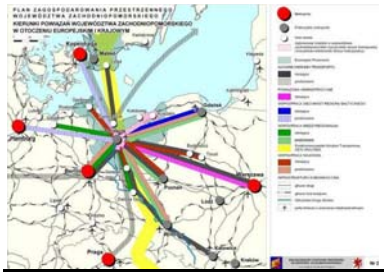


TRANSGRANICZNY ASPEKT SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METRPOLITALNEGO.

CROSS-BORDER ASPECT OF SZCZECIN METROPOLITAN AREA

Lechosław Czernik
dr inż. arch.

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

STRESZCZENIE

Koncentracje przestrzenne układu policentrycznego na europejskich obszarach pogranicza determinujące ich rozwój wiążą się często z procesem metropolizacji. Proces ten uwzględnia europejskie tendencje polityki regionalnej ograniczające dominację konkurencyjności na rzecz wzmocnienia procesu współpracy między obszarami metropolitalnymi. Kształtowany Szczeciński Obszar Metropolitalny charakteryzuje się szczególnymi uwarunkowaniami (zarówno w układzie egzogenicznym, jak i endogenicznym) odróżniającymi go od pozostałych obszarów metropolitalnych Polski. Koncepcja zintegrowanego regionu Szczecina, o charakterze metropolitalnym w układzie transgranicznym, jako świadome i aktywne działanie w sferach politycznej, gospodarczej, socjalnej i kulturowej pozwoli na wzmocnienie i właściwe wykorzystanie predyspozycji Szczecina do odgrywania roli ponadnarodowego ośrodka oraz eliminacji regresu obszarów określonych jako peryferyjne w kontekście krajowym i europejskim.

Słowa kluczowe: transgraniczny region metropolitalny.

ABSTRACT

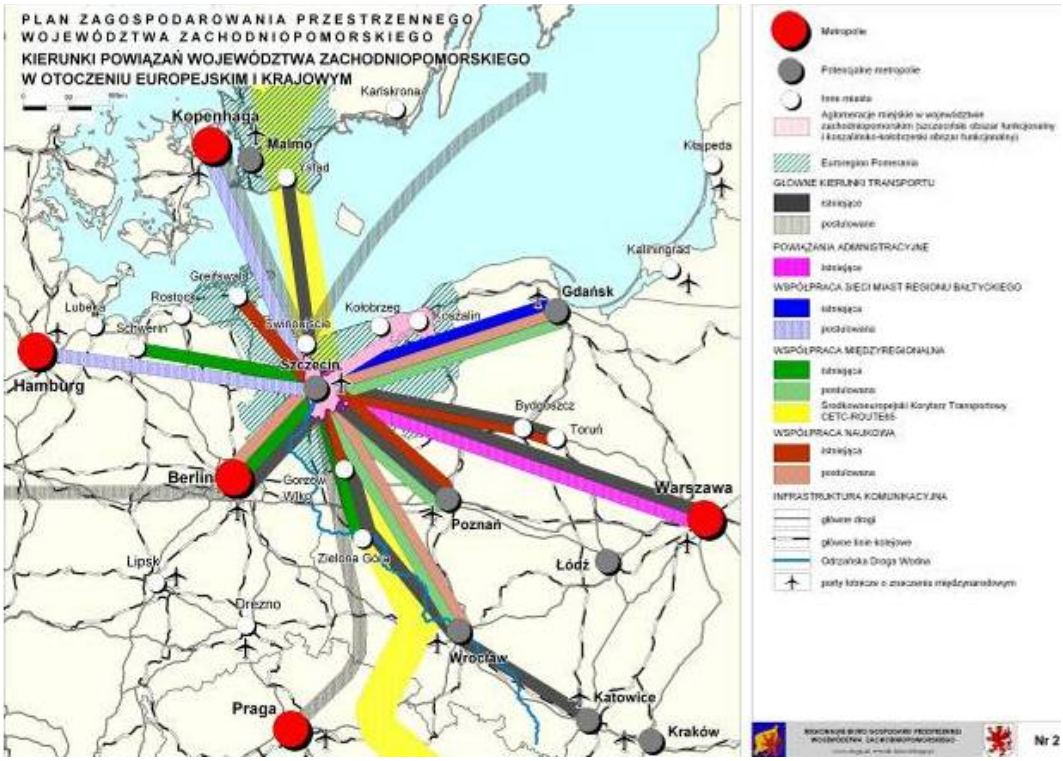
Spatial concentrations of polycentric system in the border areas of Europe influencing its development are often linked to the process metropolization. This process takes into account trends in European regional policy to reduce the competitiveness of dominance for the strengthening of the cooperation process between the metropolitan areas. Shaped Szczecin Metropolitan Area is characterized by specific contexts both in the exogenous and endogenous relations distinguish it from other metropolitan areas Polish. The concept of an Szczecin integrated region of metropolitan nature in cross-border space as a conscious and proactive action in the political, economic, social and cultural diversity will strengthen the suitability and proper use of Szczecin to perform transnational center and the elimination of the regress concerning areas defined as peripheral areas in the context of national and European level.

Key words: Transboundary metropolitan region.

1. REGION METROPOLITALNY JAKO EFEKT GLOBALIZACJI.

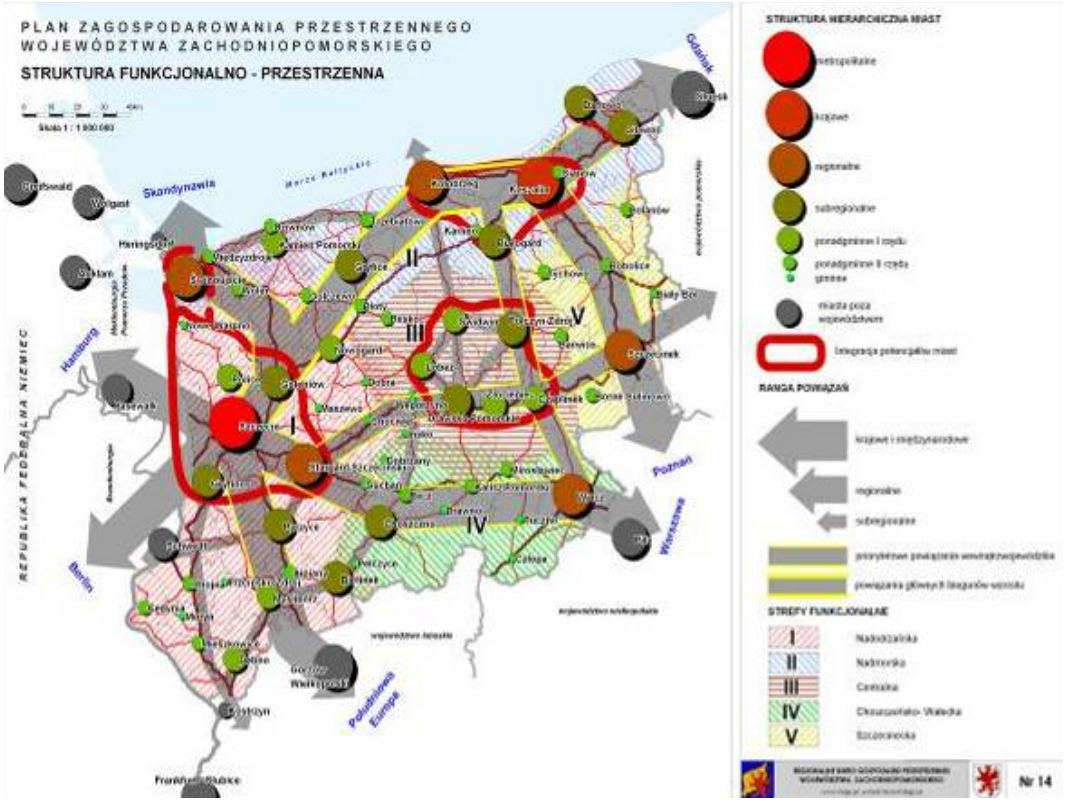
Rozwój globalizacji implikuje kontynuację kształtowania europejskich modeli rozwoju przestrzennego opartych na wzmocnieniu procesów przekształceń społeczno-gospodarczych na obszarach ściśle związanych z metropoliami. Obszary metropolitalne pełnią istotną rolę w problematyce konkurencyjności opartej na innowacyjności, zarówno w układzie egzogenicznym na płaszczyznach europejskiej i endogenicznej w skali kraju. Warunki naturalne regionu szczecińskiego, specyfika jego położenia, transgraniczny charakter znacznej części regionu, jak również główne funkcje stanowią znaczący potencjał dla rozwoju przestrzennego regionu. W tym układzie Szczecin odgrywa rolę nie tylko środka regionalnego, wojewódzkiego, lecz także, ze względu na geopolityczne uwarunkowania rolę głównego ośrodka euroregionu w układzie transgranicznym.

