TRANSGRANICZNE PLANOWANIE PRZESTRZENNE

Publikacja z III Międzynarodowej Konferencji
4-5 lipca 2011r.

Szczecin 2013

ISBN: 978-83-931887-7-2

Wydawca: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego,
Plac Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin, tel.: (+48) 91 43 24 960, fax: (+48) 91 43 24 962, e-mail: biuro@rbgp.pl, www.rbgp.pl
Współwydawcy: Wydział Rozwoju Regionalnego i Wydział Administracyjny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego,
Korsarzy 34, 70-540 Szczecin. **Zespół redakcyjny:** Stanisław Dendewicz – Dyrektor RBGPWZ, Małgorzata Oyarce-Yuzzelli, Witold Bachorz, Tomasz Zieliński. **Redakcja, grafika i skład:** Stanisław Dendewicz, Małgorzata Oyarce-Yuzzelli, Karolina Piórkowska. **Korekta:** Tomasz Zieliński.
Autorzy: Reiner Nagel, Wilhelm Schulte, Wolfgang Märtens, Jean Rubio, Nico Tillie, Wojciech Drożdż, Krzysztof Soska, Jacek Baraniecki, Barbara Michalska, Michał Urbański, Peter Schirmer, Petra Schmidt-Kaden, Christiane Falck-Steffens, Jürgen Polzehl, Stanisław Dendewicz, Katharina Erdmenger, Detlef Herz, **Fotografie:** Tomasz Jaksina;
Druk: PRAXISPRINT Jarosław Mikołaj Jaworski, **Nakład:** 300 sztuk.

III MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA

TRANSGRANICZNE PLANOWANIE PRZESTRZENNE

TRANSGRANICZNY REGION METROPOLITALNY SZCZECINA

MINISTERSTWO ROZWOJU REGIONALNEGO

MINISTER INFRASTRUKTURY

Pod Patronatem Prezydenta Miasta Szczecin

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego

Szczecin 2013

Spis treści

Wprowadzenie – 5

I. Europejskie widzenie metropolii – 7

1.1. Szczecin na osi rozwoju Berlina – 7

1.2. Kierunki rozwoju przestrzennego Hamburga jako miasta rdzeniowego – 14

1.3. Znaczenie publicznego transportu pasażerskiego w regionie metropolitalnym – 21

1.4. Współpraca transgraniczna we Francji i polityka transgranicznych obszarów metropolitalnych na pograniczu francusko-niemieckim – 25

1.5. Wzrost znaczenia regionów metropolitalnych w budowaniu zrównoważonej przyszłości – perspektywa Rotterdamu. – 30

Panel dyskusyjny nr I. Szczecin w perspektywie europejskich metropolii – 37

II. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina – część polska – 40

2.1. Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego w świetle Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina – 40

2.2. Strategia Rozwoju Miasta Szczecina w aspekcie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – 45

2.3. Rewitalizacja obszarów nadwodnych w Szczecinie, zagadnienie skali. – 47

2.4. Świnoujście – inwestycje miejskie w kontekście Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – 49

2.5. Polskie priorytety rozwoju przestrzennego Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina – 52

Panel dyskusyjny nr II. metropolia transgraniczna szczecina szanse i problemy – 56

III. Transgraniczny region metropolitalny Szczecina – perspektywa niemiecka – 58

3.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny – Stołeczny Region Berlina-Brandenburgii. Przyszłość współpracy. – 59

3.2. Cele i plany rozwoju kraju Meklemburgia-Pomorze Przednie w polsko-niemieckim regionie przygranicznym. – 62

3.3. Polityka przestrzenna Pomorza Przedniego w odniesieniu do rozwoju przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – 67

3.4. Kierunki rozwoju Schwedt – 70

Panel dyskusyjny nr III. transgraniczny region metropolitalny Szczecina – perspektywa niemiecka – 72

IV. Studium intergracji przestrzennej pogranicza polsko–niemieckiego – 75

4.1. Perspektywa polsko-niemieckiej współpracy planistycznej – 75

4.2. Możliwości i uwarunkowania współpracy polsko-niemieckiej w pracach nad studium integracji pogranicza – 76

4.3. Struktury i wizje w polsko-niemieckiej przestrzeni granicznej 79

Panel dyskusyjny nr IV. perspektywa polsko–niemieckiej współpracy planistycznej – 82

Podsumowanie i zakończenie konferencji – 86

Wprowadzenie

Olgierd Geblewicz,
Marszałek Województwa
Zachodniopomorskiego

Trzecia już z rzędu konferencja „Transgraniczne Planowanie Przestrzenne" (KTPP) odbyła się w Szczecinie w lipcu 2011 roku. Dobór tematów i prelegentów – wybitnych ekspertów w szeroko pojętej dziedzinie planowania na obszarach transgranicznych – nadał temu wydarzeniu szczególną rangę. W centrum uwagi uczestników panelu znalazła się kwestia kluczowa dla problematyki rozwoju współczesnej Europy: tworzenie i funkcjonowanie regionów metropolitalnych jako głównych motorów wzrostu gospodarki, konkurencyjności i cywilizacyjnego awansu społeczności Unii Europejskiej.

W przypadku Szczecina, który aspiruje do miana metropolii, dochodzi dodatkowy, wyróżniający go czynnik: transgraniczność. Stolica Pomorza Zachodniego jest największym na Zachód wysuniętym polskim organizmem miejskim. Bliskość granicy – niegdyś wciskającej miasto do północno-zachodniego narożnika Polski, dziś – w dobie otwarcia granic – – staje się historyczną szansą.

Co ważne, szansę tę dostrzegają nie tylko organizatorzy konferencji, urbaniści i planiści z Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, ale także odpowiedzialni za rozwój regionu lokalni politycy samorządowi. Świadczy o tym m.in. wypowiedź Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Olgierda Geblewicza, otwierająca konferencję. Wynikało z niej, że wizja Regionu Metropolitalnego Szczecina, jako transgranicznego i transbałtyckiego centrum aktywności gospodarczej i obywatelskiej leży u podstaw długofalowej strategii województwa. Marszałek Geblewicz wspomniał także o polskich pracach nad *Studium Integracji Przestrzennej Polskiej części pogranicza Polski i Niemiec* i wyraził nadzieję, że niemieccy partnerzy włączą się w ten projekt. Wymieniona została również wspólna strategia rozwoju dla Polski Zachodniej, którą wraz z Ministrem Rozwoju Regionalnego opracowuje pięć województw: Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie, Dolnośląskie i Opolskie.

Konferencja pokazała, że Szczecin w swoich aspiracjach może liczyć na merytoryczne wsparcie fachowców z tak znaczących ośrodków jak Berlin, Hamburg, Rotterdam czy Paryż. Nie bez znaczenia są też przychylne głosy płynące z Warszawy. Co prawda, sam honorowy patron przedsięwzięcia, Minister Infrastruktury RP, nie mógł przybyć do Szczecina osobiście, ale reprezentujący go wysocy urzędnicy resortu potwierdzili rangę nadodrzańskiej metropolii, integrującej północny

zachód Polski z Meklemburgią, Brandenburgią i południową Skandynawią. Danuta Dominiak-Woźniak, przedstawicielka Ministra Infrastruktury RP w Republice Federalnej Niemiec w randze ministra, powołała się przy tym na zawartą 21 czerwca 2011 roku międzyrządową, polsko-niemiecką deklarację współpracy, akcentującą silnie kwestie wspólnych inwestycji infrastrukturalnych na pograniczu. A ponieważ sama Pani Minister, podobnie jak kilku zaproszonych gości z Niemiec, aby dotrzeć na konferencję musiała odbyć drogę z Berlina do Szczecina – kwestia pilnej modernizacji linii kolejowej Berlin–Szczecin pojawiła się niejako naturalnie. Z zadowoleniem przyjęto wiadomość, że rząd federalny Niemiec uznał tę inwestycję za priorytetową w obszarze działań transgranicznych.

