrocław, Department of Geodesy, Land Management and Spatial Planning Lubuskie Voivodship and the Regional Office of Spatial Arrangement -West Pomeranian Voivodship. The study was accepted by the Steering Group, acting under the common Agreement. Representatives of the provinces of Lower Silesia, Lubuskie and West Pomeranian together with the Ministry of Infrastructure presented in the Study trends in development of Polish transborder area in the light of improvement its spatial coherence.

The main objectives and directions of spatial policy exhibited in the study:

- Improving the spatial coherence and accessibility of the region
- Improving the quality and standards in the transport and communication
- Improving safety, protection of the natural environment and housing environment
- Improving energy security

This document, through the designated areas of special measures, sets spatial priorities and gives the ability to take decisions on the development of a common, coherent spatial policy for the area of the Polish and German part.

## CONCLUSIONS

Cohesion development of Polish space, based in the main direction in spatial policy on formation the network system of metropolitan areas is inextricably bonded with European dimension of cohesion both in the horizontal and vertical linkages. Lack of consideration or marginalization of these specificities of Szczecin Metropolitan Region may lead to a deepening of peripheralisation effect, its depreciation in terms of economic activity and

investment, resulting in a negative scenario the loss of competitiveness and development opportunities.

For proper diagnosis of spatial development trends of transport networks in the aspect of spatial cohesion research and analysis on the accessibility of infrastructure in terms of existing and potential polycentric systems of the Baltic Region is required. Investigations should include both horizontal and vertical layout in terms of endogenous economic linkages, transfer of technological innovations as well as exogenous in terms of global linkages, multimodal with other metropolitan areas also in a cross-border system.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Dutkowski M. Zmiany funkcji i tendencji rozwojowych miast Polski Północno-Zachodniej ze szczególnym uwzględnieniem roli Szczecina; Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033 tom I; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008
- [2] IPPON - Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec"; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2013.
- [3] Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030; MRR Warszawa 2012
- [4] Analiza stopnia uwzględnienia uwag do projektu KPZK zawartych w uchwale Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego nr 391/11 z dnia 17.03.2011 w sprawie opinii do projektu KPZK 22030; RBGP Szczecin 2011.
- [5] NPR 2007-2013 p.182; www.npr.gov.pl
- [6] Plan zagospodarowania przestrzennego województwa Zachodniopomorskiego; RBGPWZ Szczecin 2010;.
- [7] Prospects for the Metropolitan Area: Metropolitan functions, transport Infrastructure, Trans-border Cooperation and Development; ISOCARP; UPAT WorkBook Series; Szczecin 2009
- [8] Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005;
- [9] Szlachta J. Dylematy współpracy transgranicznej w UE na tle reformy europejskiej polityki spójności. Transgraniczne planowanie przestrzenne II Międzynarodowa Konferencja, Szczecin 2010

## O AUTORZE

Lechosław Czernik – adiunkt w IAIPP, wiceprzewodniczący Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej oraz członek Komisji Kształtowania Polski Północnej PAN Oddział w Gdańsku, specjalizuje się w zakresie planowania regionalnego – procesy transgraniczne i suburbanizacji, a także w zagadnieniach przekształcania tkanki urbanistycznej.

## AUTHOR'S NOTE

Lechosław Czernik – research and didactic worker at the Institute of Architecture and Spatial Planning, deputy chairman of the Provincial Urban – Architectural Committee and member of a Committee of Shaping the North Poland, Polish Academy of Science, Branch in Gdańsk – specializes in the regional planning – cross-border processes and suburbanization as well as in issues of transforming the urban tissue.