W aspekcie specjalizacji regionalnej zarówno w regionie Szczecina, jak i Meklemburgii Pomorza Przedniego i częściowo Brandenburgii stwierdzono brak zależności między tempem wzrostu gospodarczego i stopniem specjalizacji. Jednak kształtująca się od wielu lat „ścieżka powiązań" Szczecina, Greifswaldu, Neubrandenburga, Pasewalku, Prenzlau (w aspekcie rozwoju kapitału społecznego, transferu innowacji i transferu technologii w opariu o ośrodki uniwersyteckie i instytuty naukowo-badawcze, centra innowacji i transferu technologii) determinuje perspektywy specjalizacji transgranicznego regionu metropolitalnego oraz pozytywny aspekt jego rozwoju. Zmniejszenie negatywnych skutków demograficznych, charakteryzujących województwo zachodniopomorskie i Meklemburgię Pomorze Przednie, a także zmiany potencjału wzasobach pracy, które wiążą się ze zwiększeniem efektywności kapitału ludzkiego, stanowią istotne wyzwania dla polityki regionu transgranicznego.



II.1 Kierunki powiązań województwa zachodnopomorskego w otoczeniu europejskim. Źródło: RBGP Szczecin 2010

Fig. 1. Direction links of West Pomerania Voivodship in European context. Source: RBGP Szczecin 2010



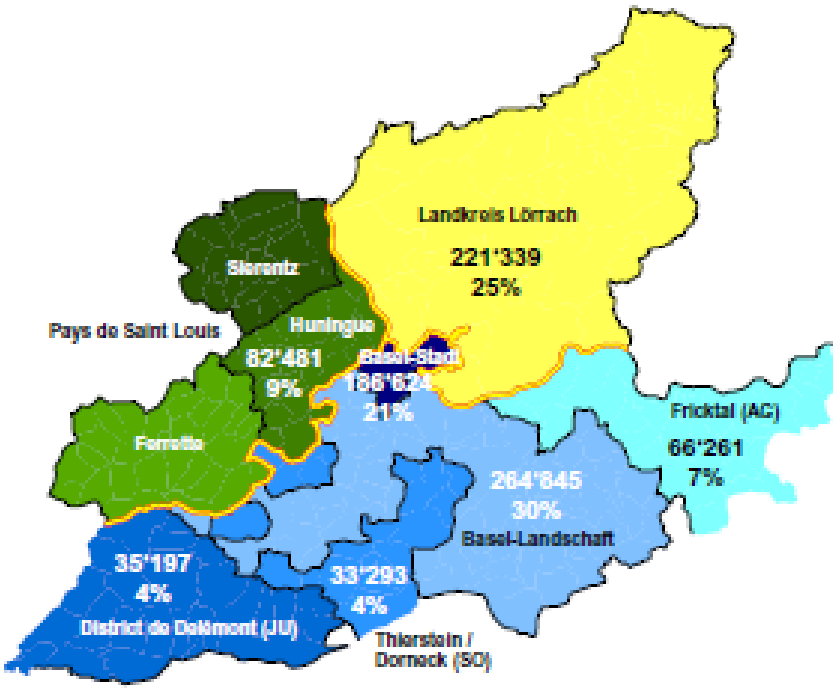
II.2 Struktura funkcjonalno-przestrzenna. Źródło: RBGP Szczecin (2010)
Fig. 2 Spatial – functional structure of West Pomerania Viovodship. Source: RBGP Szczecin (2010)

Właściwe kształtowaniE transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina wymaga rozpoznania wybranych europejskich regionów metropolitalnych, a w szczególności genezy ich funkcjonowania oraz rozwoju w fazach: implementacji, pozycjonowania i integracji (Metropolitanregion Basel, Regio Ems Dollart, Euroregion Gronau).

Funkcjonowanie Szczecińskiego obszaru metropolitalnego na obszarze Euroregionu Pomerania wymaga weryfikacji jego dotychczasowych ram instytucjonalnych znajdujących odzwierciedlanie w aspekcie przestrzennym. Struktura instytucjonalna euroregionu Pomerania, podobnie jak innych euroregionów na transgranicznym obszarze Polski, realizująca ambitny program współpracy ponadnarodowej nie sprzyja wyzwaniom adekwatnym do oczekiwań dotyczących europejskiej spójności terytorialnej. Funkcjonowanie w euroregionie Pomerania trzech prezydentów reprezentujących poszczególne kraje, a także odrębność sekretariatów, realizujących partykularne w dużym stopniu programy finansowane ze środków unijnych nie sprzyja właściwemu systemowi zarządzania znaczącego obszaru transgranicznego i w przypadku większych inicjatyw wymaga transformacji na wzór funkcjonujących europejskich rozwiązań modelowych. Istotnym rozwiązaniem może być utworzenie Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej[1] na obszarze transgranicznym oddziaływania Szczecina, jako wspólnego stowarzyszenia z własną osobowością prawną, funkcjonującego zgodnie z decyzją Parlamentu Europejskiego z 2006r.

[1] European Grouping of Territorial Cooperation – EGTC. Rozporzadzenie (WE) nr 1082/2006 Parlamentu Europejskiego I Rady z dnia 5 lipca 2006 w sprawie Europejskiego Ugrupowania Współpracy Transgranicznej.

Potencjalny transgraniczny region metropolitalny Szczecina obejmuje obszary pełniące funkcje o znaczeniu regionalnym powiązane z przestrzenią pełniącą funkcje o znaczeniu globalnym, międzyregionalne centra dystrybucyjne, zurbanizowane korytarze transportowe, obszary rekreacji, tereny mieszkaniowe o standardzie podmiejskim, tereny upraw rolniczych, a także obszary o znaczeniu lokalnym niemające znaczącego udziału w procesie globalizacji, peryferyjne obszary rolnicze, tereny przemysłowe wymagające restrukturyzacji, tereny mieszkaniowe. Kształtowanie obszarów metropolitalnych implikuje wewnątrzregionalne różnice w rozwoju gospodarczym a także zwiększa efekt polaryzacji przestrzennej i społecznej.[2] W celu wyeliminowania możliwej niekorzystnej polaryzacji w układzie endogenicznym wzmocnienie oddziaływania metropolii na jej otoczenie w regionie jest dla kształtowania i utrzymania cech spójności uzasadnione.



Il. 3. Region metropolitalny Bazylei. Źródło: Metrobasel, Raport 2009
Fig. 3. Basel Metropolitan Region. Source: Metrobasel, Report 2009

2. KSZTAŁTOWANIE TRANSGRANICZNEGO REGIONU METROPOLITALNEGO SZCZECINA

W ramach badań Europejskiej Sieci Obserwacji Planowania Przestrzennego (ESPON) w klasyfikacji 76 miejskich obszarów funkcjonalnych Unii Europejskiej zaliczono Szczecin, Gdańsk, Kraków, Łódź, Katowice, Wrocław, Poznań - jako tzw. słabe metropolitalne europejskie obszary wzrostu (Metropolitan European Growth Areas - weak MEGAs),

[2] Czernik L, Zimnicka A. Rozwój przestrzenny wokół dużych miast; w Kształtowanie przestrzeni wsi podmiejskiej; Szczecin, Hogben 2009

podkreślając ich ponadnarodowe – europejskie znaczenie[3]. W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) oraz w Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego NSRR) obszary metropolitalne postrzegane są jako kluczowe obiekty polityki centralnej państwa.

Forma organizacyjno-prawna w funkcjonowaniu obszaru metropolitalnego nie jest jeszcze w pełni zdefiniowana i wymaga konsensusu decydentów i kreatorów polityki przestrzennej zarówno w skali kraju jak i województwa. Założenia dotyczące form organizacyjnych obszarów metropolitalnych, opartych na mechaniźmie obligatoryjnego ustawowego związku metropolitalnego, a w szczególności określającego granice ustawowego związku metropolitalnego, powinny uwzględniać kryteria funkcjonalnych powiązań, układu grawitacji, specyfiki regionalnej, co właściwie określą sejmiki poszczególnych województw.

Transgraniczny region metropolitalny Szczecina wymaga uwzględnienia w zakresie zarządzania ponadnarodowych uwarunkowań. Jest to proces z pewnością długotrwały, wymagający wielopłaszczyznowego działania, lecz ze względu na specyfikę regionu na tym obszarze Morza Bałtyckiego godny rozważenia. Ramy instytucjonalne euroregionu Pomerania mogą stanowić podstawę podejmowanych rozwiązań. Także doświadczenia funkcjonujących już w Europie podobnych regionów mogą stanowić istotne źródło inspiracji.