O tym, że szczecińska konferencja zyskała status stałego forum szerokiej wymiany poglądów w dziedzinie transgranicznego planowania, świadczy również udział panelistów spoza ścisłego grona ekspertów, związanych z planistyką i urbanistyką.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, Michał Kiełsznia zwrócił uwagę, że częścią planowania przestrzennego jest także ocena oddziaływania na środowisko. Kwestia zrównoważonego rozwoju, ochrona zasobów przyrody, a przede wszystkim dbałość o jakość życia mieszkańców w krajobrazie społeczno-gospodarczym powinny towarzyszyć planistom na każdym etapie ich pracy. Tym bardziej, że po drugiej, niemieckiej stronie granicy do spraw związanych z ochroną środowiska podchodzi się bardzo poważnie.

Dwudniowe, międzynarodowe spotkanie planistów w Szczecinie miało dwa główne cele: dostarczenie kompetentnych informacji na temat funkcjonowania europejskich obszarów metropolitalnych, w kontekście możliwości wykorzystania rozwiązań modelowych w Szczecinie oraz uzyskanie deklaracji strony niemieckiej w kwestii jej przystąpienia do prac przy tworzeniu koncepcji rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

Stąd też pierwszy dzień konferencji miał charakter bardziej „ogólnoeuropejski", głównie za sprawą wykładów gości z Berlina, Hamburga, ale i Rotterdamu i Paryża, natomiast w dniu drugim koncentrowano się na aspektach metropolitalności Szczecina widzianych z perspektywy panelistów niemieckich.

Prezentacja metropolitalnych doświadczeń Berlina, Hamburga, Rotterdamu i pogranicza nie-miecko-francuskiego stała się inspiracją do ciekawej wymiany poglądów podczas dyskusji panelowych. Dlatego, prócz zapisu wystąpień prelegentów, niniejsza publikacja zawiera także najważniejsze wątki debaty, która towarzyszyła kolejnym blokom tematycznym.

I. Europejskie widzenie metropolii

Reiner Nagel,
Dyrektor Wydziału Urbanistyki i Przestrzeni w Departamencie Senatu ds. Urbanistyki w Berlinie

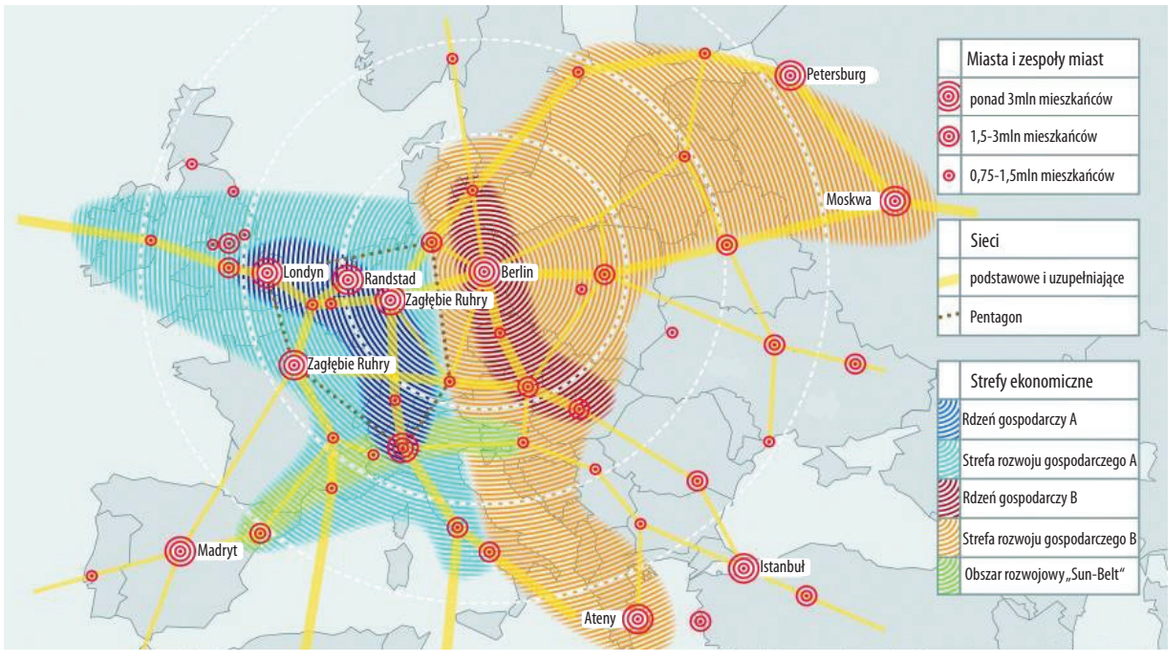
1.1. Szczecin na osi rozwoju Berlina

Zarówno Berlin – europejska metropolia, jak i Szczecin – metropolia regionalna, to miasta, które z zachowaniem wszystkich proporcji, znalazły się w nowej sytuacji w wyniku zmian politycznych przełomu lat 90. XX wieku. Zmiana ta, lokowana raczej w kategorii szans i nowych wyzwań niż zagrożeń, stwarza jednak konieczność ponownego definiowania roli Berlina w Europie XXI wieku. Dotyczy to zwłaszcza określenia kierunków rozwoju przestrzennego, wskazania osi, na których największa środkowoeuropejska metropolia zamierza budować swoją przyszłość. Jedna z tych osi, jak podkreślił Reiner Nagel podąża w kierunku Szczecina.

Świadomość, że obecna stolica Niemiec, poniekąd w wyniku pozostawania przez wiele powojennych dekad na statusie enklawy i miasta podzielonego, znajduje się obecnie poza głównym europejskim obszarem rozwoju (tzw. europejskim bananem), wywołała konieczność wykreowania drugiego obszaru powiązań na osi północ-południe, wspólnie z wschodnio- i północnoeuropejskimi partnerami.

Na przedstawionej w prezentacji mapie europejskiej przestrzeni gospodarczej (rys. 1.) wyraźnie zaznaczone są aspiracje Berlina: znajduje się on w centrum „drugiego banana" czyli drugiej europejskiej strefy intensywnego wzrostu gospodarczego, zasięgiem swym obejmującej północne Niemcy, zachód Polski oraz tzw. Centropę czyli przestrzeń między Wiedniem, Dreznem, Pragą, Bratysławą i Budapesztem. Na przeciwległych krańcach nowej strefy znajdują się – od wschodu Moskwa, a od południa Ateny.