Elementy predysponujące Szczecin do roli ośrodka rdzeniowego transgranicznego regionu metropolitalnego podano niżej:

- W sferze przestrzennej Szczecin ma transgraniczny charakter i „bramowym" w odniesieniu do Skandynawii i Niemiec, jednak bezpośrednio graniczące regiony, podobnie jak i region szczeciński są zlokalizowane w kraju peryferyjnie.
- Sieć osadnicza zarówno po stronie polskiej, jak i niemieckiej charakteryzuje się rozproszonym układem i stosunkowo niską gęstością zaludnienia, z wyjątkiem ukształtowanych pasm intensywnego rozwoju charakterystycznych dla funkcjonującej wcześniej aglomeracji z wielkomiejskim ośrodkiem ponadregionalnym Szczecina i średniej wielkości biegunów rozwojowych: Stargardu Szczecińskiego, Goleniowa i Gryfina. Odrębną koncentrację stanowi pasmo nadmorskie z regionalnymi ośrodkami Świnoujściem i Greifswaldem-Stralsundem, których rozwój oparty jest na przenikających się funkcjach gospodarczych portu, gospodarki nadmorskiej, intensywnej rekreacji i turystyki nadmorskiej (dawne kąpieliska cesarskie), a także na rozwoju funkcji mających istotny wpływ na kształtowanie kapitału ludzkiego w Greifswaldzie (najstarszy uniwersytet Pomorza). Miasta funkcjonujące w tym systemie osadniczym skupiają znaczący potencjał produkcyjny i intelektualny.
- W sferze infrastrukturalnej istotna role odgrywa położenie na przecięciu głównych komunikacyjnych osi tranzytowych Północ - Południe (projektowany jest multimodalny środkowoeuropejski korytarz transportowy Skandynawia-Europa Południowa) i Wschód - Zachód (Łuk Bałtyku Południowego na osi Via Hanseatica). System drogowy wymaga dalszej modernizacji, lecz obecnie zapewnia doskonałą dostępność do systemu transportowego Europy Zachodniej. Również powiązania śródlądowej komunikacji wodnej regionu Szczecina wymagają dalszej modernizacji, jednak już obecnie poprzez Kanał Haveli zapewniają dostęp do europejskiego systemu dróg wodnych.
- Potencjał rozwoju gospodarczego transgranicznego regionu wiąże się z potencjałem gospodarki morskiej Szczecina, centralnym położeniem w regionie zespołu portów (odgrywających w układzie historycznym rolę portów Berlina), przewidywanej mariny oraz centrum logistycznego transportu. Rozwój gospodarczy jest oparty na wzroście znaczenia handlu i usług w układzie transgranicznym, wzroście kwalifikacji za-

[3] ESPON ATLAS. Maping the structure of the European territory;Bundesamt fuer Bauwessen und Raumplannung, Bonn.2006

trudnionych, rozwoju szkolnictwa wyższego w ramach programów międzynarodowych, w tym opartego na kształceniu w zakresie transferu innowacyjności, wzmocnieniu i modernizacji bazy przemysłowej, a także na wzmocnieniu struktury bazy portów, rozwoju turystyki motywacyjnej i pobytowej. Funkcjonowanie transgranicznego regionu metropolitalnego w europejskim innowacyjnym obszarze Baltic Sea Region stanowić może istotna siłę napędową rozwoju.

– Walory przyrodnicze, unikatowe w strefie nadmorskiej i pojeziernej, z wysokim wskaźnikiem występowania obszarów chronionych, cenne pod względem przyrodniczym obszary, o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, objęte programem europejskim Natura 2000 stanowią istotny atut sfery przyrodniczej.
– Zasoby przyrodnicze zawierają w województwie zachodniopomorskim szeroką ofertę dla rozwoju energetyki na bazie źródeł odnawialnych (zasoby wód geotermicznych, warunki anemetryczne, biopaliwa).
– W sferze społecznej i politycznej Szczecin pełni istotną rolę w systemie obronnym Polski i NATO. Jest siedzibą wielu europejskich instytucji o charakterze międzynarodowym (Metrex). Znaczący jest udział miasta we współpracy polsko-niemieckiej, polsko-skandynawskiej i bałtyckiej.
– Bliskość obszaru metropolitalnego Berlina.

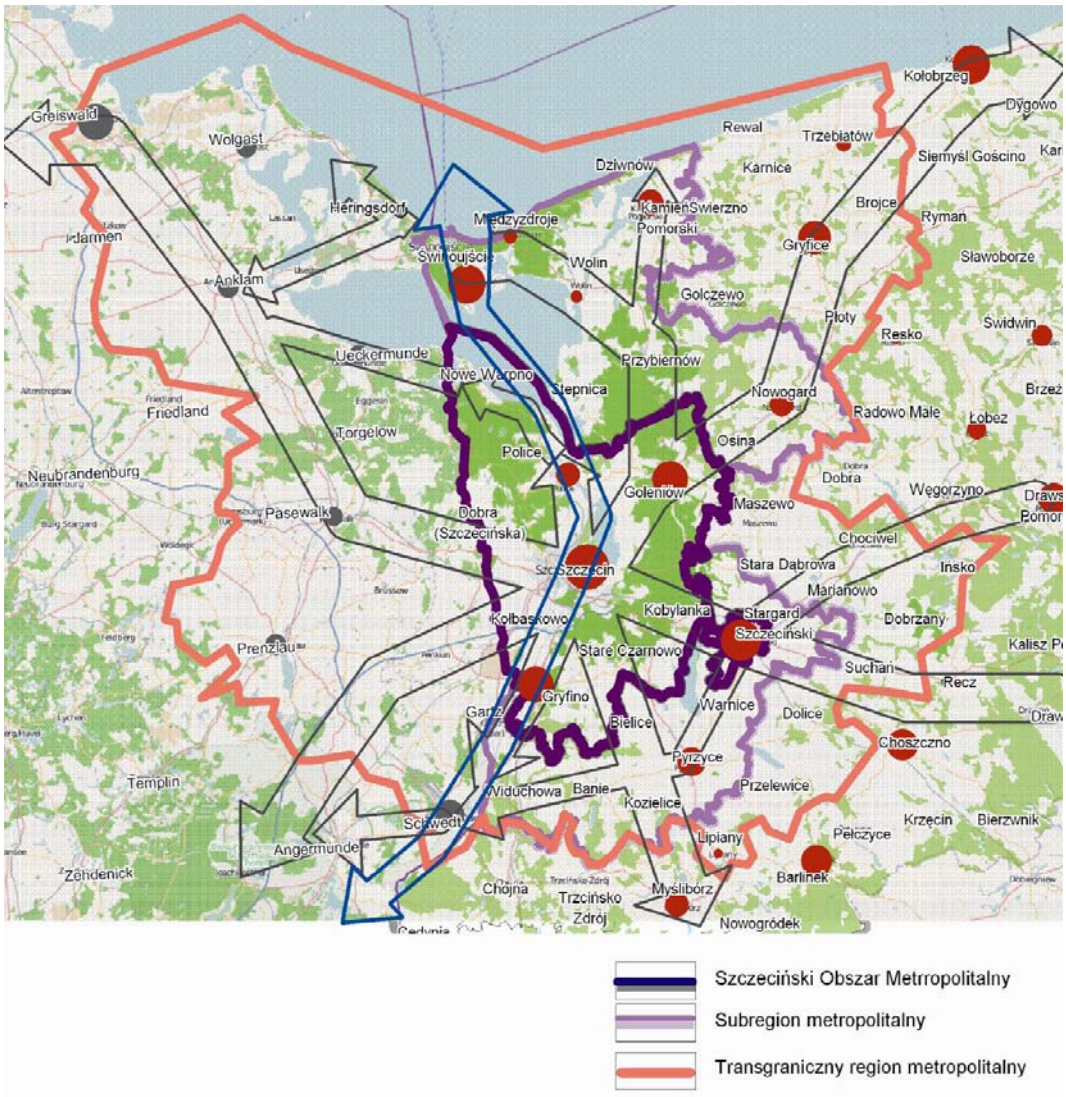
Dalszy rozwój Szczecina jest uwarunkowany w dużym stopniem od procesów egzogenicznych, decyzji rządowych oraz współpracy preferowanej przez euroregion Pomerania – polsko-niemieckiej, polsko-skandynawskiej i bałtyckiej. Kształtowany obszar metropolitalny w układzie osadniczym stanowi najbardziej znaczącą koncentrację ludności w obszarze pomiędzy Hamburgiem, Szczecinem, Berlinem, Kopenhagą, Malmoe i Gdańskiem.[4] Dotychczas potencjał regionu transgranicznego analizowano w wybranych sektorach możliwych powiązań i uwarunkowań, w większości w oddzielnych programach badawczych, przydatnych dla opracowań planistycznych o charakterze pozaustawowym. Peryferyjność tego regionu zarówno dawniej jak i obecnie znajdowała często odzwierciedlenie w marginalizacji i deprecjacji wielu znaczących dla rozwoju koncepcji. Rozszerzenie Unii Europejskiej, inne znaczenie granic w świetle układu z Schengen określa nowe możliwości w procesie rozwoju regionu transgranicznego Szczecina i adekwatnych do potrzeb badań w aspekcie policentrycznego układu, jego infrastrukturalnej dostępności, społeczno-gospodarczych uwarunkowań i strukturalnych przemian umożliwiających zrównoważony rozwój, zgodny ze strategią lizbońską i celami strategii goeteborskiej.

W październiku 2006 r. zostało zawarte porozumienie partnerskie w sprawie Szczecińskiego obszaru metropolitalnego. Utworzenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) wiąże się z podjęciem działań, które w konsekwencji doprowadzą do wzmocnienia związków miedzy Szczecinem a obszarami przyległymi. Działania te zmierzają do wypracowania i wdrożenia spójnego systemu urbanizacji, zintegrowania sieci transportowej i łączności, wzmocnienia kapitału społecznego, wzrostu gospodarczego, zmniejszenia negatywnych skutków migracji oraz uruchomienia procesu zapobiegania peryferyzacji Szczecina i regionu.

Koncepcja procesu kształtowania obszaru metropolitalnego w Szczecinie jest zaawansowana podobnie jak dotyczące innych obszaró metropolitalnych w kraju. Obecnie prowadzone prace nad aktualizacją Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego w szerokim kontekście ujmują zagadnienia kształtowaniu metropolitalnego regionu. Ze względu na brak ostatecznej wersji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, w której, zgodnie z oczekiwaniami będą zawarte wytyczne dla kształtowania obszarów metropolitalnych w Polsce, dotychczasowe prace nad delimitacją potencjalnego obszaru metropolitalnego Szczecina dotyczą tzw. Szczecińskiego Obszaru

[4] Dutkowski M. Zmiany funkcji i tendencji rozwojowych miast Polski północno-zachodniej ze szczególnym uwzględnieniem roli Szczecina w: Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008 - 2033, tom I; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa2008.

Funkcjonalnego. W procesie delimitacji tego obszaru wskazuje się na trzy strefy związane z procesem metropolizacji: Szczeciński Obszar Funkcjonalny, Subregion Metropolitalny i transgraniczny kontekst regionu metropolitalnego znajdujący odzwierciedlenie w policentrycznym układzie obejmującym część Meklemburgii Pomorza Przedniego.



II. 4. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania województwa. Źródło: RBGP
Fig. 4. Concept of spatial arrangement of the West Pomerania Voivodship. Source: RBGP (2010)

W pracach analitycznych dotyczących Szczecińskiego Obszaru Funkcjonalnego delimitacja potencjalnego obszaru metropolitalnego została dokonana na podstawie wielu czynników metropolizacji, w których dominujący był czynnik dziennej dostępności (izochrona 45 min). W przyszłości ten czynnik z pewnością może ulec diametralnej zmianie. Dzisiejszy niedoskonały układ infrastruktury komunikacji, wymagający modernizacji, ogranicza tę dostępność. Wprowadzenie innych rozwiązań w przyszłości (powiązanie multimodalną linią infrastrukturalną Szczecina i Świnoujścia poprzez Zalew Szczeciński na wzór holenderskich rozwiązań preferowane w koncepcjach planistycznych wiele lat temu) zmieni

układ dostępności w sposób istotny. Wyznaczony subregion metropolitalny uwzględnia rekomendowany przez UPAT[5] związek funkcjonalny Szczecina i Świnoujścia (jako „bramy" morskiej wiodącej do regionu) i stanowi korzystne rozwiązanie dla ograniczonego pod wazgledem dostępności obszaru metropolitalnego. Rozwój większości obszarów metropolitalnych w Polsce ma charakter układu koncentrycznego. Podobnie kształtuje się obszar metropolitalny Szczecina, jednak już uwarunkowania przestrzenne, ilustrowane materiałem mapowym wskazuja na brak istotnego zaplecza dla rozwoju po stronie zachodniej, oderwanego linią układu granicznego.

Rekomendacje z ostatniego raportu ESPON w szerokim kontekście nawiązują do celów określonych w ESDP. Jednym z głównych celów jest „efektywne i zrównoważone wykorzystanie istniejącej infrastruktury" ,bez wskazania na potrzebę jej modyfikacji i rozbudowy w aspekcie innych celów Perspektywy Europejskiej, promujących policentryczność i równość w dostępie do sieci transportowych. Ekspozycja peryferyjnego położenia Polski, a szczególnie w przypadku jej północno-zachodniej części jest różna z geograficznego punktu widzenia w świetle różnych 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"[6]. Wspieranie dostępności wewnętrznej peryferyjnych obszarów Europy będzie miało istotny wpływ na wspieranie policentryczności poszczególnych krajów. Także w regionie szczecińskim, którego dostępność transportowa w odniesiniu do stolicy kraju jest bardziej trudna niż w odniesieniu do innych stolic europejskich. Proponowane w dokumentach krajowych tzw. ukośne, w sensie przestrzennym, powiązania z krajowym centrum są obecnie preferowane. Policentryczny model rozwoju implikuje rozbudowę nie tylko sieci komunikacji transeuropejskiej (TEN), ale także drugorzędnych sieci komunikacyjnych niezbędnych dla procesu integracji. Promocja wzajemnych powiązań pomiędzy węzłami różnych środków transportu towarowego (inter-modal junctions), szczególnie w europejskich korytarzach transportowych, a zwłaszcza w odniesieniu do transportu morskiego i rzecznego, ma istotne znaczenie dla transgranicznego obszaru Pomorza Zachodniego i Przedniego.

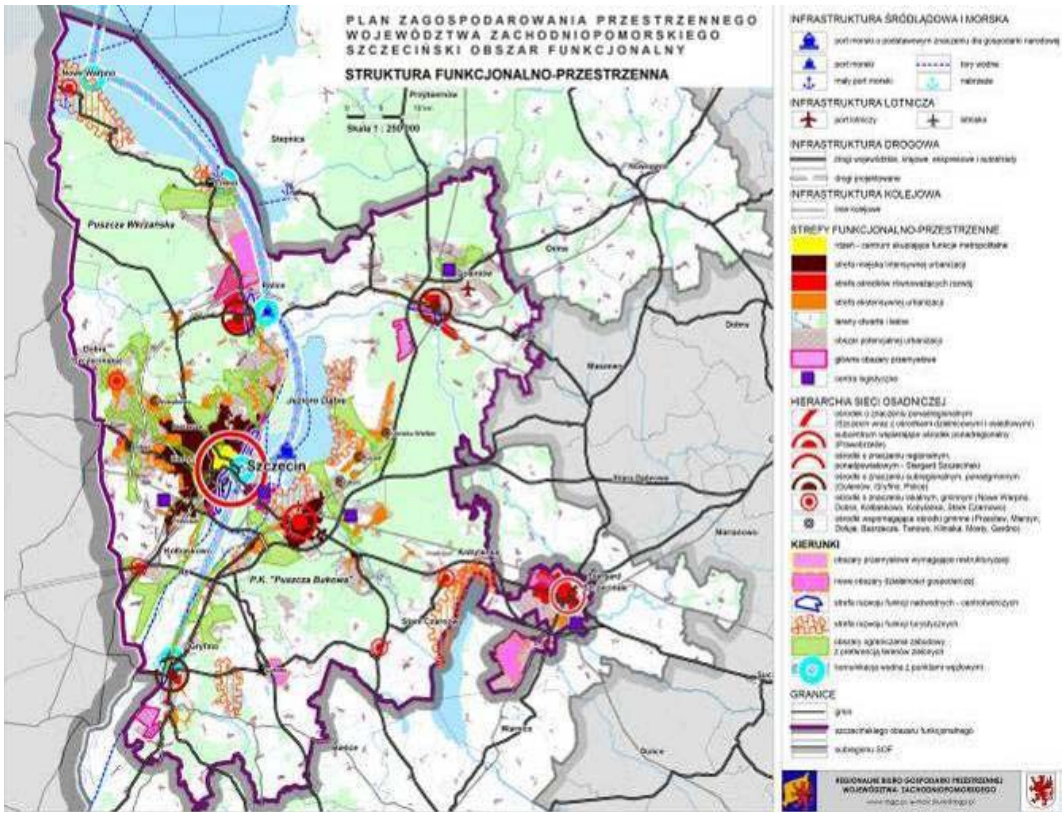
Zmniejszenie negatywnych skutków demograficznych charakteryzujące Województwo Zachodniopomorskie i Meklemburgię Pomorze Przednie a także zmiany w potencjale zasobów pracy, które wiążą się z podwyższaniem efektywności kapitału ludzkiego stanowi istotne wyzwanie dla polityki regionu transgranicznego.