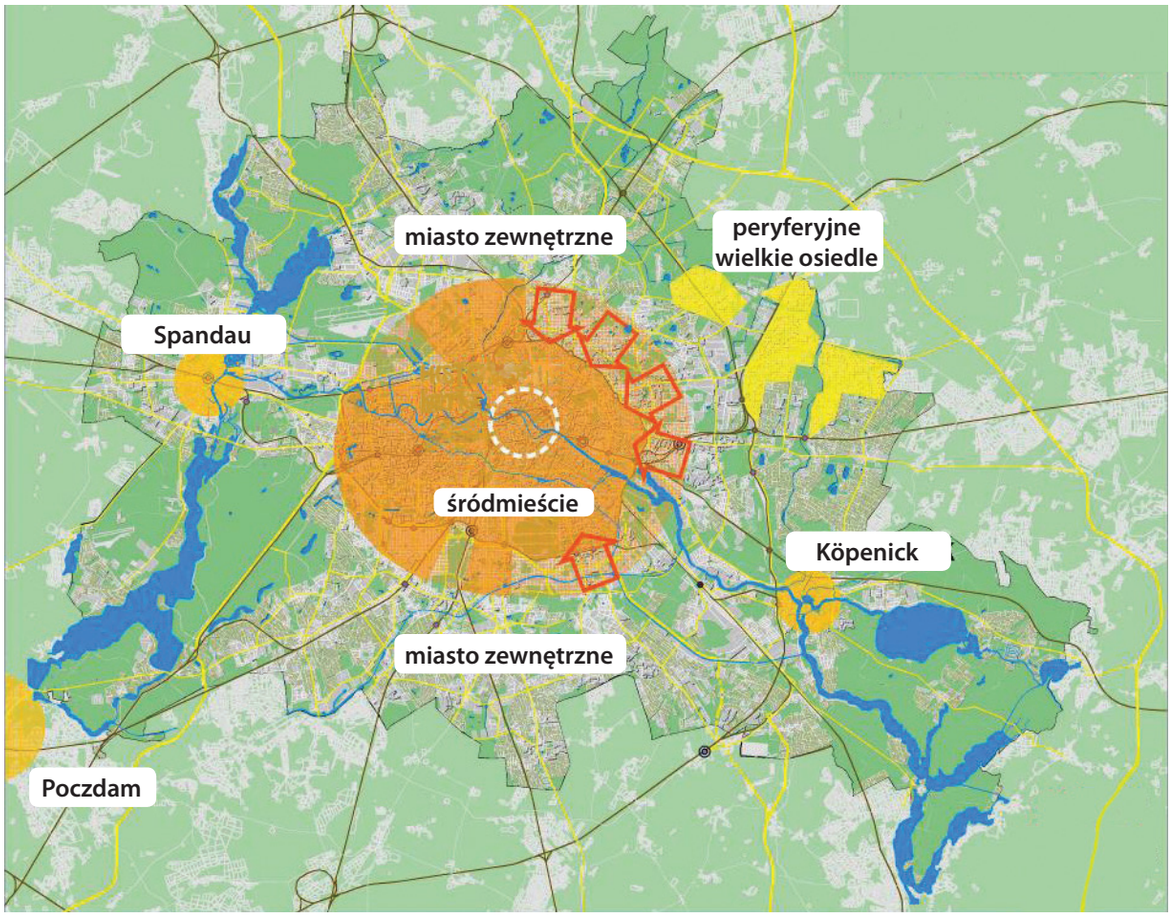
Berlin, wpisany w pentagram wielkich metropolii zachodniej Europy (Londyn, Zurich, Paryż, miasta Zagłębia Ruhry), ma pełnić w tym układzie rolę zwornika między wschodem a zachodem, południem a północą. Jak widać na mapie, budowanie powiązań, w tym także ze Szczecinem znajdującym się w bezpośrednim zasięgu oddziaływaniagospodarczego, jest jedną z podstaw berlińskiej strategii rozwoju przestrzennego. Innymi słowy – Berlin zamierza budować swoją pozycję na szeroko pojętym partnerstwie z ośrodkami spoza „starej" Europy.



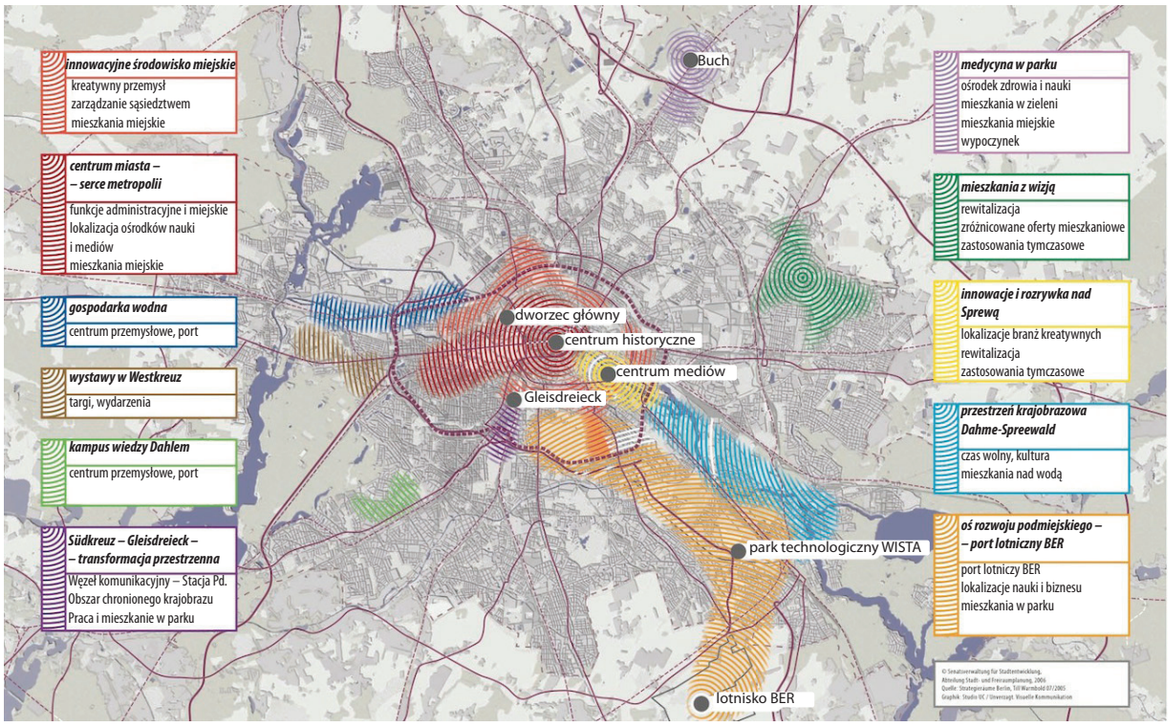
Rys. 1. Berlin w strategiczno-gospodarczej strukturze Europy.
Źródło: opracowanie własne na podstawie prezentacji przedstawionej podczas konferencji.

Wysiłki berlińskich planistów skupiają się obecnie na urzeczywistnieniu tej ambitnej wizji i ciągłym usprawnianiu miejskiego organizmu. Atutem miasta jest doskonała komunikacja, zarówno wewnątrz metropolii, jak i w powiązaniu z innymi ośrodkami w Europie. Berlin, trzecia co do liczby mieszkańców stolica Unii Europejskiej (ok. 3,43 mln, pow. 892 km2, podzielony na 12 okręgów) ma wewnętrzną strukturę policentryczną, co sprawia, że przestrzeń miejska organizuje się wokół kilku, a nie jednego centrum („Stadtkern" – jądra miasta). I choć znajdują się one w większości w ścisłym śródmieściu (Innenstadt), wyznaczonym trasą miejskiej kolejki S-Bahn, również na obrzeżach Berlina powstają kompleksy powiązane ze sobą funkcjonalnie. Tworzą się one głównie wokół placówek naukowych (uniwersytety, instytuty), medycznych (kliniki), technologicznych (laboratoria, pracownie) i targowych. W przyszłości tendencja ta będzie wzmocniona poprzez intensywną lokalizację tzw. przemysłów kreatywnych, opartych na wysokozaawansowanych, innowacyjnych technologiach, specjalistycznych usługach oraz sferze mediów i telekomunikacji. Po odejściu od ciężkich gałęzi przemysłu, to właśnie te sfery produkcji mają przyciągać do Berlina kadry dobrze wykształconych i wykwalifikowanych pracowników i zatrzymać ich odpływ na południe Niemiec. Obecnie potencjałem Berlina jest atrakcyjna oferta edukacyjna: uczenie się i studiowanie w stolicy wybiera rocznie 150 000 studentów, sytuując miasto wśród tak elitarnych i tradycyjnych ośrodków akademickich jak Heidelberg czy Getynga. To jeden z magnesów tej metropolii: w okresie od 1991 do 2008 roku do Berlina przybyło (per saldo) 314 000 młodych ludzi w wieku od 18 do 35 lat. Aby absolwenci berlińskich uczelni współtworzyli potencjał stołecznej metropolii, potrzebna jest silna

i atrakcyjna propozycja rynku pracy. Pozwoliłoby to odwrócić dotychczasową tendencję polegającą na intensywnym ruchu migracyjnym ludności. W okresie niespełna 17 lat od przełomu lat 90. przybyło do Berlina 2,16 mln osób, lecz w tym samym czasie ponad 2 mln z niego wyemigrowało. Wiele mieszkańców wybrało po prostu spokojniejsze życie poza aglomeracją, ale w ostatnich latach obserwuje się fenomen „powrotów z przedmieść". Nie zmienia to faktu, że „miasto nomadów", jak określają Berlin socjologowie, podlega niekorzystnym procesom demograficznym, typowym dla społeczeństw starzejących się. Brane są pod uwagę trzy scenariusze rozwoju demograficznego do roku 2030: optymistyczny zakłada wzrost liczby ludności o 179 000, bazowy o 60 000, ale pesymistyczny dopuszcza skurczenie się tej liczby nawet o 145 000. Średnia wieku berlińczyków wzrośnie w tym czasie z obecnych 42,5 lat do 45,3 lat. Na tle północnych terenów Niemiec są to i tak statystyki satysfakcjonujące. Można powiedzieć, że pośród wyludniających się powiatów północnych, Berlin stanowi enklawę demograficznej stabilizacji. Ma to odzwierciedlenie w gospodarce: mimo cykli koniunktury miasto utrzymuje się w szpicy europejskich miast