W regionalnym kontekście rozwoju w ujęciu transgranicznym istotne znaczenie ma stwierdzenie uzasadniające zależność rozwoju regionu Szczecina od sytuacji w regionach do niego przylegających. W kraju struktura przestrzenna poszczególnych regionów jest znacznie zróżnicowana zarówno pod względem ludności, jak i wielkości PKB. Czy w układzie transgranicznego regionu Szczecina o charakterze metropolitalnym ta struktura jest również zróżnicowana można to sprawdzić stosowaną metodą korelacji przestrzennej. W aspekcie specjalizacji regionalnej zarówno w Regionie Szczecina, jak i Meklemburgi Pomorza Przedniego i częściowo Brandenburgii stwierdzono brak zależności między tempem wzrostu gospodarczego i stopniem specjalizacji funkcjonalnej. Jednak kształtująca się od wielu lat „ścieżka" powiązań Szczecina, Greifswaldu, Pasewalku, Prenzlau, Neubrandenburga (w aspekcie rozwoju kapitału społecznego, transferu innowacji i transferu technologii opartego na ośrodkach uniwersyteckich i instytututach naukowo-badawczych, centrów innowacji i transferu technologii predestynuje do właśc.iwego kształtowania perspektywy specjalizacji transgranicznego regionu metropolitalnego, co w świetle dotychczasowych badań dotyczących innych regionów przygranicznych w polskiej strefie (stwierdzających w odniesieniu do potencjału ekonomicznego jego

[5] Prospects for the Metropolitan Area: Metropolitan functions, transport Infrastructure, Transborder Cooperation and Development; ISOCARP; UPAT WorkBook Series; Szczecin 2009.

[6] Gorzelak G, Olechnicka A; Polska z perspektywy badań ESPON-oceny wnioski, rekomendacje; WN Scholar; Warszawa 2009

spadek wyrażony w łącznym udziale PKB) stanowi pozytywny aspekt dla rozwoju. Wykorzystanie istniejącego potencjału nauki, istniejących ośrodków kształcenia i badań poprzez kształtowanie sieciowego układu w transgranicznym regionie metropolitalnym zapewni efekt dyfuzji innowacji w całym regionie oraz wpłynie na zmianę specjalizacji opartej w dużym stopniu na tradycyjnych czynnikach konkurencyjności na specjalizację opartą na czynnikach innowacji i transferu nowych technologii.



II.5. Szczeciński obszar funkcjonalny – struktura funkcjonalno-przestrzenna. Źródło: Szczecin Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej (2010)

Fig. .5. Szczecin Functional Area– Functional-spatial structure. Source: Szczecin RBGP (2010)

3. WNIOSKI

Podstawowe działania na rzecz kształtowania transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina powinny obejmować:

– wykorzystanie potencjału obszarów miejskich o wysokim stopniu rozwoju (potencjalnego obszaru metropolitalnego) do stymulowania rozwoju pozostałych obszarów (znajdujących się w regionie transgranicznym);

– ukierunkowanie polityki regionalnej i innych polityk o charakterze publicznym i tworzenie warunków dla właściwego wykorzystania potencjału miast o charakterze metropolitalnym oraz dużych miast w celu kształtowania konkurencyjności. Tak sformułowana polityka pozwoli na większe współdziałanie instytucji naukowych i gospodarczych w sensie gospodarki opartej na wiedzy. Generowany potencjał dużych ośrodków i ich łączenie przyczyni się do stabilnego rozwoju regionu. Skuteczność tych działań wiąże się z określeniem absorpcji procesów rozwojowych przez mniejsze

ośrodki, uwarunkowanej czynnikami: innowacyjności, infrastrukturalnymi, społecznymi (zasobami kapitału ludzkiego), przestrzennymi w sensie dostępności terytorialnej;

– kreowanie endogenicznej spójności i eliminacji nadmiernych zróżnicowań przestrzennych, przy zachowaniu uwarunkowań wynikających z powiązań transgranicznych;
– spójność endogeniczna odzwierciedlajaca się w polityce regionalnej eliminującej koncentrację barier rozwojowych ograniczających możliwości wykorzystania istniejących zasobów dla tworzenia wzrostu gospodarczego (obszary poprzemysłowe, względne ubożenie i odpływ ludności, niekorzystna restrukturyzacja działalności gospodarczej, niewykorzystany potencjał kształcenia (rozwoju kapitału ludzkiego), ograniczona dostępność terytorialna. Dotyczy to zarówno w obszarów zurbanizowanych, jak i wiejskich. Szczególne miejsca stanowią obszary transgraniczne. Polityka regionalna powinna ograniczyć przede wszystkim peryferyjność (występuje po obu stronach granicy) poprzez zwiększenie dostępności terytorialnej i podjecie działań w zakresie społeczno-gospodarczej rewitalizacji, opartych na zwiększeniu poziomu absorpcji procesów rozwojowych;
– kreację i absorpcję innowacji poprzez sieciowy układ ośrodków rozwoju kapitału ludzkiego w splocie „ścieżek" - transferu innowacji technologii, gospodarki opartej na wiedzy oraz właściwego procesu zarządzania władz samorządowych;
– rozwój czynników kształtujących konkurencyjność regionu metropolitalnego, który jest oparty na technologii i innowacji w ośrodkach wzrostu. Wykorzystanie istniejącego potencjału nauki, istniejących ośrodków kształcenia i badań poprzez kształtowanie sieciowego układu w transgranicznym regionie metropolitalnym zapewni efekt dyfuzji innowacji w całym regionie oraz wpłynie na zmianę specjalizacji opartej w dużym stopniu na tradycyjnych czynnikach konkurencyjności na specjalizację opartą na czynniki innowacji i transferu nowych technologii. Rozwój kapitału ludzkiego i kapitału społecznego wiąże się ze zwiekszeniem możliwości absorpcyjnych innowacji opartych na rozwoju i właściwym sterowaniu czynnikami wpływającymi na kierunek przekształceń struktury gospodarczej ukierunkowanej na innowacyjność uwarunkowanymi poziomem efektywności kształcenia, społecznej aktywności i efektywnej dostępności terytorialnej zarówno w egzogenicznym, jak i endogenicznym odniesieniu.
– Ograniczanie negatywnych zmian demograficznych i poprawę jakości zasobów pracy na obszarze transgranicznym;
– negatywne zjawiska demograficzne charakteryzujące Województwo Zachodniopomorskie i Meklemburgię Pomorze Przednie nie są szczególnymi przypadkami w skali europejskiej - pomimo ich szczególnej ekspozycji w wielu ekspertyzach. Ten problem dotyczy ponad 1/3 społeczeństwa europejskiego i będzie się (wg danych statystycznych) nasilał w kolejnych latach. Niski stopień prokreacji (większy w środowisku wiejskim), duży udział osób w wieku poprodukcyjnym, a także często podkreślana niska aktywność zawodowa tej grupy (szczególnie po stronie niemieckiej) stanowią główne czynniki negatywnych zjawisk, które są potęgowane na obszarze transgranicznym negatywnym trendem migracyjnym (bardziej znaczącym po stronie niemieckiej). Zmniejszenie negatywnych skutków demograficznych jest możliwe w niewielkim zakresie. Do optymalnych rozwiązań należy zwiększenie aktywności zawodowej i wydłużenie jej okresu poprzez procesy dokształcania i kształcenie ustawiczne umożliwiające pracę w nowych zawodach. Konieczne są też zmiany w potencjale zasobów pracy, które wiążą się ze zwiększaniem efektywności kapitału ludzkiego na poziomach podstawowym, średnim a w szczególności zawodowym. Specyfika regionalna transgraniczna w tym kontekście, a także profilowanie kształcenia na potrzeby regionalnych rynków pracy ma szczególne znaczenie. Już obecnie funkcjonuje wiele ośrodków kształcenia ustawicznego zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej;