Rys. 2. Koncepcja rozwoju śródmieścia Berlina – skupienie na centrum miasta.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie prezentacji przedstawionej podczas konferencji.



Rys. 3. Strategia rozwoju przestrzennego miasta Berlin.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Strategii rozwoju przestrzennego Berlina 2020".

przyjaznych biznesowi. W rankingu europejskim „Best City to locate a business" miasto sytuuje się na dobrej 8. pozycji, co prawda po Londynie, Paryżu, Frankfurcie/M, ale przed Dusseldorfem, Monachium i Hamburgiem (Warszawą zajmuje miejsce 24.) Natomiast w ogólnoniemieckim indeksie TTT (Talent-Toleranz-Technologie) – badającym poziom tolerancji, nasycenia technologią oraz potencjał kapitału ludzkiego, Berlin jest na miejscu pierwszym i tylko pod względem technologii traci punkty na rzecz landów: Baden-Württenberg i Bayern.

Biznesowi sprzyja także międzynarodowy i wielokulturowy klimat stolicy. Ambasady krajów niemal całego świata, mozaika nacji i wyznań, bogata oferta kulturalna stanowią o niepowtarzalnej i przyjaznej atmosferze miasta. Jest to wartość, przekładająca się na konkretne, wymierne korzyści. Berlin, po Londynie i Paryżu jest trzecim, najchętniej przez turystów odwiedzanym miastem. W Niemczech znajduje się na miejscu pierwszym. W roku 2010 odwiedziło Berlin 20,5 mln osób (300 000 dziennie!), przysparzając obrotów na łączną kwotę 8,5 mld euro, co stanowi 8% dochodu miasta i daje ok. 250 000 miejsc pracy. Spora część przybyszy wybiera przy okazji pobytu w Berlinie kolejne kierunki zwiedzania, np. Hamburg i Lubekę, miasta doskonale współpracujące ze stolicą. Jest to także szansa dla Szczecina, który położony jest jeszcze bliżej, w dodatku na trasie nad Bałtyk.

Oczywiście, niezbędna jest ku temu sprawna komunikacja np. bezpośrednie i w pełni zelektryfikowane połączenie kolejowe ze Szczecinem. Kwestia ta wciąż pozostaje w sferze deklaracji.

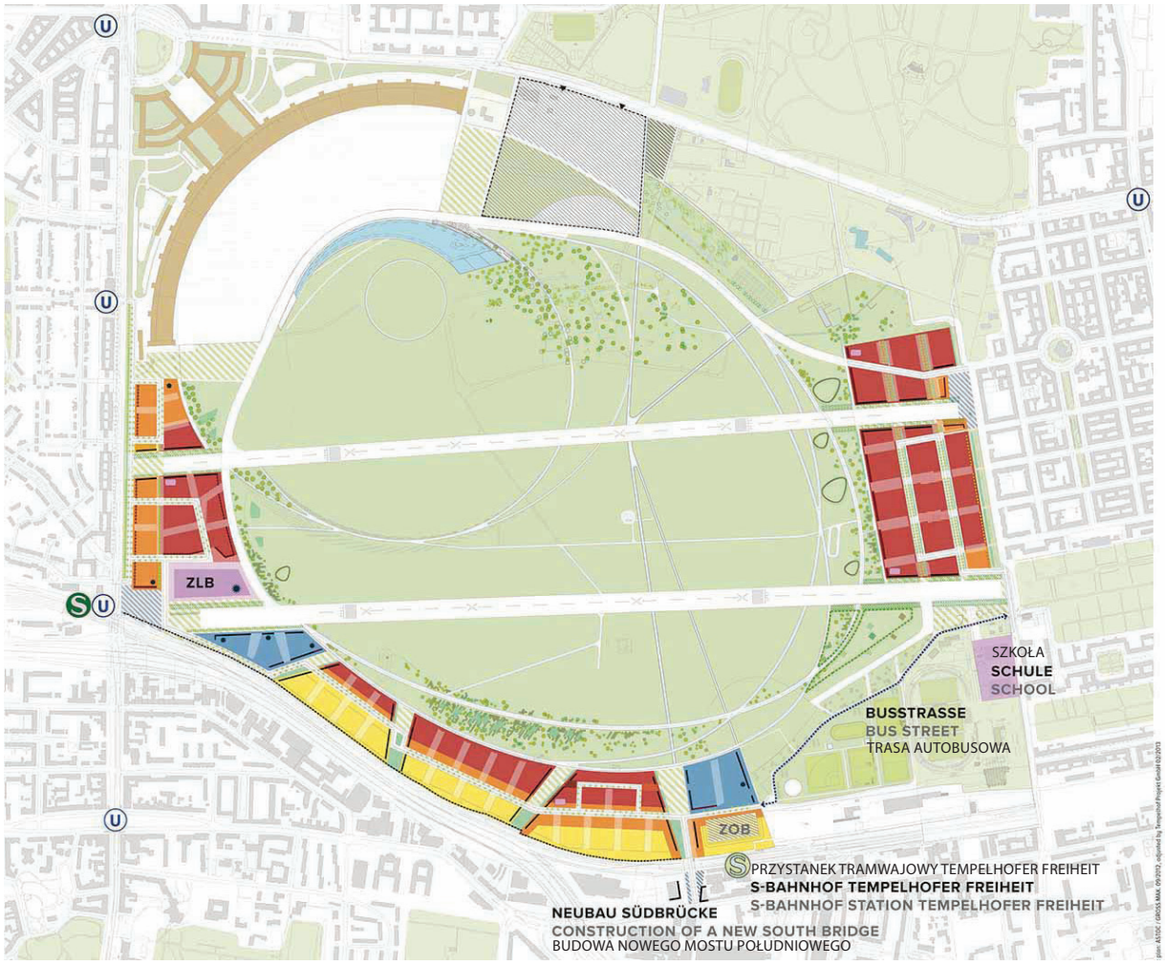
Mimo to, jak zauważył Reiner Nagel, pewne sukcesy w dziele transportowego zbliżenia Szczecina do Berlina można już zaobserwować. Niewątpliwie należy do nich promocyjny

bilet jednodniowy do i z Berlina, umożliwiający za kwotę 20 euro całodzienne poruszanie się wszystkimi środkami miejskiej komunikacji. Intensywna kampania marketingowa sprawiła, że w marcu 2011 roku liczba sprzedanych biletów pojedynczych Berlin-Szczecin wzrosła do 2983 (z 649 w marcu 2010). W dni weekendowe liczba pasażerów wynosi ok. 900. Ponieważ tendencja ta jest rosnąca, BMVBS (federalne ministerstwo transportu) negocjuje z polskim Ministerstwem Infrastruktury sprawę całkowitej elektryfikacji linii kolejowej Szczecin-Berlin (w tej chwili 40 km odcinek Passow – Szczecin Gumieńce jest jednotorowy i niezelektryfikowany). Zawarta w czerwcu 2011 międzyrządowa deklaracja pozwala mieć nadzieję na pozytywny finał tych negocjacji. W efekcie między Szczecinem a Berlinem możliwe byłoby połączenie ekspresowe ICE.

Aby zrealizować założenia, zgodne z wizją Berlina jako metropolii ogniskującej gospodarczą i kreatywną aktywność regionu środkowo- i północnoeuropejskiego, niezbędna jest przestrzeń. Prawie 900 km² powierzchni miasta, w dużej części mocno zurbanizowanego, posiada jeszcze rezerwy, idealnie nadające się na lokalizację tych sektorów produkcji, które odpowiadają wyzwaniom przyszłości. Koncepcja planistyczna Senatu Berlina zakłada dalsze koncentrowanie funkcji metropolitalnych w ścisłym śródmieściu miasta (Innenstadt), gdzie mieszka i pracuje ponad 1 mln berlińczyków.

W miejsce wyrwy w środku miasta, pozostałej po wyburzeniu azbestowego parlamentu NRD („Palast der Republik"), stanie Zamek Berliński, częściowo zburzony podczas II wojny światowej a potem całkiem rozebrany na polecenie komunistycznego sekretarza

Rys. 4. Nowe Lotnisko Berlin Brandenburg.
Źródło: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bbi/masterplan_bbi/de/leitlinien02.shtml.



Rys. 5. Koncepcja zagospodarowania lotniska Tempelhof.

Źródło: http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user_upload/Ueber_die_Tempelhofer_Freiheit/Planung/2013-04_Masterplan.jpg.

Ulbrichta. Debata na temat odbudowy i architektonicznych założeń nowego obiektu toczy się od kilkunastu lat. W roku 2007 podjęto decyzję o odbudowie i rozstrzygnięto konkurs na projekt rekonstrukcji Zamku i otoczenia (Humboldt-Forum). W roku 2010, z powodu kryzysu finansowego, przesunięto budowę Zamku na rok 2014. Wstępnie koszt odbudowy szacuje się na ok. 600 mln euro.

Rewitalizacja historycznego centrum Berlina nie ogranicza się tylko do rekonstrukcji monumentalnych, symbolicznych budowli z przeszłości. Równie ważne jest tworzenie nowych przestrzeni lub redefiniowanie obszarów postindustrialnych. Obecnie planiści Berlina opracowują koncepcję przebudowy czterech kompleksów przestrzennych. Są to:

- budowa nowego lotniska Berlin Brandenburg BER obok dotychczasowego portu Schoenefeld;
- zagospodarowanie terenów po lotniskach Tegel i Tempelhof;
- nowe założenia dla otoczenia Dworca Głównego (Heidestrasse-Humboldhafen)
- przestrzenne zagospodarowanie brzegu Wschodniej i Środkowej Sprewy.

Chluba Berlina – supernowoczesny Hauptbahnhof, wymaga oprawy w postaci zharmonizowania zabudowy otaczających go

terenów. Są to postindustrialne areały Lehterstrasse (2 400 m^2), Heidestrasse Ost (137 000 m^2) i Heidestrasse West (140 400 m^2). W myśl projektów powstanie tam zabudowa mieszkaniowa, biurowa, a na terenie Heidestrasse Ost, gdzie mieszczą się zakłady farmaceutyczne Bayer Schering Pharma AG, stanie centrum zaawansowanych technologii farmaceutycznych, z szerokim zapleczem konferencyjnym i socjalnym. Obecność kanałów wodnych stwarza także możliwość odbudowy waterfrontów, okolicznych terenów zielonych i przywrócenia im funkcji typowo miejskich. Realizacją koncepcji „Berlin Miasto nad Wodą" będzie przebudowa nabrzeży Środkowej i Wschodniej Sprewy, zwłaszcza w tych miejscach, gdzie za czasów NRD przebiegał mur i odcinał miasto od wody. Obok funkcji mieszkaniowych, przewiduje się tam budowę nowych obiektów rekreacyjnych, handlowych, kameralne plaże miejskie, założenia ogrodowe.

Inwestycją, która w radykalny sposób zdeterminuje przestrzeń Berlina i zarazem wzmocni jego funkcje centralne, jest budowa nowego lotniska Berlin-Brandenburg BER, prowadzona na południu aglomeracji, w sąsiedztwie dotychczasowego portu lotniczego Schoenefeld. Nowe lotnisko ma zastąpić trzy berlińskie porty lotnicze: Tempelhof, Tegel i Schönefeld. Jest to największa obecnie inwestycja infrastrukturalna Niemiec. Port ma obsługiwać w początkowej fazie do 27 milionów pasażerów rocznie, a po ewentualnej rozbudowie do 50 milionów. Port lotniczy Tempelhof został zamknięty 30 października 2008, zaś port lotniczy Tegel zostanie zamknięty dopiero po uruchomieniu nowego lotniska.

Budowę rozpoczęto 5 września 2006. Początkowo przewidywano nadanie nazwy Berlin Brandenburg International (BBI). Ostatecznie przyjęto nazwę Flughafen Berlin Brandenburg, a w ruchu międzynarodowym Berlin Brandenburg Airport (BER). Patronem lotniska obrano byłego kanclerza Willy Brandta.

Do terminalu przewidziano dojazd podziemną linią kolejową o długości ponad 3 km i stację kolejową o trzech peronach i sześciu torach, dostępnych zarówno dla szybkiej kolei miejskiej S-Bahn, jak i pociągów InterCity (ICE). Zakłada się, że przynajmniej połowa pasażerów dotrze do portu lotniczego koleją. W pobliżu portu lotniczego powstaje BBI/BER Business Park Berlin. Do obsługi zarówno ruchu pasażerskiego jak i parku przemysłowego powstanie cała infrastruktura Airport City, na którą składać się mają m.in. liczne hotele, centra konferencyjne, restauracje, sklepy, parkingi itd. Szacuje się, że lotnisko ma dać czterdzieści tysięcy nowych miejsc pracy w regionie. Planowany termin oddania obiektu do użytku, to obecnie październik 2013 roku. Strefa przemysłowa wokół portu lotniczego BER ma koncentrować produkcję wysokospecjalistyczna, głownie w dziedzinie mediów i komunikacji. To realizacja kolejnej, równoległej koncepcji „Berlin Miasto Mediów". Natomiast na terenach odzyskanych po dotychczasowych lotniskach Tegel i Tempelhof zaplanowano, w wyniku licznych debat i konsultacji publicznych, funkcje badawczo-rozwojowe ze wskazaniem na tzw. technologie zielone (Tegel) i wystawienniczo-krajobrazowe (Tempelhof, miejsce przyszłej wystawy krajobrazowej IGA 2017).