- rozwiązania dla zmian klimatycznych i zapewnienia bezpieczeństwa energietycznego;
- zmiany klimatyczne w regionie trnsgranicznym, które nie charakteryzują się ekstremalnymi sytuacjami. Wpływ czynników wynikających z aktywności gospodarczej mający bezpośredni wpływ na zmiany klimatyczne został zgodnie z wieloma dyrektywami znacznie ograniczony lub wyeliminowany. Jeszcze kilkanaście lat temu Województwo Zachodniopolskie w raportach rocznych było przedstawiane jako obszar szczególnego zagrożenia ze względu na immisję zanieczyszczeń. Negatywne zjawiska meteorologiczne, mogące być wynikiem zmian klimatycznych (powodzie, cofka, susza, abrazja) stanowią w transgranicznym regionie mniejsze zagrożenie, niemniej wymagają szczegółowego rozpoznania i programu dotyczącego wspólnych działań w zakresie monitoringu i działań infrastrukturalnych przeciwdziałających kataklizmom. Wykorzystanie energii z odnawialnych źródeł stanowi istotne wyzwanie dla spójnej polityki stron w układzie transgranicznym na rzecz zmniejszania deficytu energetycznego w działalności gospodarczej;
- optymalne wykorzystanie zasobów przyrodniczych i kulturowych;
- środowisko naturalne, jego unikatowość, specyfikę wynikającą z geograficznego położenia; strefa nadmorska, pojezierna, estuarium Odry i innych rzek znajdujących ujście w morzu Bałtyckim stanowią niezaprzeczalny potencjał rozwoju turystyki, także działań o charakterze proekologicznym. Obszar transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina charakteryzuje się wielopłaszczyznowym przenikaniem się kultur o dużej różnorodności. Poszukiwania dotyczace kształtowania spójnej polityki w zakresie europejskiej tożsamości kulturowej, poszanowanie jej odrębności specyfiki wynikającej z położenia, historycznych uwarunkowań i znaczących zasobów kulturowych wymagają rozpoznania i przyjęcia scenariuszy oraz działań w celu dalszego rozwoju funkcji turystycznej w określonych strefach polityki przestrzennej. Szczególne rozwiązania powinny dotyczyć spójnej polityki w zakresie prewencji środowiska naturalnego, spójnego zarządzania jego zasobami, zwłaszcza na obszarach przenikających się środowisk o różnym statusie prewencji (Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry po stronie polskiej i jego kontynuacja w formie Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry po stronie niemieckiej. Wspólna polityka przyczyni się do rozwoju parków przyrodniczych a także geoparków, muzeów ornitologicznych, i ośrodków edukacji proekologicznej;
- kształtowanie infrastruktury transportowej i teleinformatycznej;
- dostępność transportowa regionu, która należy do podstawowych czynników rozwoju społeczno-gospodarczego. System powiązań w aspekcie zewnętrznym, jak i wewnętrznym jest układem o charakterze multimodalnym w przypadku transgranicznego regionu Szczecina, scalającym i integrującym jego obszary funkcjonalne. Ponowna analiza tego układu pozwoli na ekspozycję scenariusza ujmującego logistykę jego powiązań bezpośrednio wpływających na rozwój gospodarczy oparty na innowacji i transferze nowych technologii oraz w sferze powiązań infrastruktury społecznej;
- czynnik warunkujący rozwój społeczeństwa informatycznego, którym jest dostępność komunikacyjna. Polska północno-zachodnia, zgodnie z danymi statystycznym, i jest stosunkowo dobrze wyposażona w technologie informatyczne. Problem jest dostępność do łącz szerokopasmowych.
- kreowanie zdolności instytucjonalnej w procesie zarządzania rozwojem na poziomach regionalnym i transgranicznym;
- efektywność instytucji publicznych w wielopoziomowym systemie zarządzania, który jest oparty na tworzeniu partnerskich powiązań w różnych dziedzinach, co wymaga daleko idących decyzji międzypaństwowych dotyczących regionalnego systemu zarządzania układzie transgranicznym. Taki system funkcjonuje już w wielu regionach transgranicznych Europy.

4. PODSUMOWANIE

Obszar potencjalnego transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina charakteryzuje się wielopłaszczyznowym przenikaniem się kultur o dużym stopniu różnorodności. Poszukiwania w zakresie kształtowania spójnej polityki dotyczacej europejskiej tożsamości kulturowej, poszanowanie jej specyfiki - odrębności wynikającej z położenia, historycznych uwarunkowań i znaczących zasobów kulturowych wymagają rozpoznania działań w określonych strefach polityki przestrzennej.

Specyfika geopolityczna Szczecina jest szczególna na tle innych krajowych potencjalnych metropolii i stwarza możliwości kształtowania regionu metropolitalnego obejmującego subregiony znajdujące się w jego funkcjonalnej grawitacji oddziaływania. Potencjalny transgraniczny region metropolitalny Szczecina jest jedynym tego typu obszarem na granicy polsko-niemieckiej. Rozwój tego obszaru w kontekście europejskiej spójności wymaga badań dotyczących absorpcji procesów rozwojowych, stopnia policentryczności w celu określenia skuteczności wykorzystania możliwości łączenia istotnych potencjałów w polskiej i niemieckiej strefie granicznej. Zwiekszenie oddziaływania metropolii na jej otoczenie w regionie jest dla kształtowania i utrzymania cech spójności w skali europejskiej uzasadnione. Istotne są badania dotyczące rozwiązań o charakterze modelowym, wynikające z predyspozycji rozwoju polskiej i niemieckiej specyfiki obszarów transgranicznych Pomorza, znajdujących się w narodowej i europejskiej strefie peryferyjnej.

CROSS-BORDER ASPECT OF SZCZECIN METROPOLITAN AREA

METROPOLITAN REGION AS A RESULT OF GLOBALIZATION.

The development of globalization implies the continuation of development of European spatial development models based on strengthening the processes of socio-economic transformation in areas closely related to the cities. Metropolitan areas play an important role in the issues of competitiveness based on innovation, both in the exogenous at European level and endogenous at the national level.

The natural conditions of the Szczecin region, specifics of its location, the transboundary nature of large parts of the region, as well as the main functions are a significant potential for the spatial development of the region. In this system, Szczecin, lay not only the role of regional, provincial center, but also due to geopolitical conditions serves as the main center of Euroregion in the cross-border system.

In terms of regional specialization, both in the region of Szczecin and Mecklenburg-Vorpommern and Brandenburg there is observed a lack of relationship between economic growth and the degree of specialization. However, shaping the path for many years the links of Szczecin, Greifswald, Neubrandenburg, Pasewalk, Prenzlau in terms of social capital development, transfer of innovation and technology transfer based on the universities and scientific research institutes, centers of innovation and technology transfer determines perspective of specialization of cross-border metropolitan region and positive aspect to its development. Reducing the negative effects of demographic characteristic of Western Pomerania Voivodship, Mecklenburg Vorpommern as well as changes in the potential labor resources, which are related to the efficiency enhancement of human capital constitute key policy challenges for cross-border region.

For proper development of cross-border metropolitan region of Szczecin is necessary to identify certain European metropolitan regions and in particular the genesis of their operation and development in three specific phases: implementation, positioning and integration (Metropolitanregion Basel Regio Dollart Ems, Euroregion Gronau).

Functioning of the Szczecin Metropolitan Area recquire to review the in the Euroregion existing institutional framework, which are reflected in spatial terms. The institutional structure of the Pomerania Euroregion, as well as other Euro-regions in the Polish border area, implementing an ambitious agenda for transnational cooperation, is not conducive to adequate challenges expected for the context of European idea of territorial cohesion. Functioning in the Pomerania Euroregion three Presidents representing three different countries, three separate secretariats implementing particular programs largely funded by the EU do not encourage the appropriate management system, of a significant cross-border area and in the case of major initiatives requires a transformation similar to the functioning of European model solutions.

Potential Transboundary Metropolitan Region of Szczecin includes areas attending the global functions and of regional importance related to the inter-regional distribution centers, urban corridors, recreation areas, residential areas of the suburban standard areas, agricultural crops, but also areas of local importance not meaningful in the globalization process, peripheral agricultural areas, industrial areas requiring restructuring. Shaping metropolitan areas implies intra-regional differences in the level of economic development and may enhances the effect of social and spatial polarization[7]. To eliminate the possible disadvantage polarization in the endogenous system, increasing the influence of the metropolis to its surrounding in the regional scale is for the development and maintenance of the characteristics of coherence is justified.

SHAPING TRANSBOUNDARY METROPOLITAN REGION

Research from the European Spatial Planning Observation Network (ESPON) in the classification of 76 urban functional areas of the European Union include Szczecin, Gdańsk, Kraków, Lódź, Katowice, Wrocław, Poznań as called weak Metropolitan European Growth Areas (weak Megas), emphasizing their supranational - European importance8. The Concept of National Spatial Planning and the National Strategy for Regional Development metropolitan areas are seen as a key of the state policy.

Organizational-legal form of the functioning of the metropolitan area is not yet in Poland fully defined, and requires far-reaching consensus on policy makers and creators of spatial policy in both the national and provincial. Assumptions for the metropolitan areas of organizational forms based on mandatory statutory mechanism for connection of the metropolitan and in particular setting out the legal boundaries of the metropolitan area should mainly take into account the criteria of functional connections, of gravity, the specific regional characteristics that actually define the local councils of individual provinces.