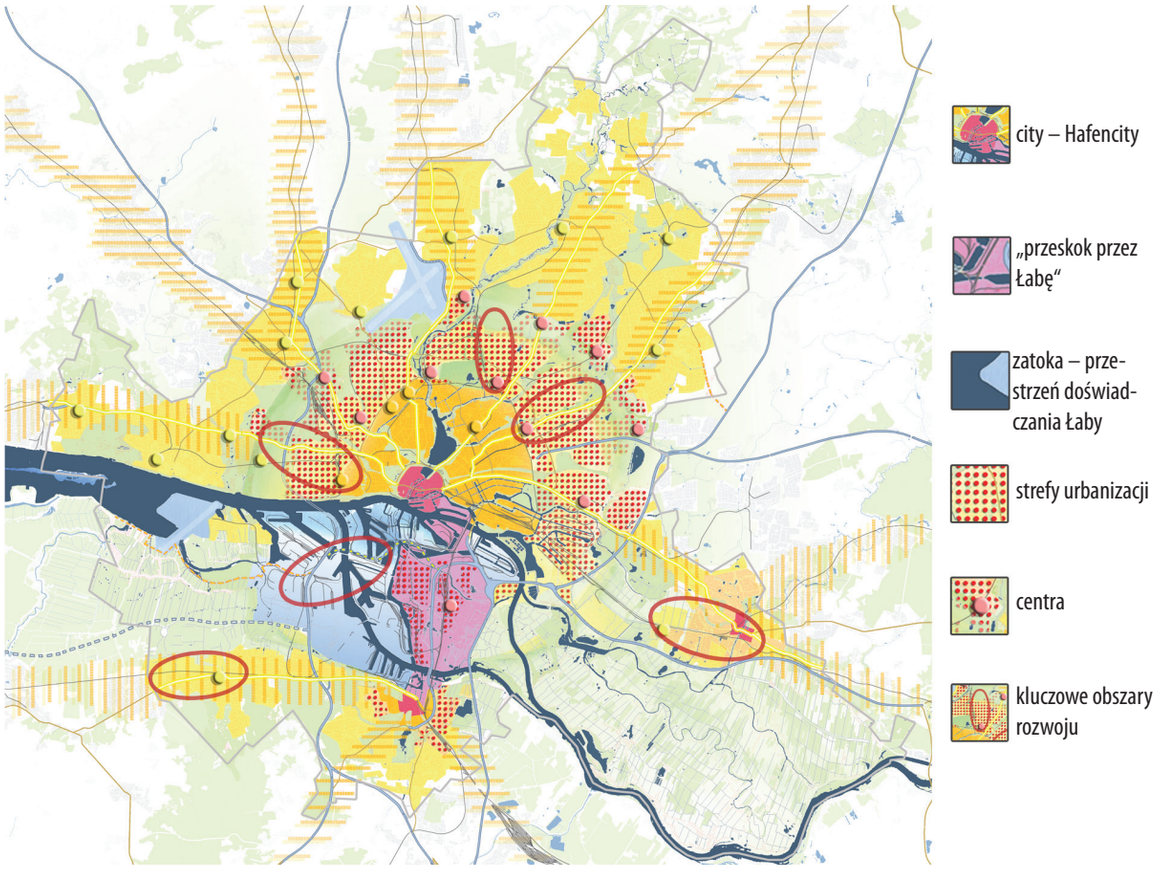
Ważnym zagadnieniem w polityce przestrzennej Berlina jest dostosowywanie się do zmian klimatycznych. W tym zakresie Niemcy chętnie podejmą współpracę ze stroną polską, w szczególności w tematach dotyczących: analizy ekstremalnych zjawisk meteorologicznych (upały, powodzie), ochrony zieleni miejskiej i wykorzystania powierzchni.

Reiner Nagel, na zakończenie swojego wystąpienia przypomniał historyczne związki Berlina ze Szczecinem, które, przy braku uprzedzeń politycznych i w dobrym okresie w stosunkach polsko-niemieckich, mogą zostać zintensyfikowane przy obopólnych korzyściach.

1.2. Kierunki rozwoju przestrzennego Hamburga jako miasta rdzeniowego

Wilhelm Schulte,
Dyrektor Generalny w Generalnej Dyrekcji Urbanistyki i Planowania Krajobrazu Hanzeatyckiego Miasta Hamburg, Ministerstwo Rozwoju Obszarów Miejskich i Środowiska

Koncepcja przestrzennego rozwoju metropolii Hamburga zawiera się w dwóch wizerunkowych dewizach: „Hamburg – miasto portowe" oraz „Hamburg – zielone miasto nad wodą". Jest to miasto podobne do Szczecina pod względem lokalizacji, stąd też hamburskie doświadczenia w kreowaniu metropolitalnych strategii mogą okazać się przydatne także i nadodrzańskiej metropolii. Podobieństwa widać nawet w sloganach wizerunkowych: „Hamburg europejska stolica zieleni" „Szczecin – pływające ogrody". Jak wskazał Wilhelm Schulte, Hamburg, planując swój rozwój, przyjął po wielu publicznych debatach pięć nadrzędnych celów, z których każdy wiąże się ze sobą. Pierwszy, zawarty w haśle „więcej miasta w mieście" zakłada optymalne wykorzystanie powierzchni miejskiej, ponieważ silnie zurbanizowany Hamburg nie posiada już wolnych gruntów. Oznacza to również absolutne wyłączenie terenów zielonych spoza budownictwa zarówno mieszkaniowego, jak i komercyjnego. Funkcje miejskie zlokalizowane będą natomiast na terenach poindustrialnych, wokół wody, w ścisłym centrum. Wiąże się z tym cel drugi, zakładający tworzenie przyjaznego człowiekowi i rodzinie otoczenia. Różnorodność potrzeb i wymagań pociąga za sobą różnorodność przestrzeni, stąd dywersyfikacja oferty mieszkaniowej: od obszernych, wielopokoleniowych mieszkań po studia dla singli. Hamburg ma być miejscem do mieszkania i do „polubienia", wygodnym i zapewniającym harmonijną egzystencję na przestrzeni pokoleń. Aby ten stan równowagi osiągnąć, niezbędna jest kooperacja z bliższym i dalszym sąsiedztwem metropolii. Cel ten zawiera się w haśle: „metropolia to miasto i region". To, czego silnie zurbanizowane city nie jest w stanie wygenerować samo, otrzymuje z zewnątrz. Miasto dostarcza pracy, środków do życia, a otoczenie – odnawialnej energii, zdrowej żywności, przestrzeni. Pomiędzy miastem a regionem musi istnieć konsensus. Miasto jest częścią regionu i działania na rzecz rozwoju regionu jako całości muszą podejmować wszyscy we współpracy i akceptacji wspólnych celów. Metropolia musi być połączona wspólnym krwiobiegiem. Schulte używa przy tym pojęcia „krwiobiegu gospodarczego", „społecznego" i „komunikacyjnego".



Rys. 6. Wizja Przestrzenna – masterplan Hamburga.

Źródło: opracowanie własne na podstawie broszury „Räumliche Leitbild"

Aby z kolei krwiobiegi te funkcjonowały sprawnie i bez zapaści, potrzebne jest budowanie kompetencji. Warunkiem rozwoju jest koncentracja innowacyjnej wiedzy, dostęp do wydajnych rozwiązań w każdej dziedzinie, zaawansowana technologiczne produkcja. Zawiera się to w dewizie „the creative city with lifestyle" – miasto kreatywne z własnym charakterem. Służyć temu mają m.in. strefy rozwoju biznesu (BID), parki przemysłowo-technologiczne, oferujące firmom preferencyjne warunki rozwoju przez 5 lat. Strefy te finansowane są z budżetu miasta. Ożywienie centrów miejskich osiągnięte zostaje poprzez lokalizację zróżnicowanych usług, siedzib firm, apartamentów. Dużą wagę przywiązuje się przy tym do oryginalności rozwiązań architektonicznych podnoszących estetykę, prestiż i wartość przestrzeni miejskiej.

W koncepcji planistycznej miasta wytyczono tzw. kluczowe obszary rozwoju.

Podobnie jak w Berlinie, w Hamburgu dąży się do rewitalizacji terenów wokół dworców kolejowych. Teren wokół drugiego co do wielkości dworca Hamburga – Altona zostanie przebudowany, a z funkcji komunikacyjnych zostanie jedynie lokalna stacja kolejki S-Bahn. Areał o powierzchni 47 ha zostanie przeznaczony na zabudowę o zróżnicowanym przeznaczeniu: mieszkania, biurowce, publiczne parki, obiekty małej infrastruktury miejskiej. Wielką inwestycją Hamburga, bezprecedensową w skali kontynentu, jest koncepcja przykrycia 3,5 kilometrowego miejskiego odcinka autostrady A7 (tzw. Hamburger Deckel). Na odcinku Schnelsen, Schellingen, Bahrenfeld/

Othmarschen, a docelowo także na odcinku Altona, zaplanowano budowę pokrywy, która schowa autostradę w tunelu, wyciszy hałas (m.in. poprzez zastosowanie tzw. cichego asfaltu) i dostarczy miastu dodatkowej powierzchni pod zabudowę mieszkaniową (26 ha, 2 000 nowych mieszkań) i na założenia parkowe. Budowa pierwszego odcinka (Stellingen) ruszy w roku 2012, całość inwestycji potrwa do roku 2020 i kosztować będzie budżet Hamburga około 180 mln euro. Za tę inwestycję przyznano miastu unijny tytuł „Ekologicznej Stolicy Europy 2011".

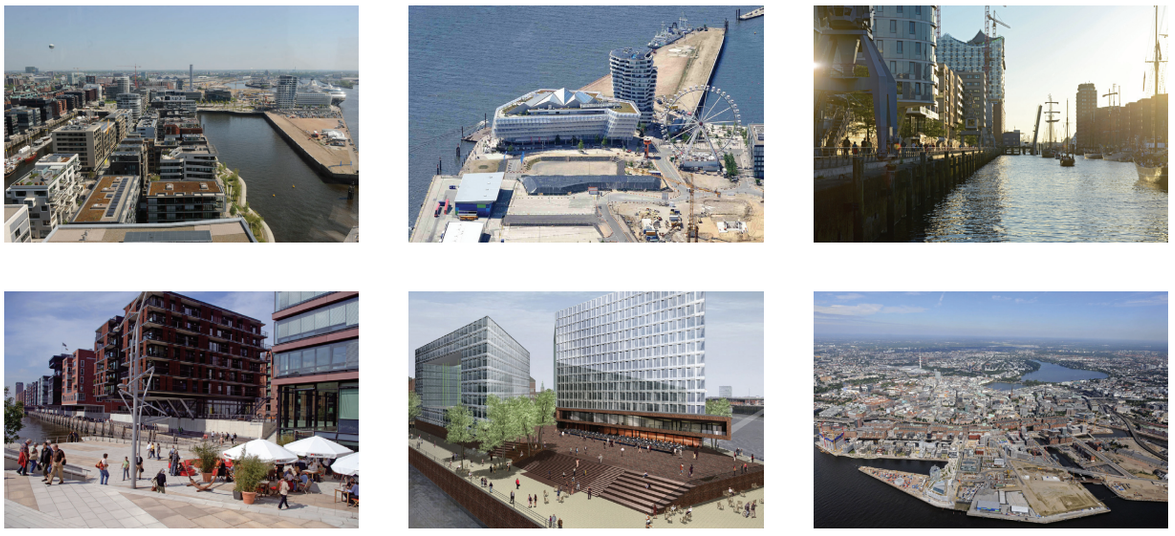
Dużą wagę przywiązuje się do rewitalizacji historycznego centrum miasta. Oprócz przebudowy starówki w dzielnicy Altona, przewiduje się ożywienie całych kwartałów, nadających portowemu miastu specyficzny charakter. W dzielnicy Schanzen, Ottensen, w kwartale uniwersyteckim usytuowane będą ośrodki kultury, galerie, wielokulturowe restauracje i sklepy. Co ciekawe, w proces przywracania wartości miejskiej substancji angażują się finansowo prywatne firmy, przedsiębiorstwa, utożsamiające się z miastem. Obok dużych spółek takich jak Karstadt czy IKEA, pojawiają się mniejsi inwestorzy, firmy rodzinne. Szacuje się, że w obrębie samego tylko historycznego śródmieścia prywatni właściciele zainwestowali już 45mln euro w ramach rewitalizacji zajmowanych wykorzystywanych obiektów i ich publicznego otoczenia. Władze miasta ustalają tylko ramy prawne tej aktywności. Wspólnym celem jest podnoszenie atrakcyjności historycznych obszarów, z których Hamburg jest powszechnie znany. Z tego względu nie przewiduje się w centrum galerii handlowych, natomiast powstaną pasaże handlowe i promenady wzdłuż wody.

Rys. 7. Widok na Łabę od strony Północnej.
Źródło: http://www.wachsende-stadt.hamburg.de/.

Bardzo ważny dla rozwoju miasta jest port. Można powiedzieć, że określa on charakter miasta. O ile w przypadku przestrzeni miejskiej obowiązuje zasada planistyczna „more city in the city", to w przypadku portu działa podobna dewiza ograniczająca industrialną aktywność do ściśle wytyczonych przestrzeni. Miasto i port żyją, ponieważ oba organizmy muszą się rozwijać pomimo kryzysu gospodarczego. W ostatnich latach port przekazał część postindustrialnych stref na rzecz miasta. Plan rozwoju dla tego obszaru zakłada przeznaczenie go pod budownictwo mieszkaniowe i usługi (miejsca pracy) a także miejsce spędzania czasu wolnego. W ten sposób Hamburg zyskał 17 km nabrzeża, które zamieniono w promenadę. Zagospodarowanie waterfrontu to jedno z czołowych wyzwań urbanistycznych Hamburga. Nad Łabą powstaje nowy uniwersytet (HafenCity University), nowoczesna siedziba czołowego niemieckiego tygodnika „Der Spiegel" oraz Filharmonia Łabska (Elbe Philharmonic). Jest to architektura wysokiej próby, wręcz futurystyczna. Szklana bryła filharmonii (projekt Herzog & de Meuron) wznoszona jest na żelbetowej konstrukcji portowego magazynu Kaispeicher (dawniej Kaiserspeicher, zburzony w trakcie II wojny światowej). Będzie to największa, zamieszkała budowla Hamburga (prócz filharmonii pomieści galerie, dziedziniec i luksusowe apartamenty). Zakończenie budowy planowane jest na rok 2013.

Cały ambitny proces odzyskiwania postindustrialnych terenów portowych na użytek miasta ma zakończyć się w roku 2030. Dynamiczny plac budowy, jakim stał się Hamburg, zmienia się każdego dnia. Sporo już się zmieniło, m.in. kompleks sportowy, wybudowany z myślą o organizacji Olimpiady 2012. Ostatecznie rywalizację o reprezentowanie Niemiec w ubieganiu się o organizację Igrzysk wygrał Lipsk, ale Hamburg zyskał imponującą infrastrukturę sportową.

Przedsięwzięciami, które kreują na nowo miejską przestrzeń Hamburga są dwie obecnie realizowane, wielkie wystawy: IBA (Internationale Bauaustellung Hamburg) oraz IGS 2013 (Internationale Gartenschau). Pierwsza z nich trwa od 2003 roku, a usytuowana jest na Elbeinsel – w centralnie położonej, otoczonej Łabą, ale uboższej i wcześniej zaniedbanej dzielnicy Hamburga Wilhelmsburg. Nie bez znaczenia był fakt, że dzielnicę tę



Rys. 8. HafenCity – architektoniczne i urbanistyczne przedsięwzięcia.
Źródło: http://www.presse.hafencity.com/.

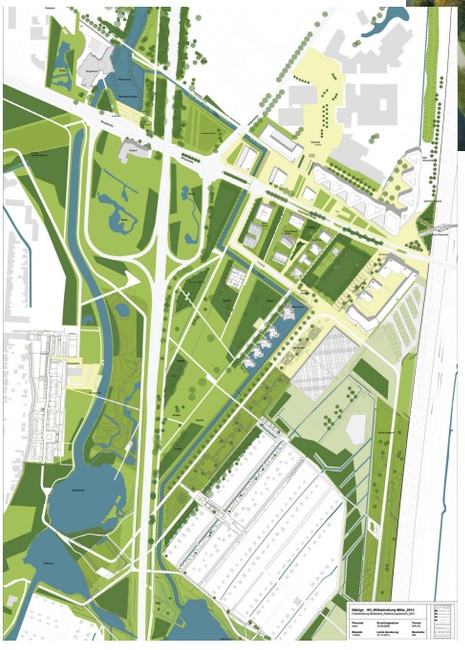
The IBA DOCK

Gateway to the World Educational Centre

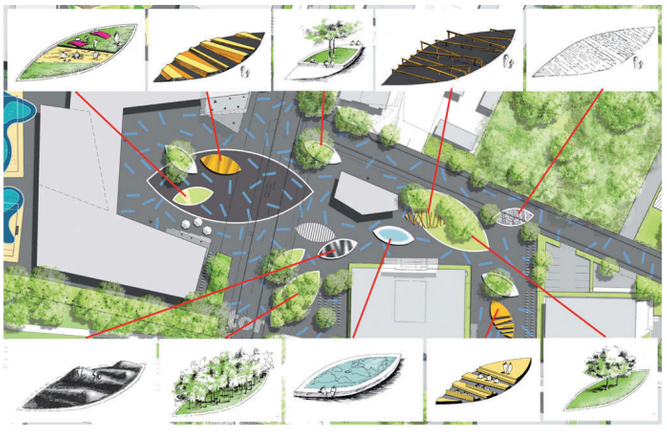
Case Study #1 Hamburg

New Hamburg Terraces

Wilhelmsburg Central - Masterplan



Gateway to the World Educational Centre



Rys. 9. Projekty realizowane w ramach wystawy IBA.
Źródło: http://www.iba-hamburg.de/en/service/downloads/.