Transboundary metropolitan region of Szczecin require to meet in the field of the management transnational conditions. This is certainly a long process requiring a multi-faceted operation, but because of the specificity of the region including the Baltic Sea area indicated. The institutional framework for functioning of the Pomerania Euroregion can be taken as a basis for solutions. Also, the experience already existing in similar regions of Europe represent an important source of inspiration. Szczecin predisposing elements to the role of the center core of cross-border metropolitan region are:

---

7 Czernik L, Zimnicka A. Rozwój przestrzenny wokół dużych miast; w Kształtowanie przestrzeni wsi podmiejskiej;Spatial development around big citiew. In - Shaping the space of suburban village; Szczecin, Hogben 2009

8 ESPON ATLAS; Maping the structure of the European territory; Bundesamt fuer Bauwessen und Raumplannung, Bonn.2006

- In the spatial aspect Szczecin is characterized by a cross-border nature and "gate form" with respect to Scandinavia and Germany, however, directly bordering regions, like Szczecin Region, are located in the periphery of the national scale;
- Network of settlement on both the Polish and the German system is characterized by a diffuse and relatively low population density, with the exception of the intensive development of shaped belts characteristic of functioning before the agglomeration, of metropolitan center and medium-sized poles of development Stargard, Goleniów and Gryfino. Another focus is the coastal strip of the regional centers of Swinoujscie and Greifswald, Stralsund, whose development is based on pervasive economic functions of the port, coastal management, intensive recreation and coastal tourism (the former imperial baths), and in Greifswald function with a significant impact on the shaping of human capital (the oldest university in Pomerania). Cities functioning in these settlement structure are offering significant production and intellectual potential;
- In the sphere of infrastructure crucial role plays the location at the crossroads of major communication transit axes north - south (designed Central multimodal transport corridor Europe-Scandinavia-South) and east - west (Via Hanseatica axis). The road system needs further modernization, but at present provides excellent accessibility to the transport system in Western Europe. Similarly, inland water transport links Szczecin region also requires further modernization, however, already through the channel Havel ensure the availability of the European system of waterways;
- The potential for economic development in cross-border region is associated with a potential maritime Szczecin, central location in the port region of the belt (in the system performing the historical role of Berlin ports), projected marina and transport logistics center. Economic development is based on increasing importance of trade and services in cross-border basis, increasing the qualifications of employees, development of higher education within the framework of international programs, including education, based on the transfer of innovation, strengthening and modernizing the industrial base, enhance database structure, ports, tourism development incentives and residence. The functioning of transboundary metropolitan region of Szczecin in the innovative Baltic Sea Region in Europe, can serve an important driving force for development;
- Natural, unique in the coastal zone, lakes zone with high rates of protected areas, valuable natural areas of national and international, included in the program the European Natura 2000 is an important asset to the sphere of nature;
- Natural resources are in Western Pomerania for the development of a wide range of energy from renewable sources (geothermal water resources, conditions anemetric, biofuels);
- In the social and political sphere, Szczecin, plays in Poland an important role in the defense system of Poland and NATO. Europe is home to many international institutions (METREX). A significant participation of the city is in the Polish-German cooperation, the Polish-Scandinavian and Baltic cooperation;
- Proximity to the metropolitan area of Berlin.

Further development of Szczecin is conditioned to a large extent on the exogenous processes, government decisions and cooperation advocated by the Pomerania Euroregion. Shaped metropolitan area in the settlement system represents the most significant concentration of population in the area between Hamburg, Stettin, Berlin, Copenhagen, Malmoe and Gdansk9. So far, the potential cross-border region was analyzed in selected sectors of the possible links and conditions, mostly in separate research programs, which

[9] Dutkowski M. Changes of the function and dvelopment trends of the West-Northern poland cities with the special focus to the role of Szczecin; Expertise for the concept of spatial arrangement of the Country 2008-2013;; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,

are useful for out of statuary planning studies. Peripherality of the region both in the historical time periods and were often reflected in the marginalization and depreciation of a number of significant development concept. Enlargement of the European Union, the other in the light of the Schengen Agreement importance of borders provides for new opportunities for the development of cross-border region of Szczecin and relevant to the needs of research in the context of a polycentric system, the availability of infrastructure, socio-economic conditions and structural changes to enable sustainable development corresponding to the Lisbon Strategy Gothenburg strategies and objectives.

In October 2006, the partnership agreement was entered on the Szczecin Metropolitan Area.The process of forming a metropolitan area of Szczecin is in its advanced concepts, like other metropolitan areas in the country. The current work on updating the Development Plan of Western Region in the broad context of issues shaping the capture of the metropolitan region. Due to lack of the final version of the National Spatial Arrangement Concept, in which, are expected guidelines for the development of metropolitan areas in Poland, so far works for delimitation of potential metropolitan area concerns so called Szczecin. Functional Area Szczecin. In the process of delimitation of this area there are pointed three areas related to the process metropolization: Functional Szczecin, Metropolitan Sub-region and Transboundary Metropolitan Region situated in the context reflected in the polycentric system covering part of Mecklenburg-Vorpommern.

The process of forming a metropolitan area of Szczecin is in its advanced concepts, like other metropolitan areas in the country. The current work on updating the Development Plan of Western Region in the broad context of issues shaping the capture of the metropolitan region. Due to lack of the final version of the National Spatial Arrangement Concept, in which, are expected guidelines for the development of metropolitan areas in Poland, so far works for delimitation of potential metropolitan area concerns so called Szczecin. Functional Area Szczecin. In the process of delimitation of this area there are pointed three areas related to the process metropolization: Functional Szczecin, Metropolitan Sub-region and Transboundary Metropolitan Region situated in the context reflected in the polycentric system covering part of Mecklenburg-Vorpommern.

The analytical work of Szczecin Functional Area delimitation of the potential metropolitan area was made based on many metropolization factors, where the dominant factor was based on the daily availability (izochrona 45 min.) In the future, this factor can certainly be changed diametrically. Today, the system of transportation infrastructure requireing modernization reduce the transportation availability. The introduction of other solutions in the future - a line linking Szczecin and Świnoujscie cross Szczecin Lagoon by multimodal transport infrastructure similar to Dutch design solutions, preferred in the some conceptions of planning many years ago may change the system availability significantly. The designated metropolitan sub-region takes into account recommended by UPAT10 the functional relationship between Szczecin and Świnoujscie (as a maritime gateway to the region) and provides a favorable solution for the limited availability of the metropolitan area. The development of most metropolitan areas in Poland, are of concentric in spatial form system. Similarly is shaped the metropolitan area of Szczecin with the, however, analysing spatial conditions illustrated with maps there is observed lack of significant base on the western side, severed by the border system.

Recommendations arising from the recent report of ESPON in the broad context refer to the objectives of the ESDP. One of the main objectives is to "efficient and sustainable use of existing infrastructure," without indicating the need for its modification and expansion in terms of other objectives of European Perspective to promote the polycentricism and equality in access to transport networks. Exposure of Polish peripheral location in the particular case of the north-western part is different from a geographical point of view in

10 Prospects for the Metropolitan Area: Metropolitan functions, transport Infrastructure, Transborder Cooperation and Development; ISOCARP; UPAT WorkBook Series; Szczecin 2009.

the light of national documents. Peripherial location of Polish areas in terms of European Union economic core (EU Pentagon) is not justified in the findings of the report that the availability is low, but entitles to a higher level of economic development11. Supporting the availability of internal peripheral areas of Europe will have a significant impact on the promotion of polycentric countries. Such a situation occurs in the region of which the availability of transport to the capital is more difficult than other European capitals. Proposed in the so-called national papers. oblique, in the sense of spatial relationship with the national center are now preferred. Polycentric development model not only implies the development of trans-European transport network (TEN), but also secondary communication networks necessary for the integration process. Promotion of interaction between the different nodes of freight transport (inter-modal junctions), particularly in the European transport corridors, and specifically in relation to maritime transport and inland ¬ ment is important for cross-border area of Western Pomerania and Front. Reducing the negative effects of demographic characteristic and Mecklenburg Western Pomerania region Western Pomerania as well as changes in the potential labor resources, which are related to the efficiency enhancement of human capital is an important policy challenge for cross-border region.

In the context of regional development in terms of cross-border importance of the relationship is a statement justifying the dependence of development of the Szczecin Region from the situation in the regions adjacent to it. In the event of a national spatial structure the regions are significantly diversified in terms of both population and size of GDP. Is this structure in the system of cross-border metropolitan region of Szczecin also diversified, can be checked using the method of spatial correlation. In terms of regional specialization, both in the region of Szczecin and Mecklenburg-Vorpommern and partly in Brandenburg a lack of relationship between economic growth and the degree of specialization is confirmed. However, existing and further developed for many years the path the linking of Szczecin, Greifswald, Pasewalk, Prenzlau, Neubrandenburg in terms of social capital development, transfer of innovation and technology transfer based on the universities and scientific research institutes, centers of innovation and technology transfer perspective predestined perspectives of cross-border metropolitan region, which in light of other studies of border regions in the Polish zone finding the decrease in economic terms of total share of GDP, is a positive aspect for development. Using existing potential of science, existing research and education centers Learn to tap this potential, the existing training centers and research by building a network of cross-border metropolitan region will provide the effect of diffusion of innovation in the whole region and affect change of specialization largely based on traditional factors of competitiveness to the factors of innovation and transfer of new technologies.

CONCLUSIONS

Basic activities for development of cross-border metropolitan region bristles should include the following objectives:

- Exploiting the potential of urban areas with a high degree of development (the potential of the metropolitan area) to stimulate the development of other areas (in the cross-border region).
- Orientation of regional policy and other policies of a public nature and to create conditions for the proper use of the potential of a metropolitan cities and large towns in order to shape competitiveness. As articulated policies allow for greater interaction of scientific and economic institutions in terms of knowledge-based economy. Potential to generate large centers, mergers contribute to the stable growth of the region. The effectiveness of these activities are associated with developmental processes

11 Gorzelak G, Olechnicka A; Polska z perspektywy badań ESPON-oceny wnioski, rekomendacje; WN Scholar; Warszawa 2009;

determined the absorption of smaller centers contingent upon factors: innovation, infrastructure, social (resources, human capital), availability of space in the territorial sense.

– Creation of endogenous coherence and eliminate excessive spatial differentiation while maintaining the conditions resulting from the cross-border linkages.
– Endogenous coherence is reflected in regional policy eliminating concentration of development barriers which limit the scope to use existing resources to create economic growth (postindustrial areas, the relative impoverishment and depopulation, adverse restructuring of the economic activity pillars, untapped potential of education (human capital development), the limited availability of territorial. This situation occurs in both urban areas and rural areas. A special place constitute cross-border areas. Regional policy should limit mainly peripheral aspect (exists on both sides of the border), by improving the territorial accessibility and activity on socio-economic regeneration based on increasing the level of absorption of developmental processes.
– Creations and absorption system of innovation through a network of human capital development centers in the weave paths of transfer of technology innovation, knowledge economy and the proper management of the local government process.
– Development of the factors influencing the competitiveness of metropolitan region is based on the importance of technology and innovation in the growth centers. Use existing potential of science, the existing training and research centers by building a network of cross-border metropolitan region will provide the effect of diffusion of innovation in the whole region and affect change in course is largely based on traditional factors of competitiveness to the factors of innovation and transfer of new technologies. The development of human capital and social capital is associated with enhanced absorptive capacity for innovation-based development and relevant control and steering factors influencing the direction of economic structure transformation oriented to the level of innovation conditioned by the effectiveness of education, social activity and the effective territorial availability of both exogenous and endogenous relation.
– Restrictions on the negative demographic change and improve the quality of labor resources in the border area.
– Negative demographic phenomenon characterizing the region Mecklenburg Vorpommern and Western Pomerania, do not constitute a special case of a European scale, although are specially expressed in many reports. This problem affects over one third of European society and will be increased by the statistical data in successive intervals. The low level of reproduction (higher in rural areas), high proportion of working age and often emphasized the low activity of professional groups (especially on the German side), are the main factors of negative phenomena, which are compounded in the area of cross-border migration negative trend (more significant on German side). Reducing the negative effects of demographic change is possible in a small range. One of the best solutions is to increase economic activity and extending the period through the processes of training, continuing education for business in the new professional profiles. Also needed are changes in the potential labor resources, which are related to the enhancement of human capital efficiency at the level of primary, secondary and especially vocational education. Cross-border regional specificity in this context, profiling and training needs of regional labor markets is of particular importance. Already, there are many centers of learning in schools and centers established for this purpose both the Polish and German side.
– Solutions for climate change and energy security.
– Climate changes in the Transboundary region are not characterized by extreme situations. The activities of the factors resulting from economic activity having a direct impact on climate change has been under several directives significantly reduced or

eliminated. In nineties West Pomerania Region in annual reports was presented as a specific threat due to pollution import. Adverse meteorological phenomena may be due to climate change (floods, drought, abrasion) are in the border region of lower risk, but require a detailed diagnosis and a common work program for monitoring and infrastructure measures to counter disaster. Use of renewable energy is an important challenge for a coherent policy in the parties cross-border basis to reduce the deficit of energy in economic activity.

– Optimal use of natural and cultural resources
– Natural environment, its uniqueness, specificity arising from geographical location (coastal zone, lakes district, estuarine, Odra estuary and other rivers are an undeniable potential for tourism development, including activities which are environment friendly. Transboundary area of Szczecin metropolitan region is characterized by infiltration of the multifaceted cultures forming a large degree of diversity. Searching for the formulation of coherent policies on a European cultural identity with respect for differences arising from a specific location, historical factors and significant cultural resources requires the identification and adoption of scenarios and actions for the further development of tourism functions in certain areas of spatial policy. Special arrangements should apply a consistent policy on the prevention of the environment, consistent management of its resources, especially in the areas of pervasive environments of varying status of prevention (Landscape Park Lower Odra on the Polish side and its continuation in the form of National Park on the German side. A common policy will contribute also to the development of areas of natural parks and Geoparks, ornithological museums, ecological educational centers .
– Development of transport infrastructure and ICT
– The transport availability in the region is one of the fundamental factors of economic and social development. System of linkages in external and internal terms is in the case of cross-border region of Szczecin of a multi-modal character , merging and integrating the functional areas. Re-analysis of this system will allow for the exposure scenario appealing logistics of its links having a direct impact on economic development based on innovation and the transfer of new technologies in the sphere of relationships of social and infrastructure.
– Factor conditioning the development of information society is the availability of communication. North-Western Poland, in accordance with the statistics is relatively well equipped with information technology. The problem constitute the availability to broadband links.
– Creation of institutional capacity in the management process of development at the regional and cross-border level.

The effectiveness of public institutions in multi-level system based on creating partner relationships in various fields requires far-reaching transnational decisions at the level of inter-regional system for the management of cross-border system. Such a system is already operating in many European border regions.

CONCLUSIONS

Area of potential cross-border metropolitan region of Szczecin has a multifaceted penetration of cultures forming a large degree of diversity. Seek to shape a coherent policy on a European cultural identity, respect for differences resulting from specific location, historical factors and significant cultural resources requires the identification of actions in certain areas of spatial policy.

The specificity of geopolitical position distinguishing its location to other domestic cities offers the potential to shape the metropolitan region covering the sub regions at its functional effects of gravity. The potential cross-border metropolitan region of Szczecin is a

unique area in the German-Polish border. The development of this area in the context of European cohesion requires a study on the absorption level, analysis of polycentric development processes in order to determine the effectiveness of the use of the possibilities of combining the essential capabilities in the Polish and German border area. Increasing the impact of cities on its environment in the region is for the development and maintenance features of cohesion on a European scale justified. Research on the solutions of a model due to the predisposition of German and Polish Pomerania specificity of cross-border areas, located in the national and European peripheral zone are important.

BIBLIOGRAFIA

[1] Czernik L. Zimnicka A. Rozwój przestrzenny wokół dużych miast; w Kształtowanie przestrzeni wsi podmiejskiej, Szczecin, Hogben 2009.

[2] Czernik L. Transgraniczne koncepcje integracji regionalnej Pomorza Zachodniego w pracach studialnych prowadzonych w Instytucie Architektury i Planowania Przestrzennego, ZUT w: Transgraniczne Planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne, Szczecin, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, 2009.

[3] 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, Warszawa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2008.

[4] ESPON ATLAS; Maping the structure of the European territory, Bonn, Bundesamt für Bauwessen und Raumplannung 2006.

[5] Gorzelak G. Olechnicka A. Polska z perspektywy badań ESPON - oceny wnioski, rekomendacje, Warszawa, WN Scholar 2009.

[6] Grenzerfahrungen. Gemeinsame Stadtentwicklung im Deutsch-Polnischen Grenzraum, Berlin SRL, Schriftenreihe No. 51, 2003;

[7] Jałowiecki B; Globalny świat metropolii, Warszawa, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, 2007.

[8] Koncepcja planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej, Szczecin 01. 2010, materiał niepublikowany.

[9] Metrobasel, Report 2009, Perspectiven 2020 für die Metropolregion Basel, Bazylea, Top Basel Metropolregion 2010.

[10] Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020 – Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie realizacji; Raport Hamburskiego Instytutu Ekonomii Międzynarodowej, Hamburg, Hamburgisches Welt-Wirtschaft's-Archiv 2006.

[11] Prospects for the Metropolitan Area: Metropolitan functions, transport Infrastructure, Transborder Cooperation and Development; ISOCARP, Szczecin, UPAT WorkBook Series; 2009.

[12] Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2005.

[13] Węcławowicz G. i in. Studia nad przestrzennym zagospodarowaniem obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Warszawa, PAN, IGiPZ, Prace geograficzne nr 207, 2006;

[14] Zuziak Z; Nowe struktury w przestrzeni metropolitalnej.Pytania problemy planistyczne; Kraków, Czasopisma Techniczne A, No 2.5-A/2008.

O AUTORZE

Lechosław Czernik, adiunkt w Instytucie Architektury i Planowania Przestrzennego, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, wiceprzewodniczący Wojewódzkiej Komisji Urbanistyki i Architektury. Specjalizuje się w planowaniu regionalnym (procesy transgraniczne), suburbanizacji, a także w zagadnieniach przekształceń tkanki urbanistycznej.

AUTHOR'S NOTE

Lechosław Czernik, D.T.Sc Architect at the Institute of Architecture and Planning ZUT, Vice-Chairman of the West Pomerania Voivodship Commission of Urban Planning and Architecture, specializing in regional planning (cross-border processes), suburbanization, and the transsformation of urban tissue.