zamieszkują głównie imigranci (prawie 53 000 osób) ponad 40 narodowości. Wystawa IBA realizuje 3 projekty: społeczny „KOSMOPOLIS" opatrzony hasłem: „W różnorodności siła", urbanistyczny „METROZONE" („Nowe miasto w mieście") tworzący obiekty przestrzenne, przypisane określonym funkcjom społecznym i edukacyjnym oraz projekt „STADT IN KLIMAWANDEL" („Miasto zmian klimatycznych – rozwój w zgodzie z przyrodą")prezentujący nowoczesne formy pozyskiwania energii bez nadmiernej eksploatacji zasobów planety.

Wystawa, choć z założenia ma charakter czasowy, wprowadziła istotne zmiany w społecznym i urbanistycznym pejzażu kwartałów „Elbeinsel", wcześniej określanych mianem „wewnętrznych peryferii". Powstał multikulturalny ośrodek edukacyjny, dostępny dla mieszkańców dzielnicy, oferujący – obok kursów językowych – wiedzę z rozmaitych dziedzin nauki, Dom Projektów, Dom Mediów, placówki dla młodzieży i seniorów. Wraz z ożywieniem społecznego pejzażu, rewitalizowano przestrzeń architektoniczną, co stanowi już dziś trwałą pozostałość po wystawie. Działania w ramach projektu „METROZONE" mają dać odpowiedź na pytanie „jak nowa przestrzeń wpływa na relacje społeczne i w jakim stopniu można podnosić w ten sposób jakość życia?"

W roku 2013 Wilhelmsburg jest miejscem kolejnej wystawy o międzynarodowym zasięgu – ekspozycji krajobrazowej IGS 2013. Jej celem będzie prezentacja różnorodności krajobrazów świata, zarówno w sensie geograficznym, jak i kulturowym i wyznaniowym.

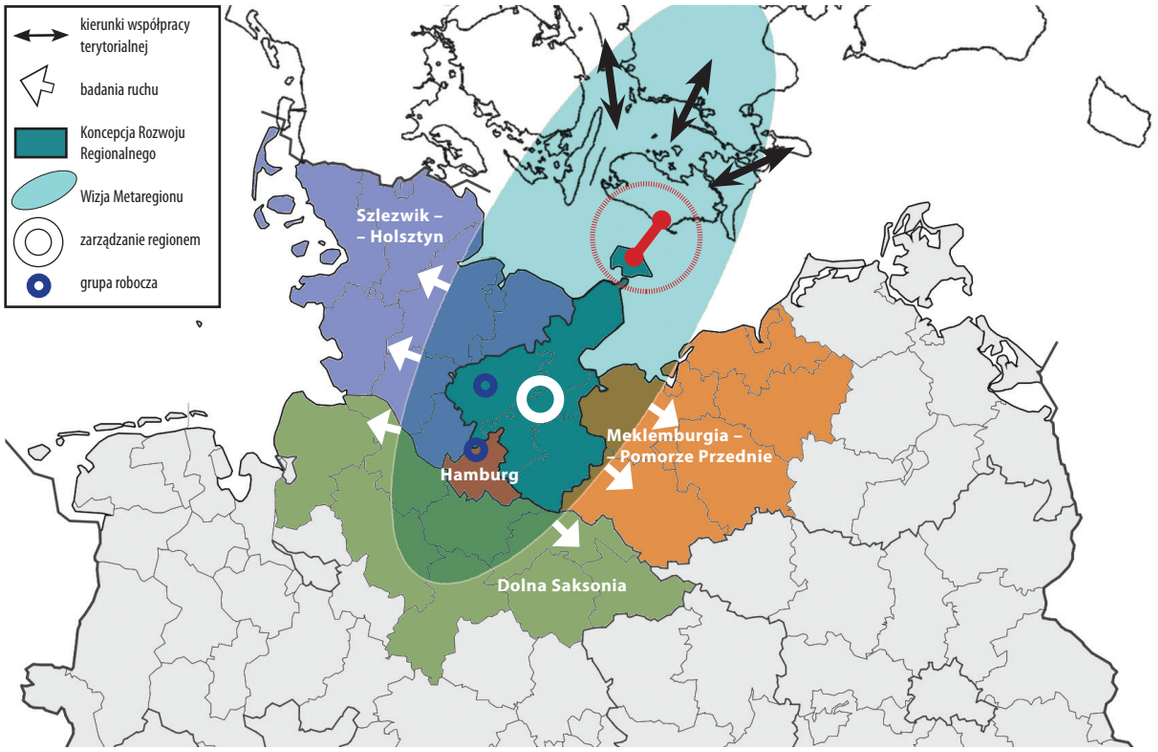
Przy wszystkich tych imponujących projektach, budujących niewątpliwie metropolitalne oblicze Hamburga, miasto nie zapomina o podstawach swojego istnienia, jakimi są powiązania z portem i bezpośrednim sąsiedztwem aglomeracji.

Elementem ważnym dla miasta oraz portu są sieci infrastrukturalne. Umożliwiają one wzrost obu tych organizmów. W tym kontekście szczególnie istotne jest bezpośrednie powiązanie w kierunku Kopenhagi przez budowany obecnie tunel w Fehrmarn Belt, łączący Niemcy z Danią.

Hamburg jest jedną z jedenastu metropolii w Niemczech i, jak podkreślił Schulte, jest metropolią otwartą na inne regiony. Istnieje konieczność międzyregionalnej współpracy Hamburga z obszarami jego oddziaływania (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Dolna Saksonia i Szlezwik-Holsztyn).

Rozwijane są w tym zakresie projekty dotyczące miasta międzynarodowego, miasta chroniącego klimat, współpracy w zakresie nauk o życiu i żywieniu. Hamburg uczestniczy m.in. w pilotażowym projekcie Federalnego Ministerstwa Transportu (BMVBS) o nazwie MORO North – – Wielkoprzestrzenne Partnerstwo Północnych Niemiec i Regionu Metropolitalnego Hamburga. Cel współpracy to dobre „pozycjonowanie" poszczególnych obszarów i określenie, czego one wzajemnie od siebie oczekują.

Szczecin, zdaniem Wilhelma Schulte, łączy z Hamburgiem wiele podobieństw i może skorzystać, przy zachowaniu skali, z wielu doświadczeń niemieckiej metropolii (jak choćby kooperacja z satelitarnymi gminami i innymi regionami o zbliżonym potencjale).



Rys. 10. Trangraniczny projekt MORONord „Budowa mostu" – Utworzenie przejścia przez cieśninę Bełt Fehrmana w postaci tunelu podwodnego.

Źródło: opracowanie własne.

Wolfgang Märtens,
Kierownik Okręgowy Stowarzyszenia ds. Transportu i Komunikacji w Hamburgu (Hamburger Verkehrsverbund GmbH)

1.3. Znaczenie publicznego transportu pasażerskiego w regionie metropolitalnym

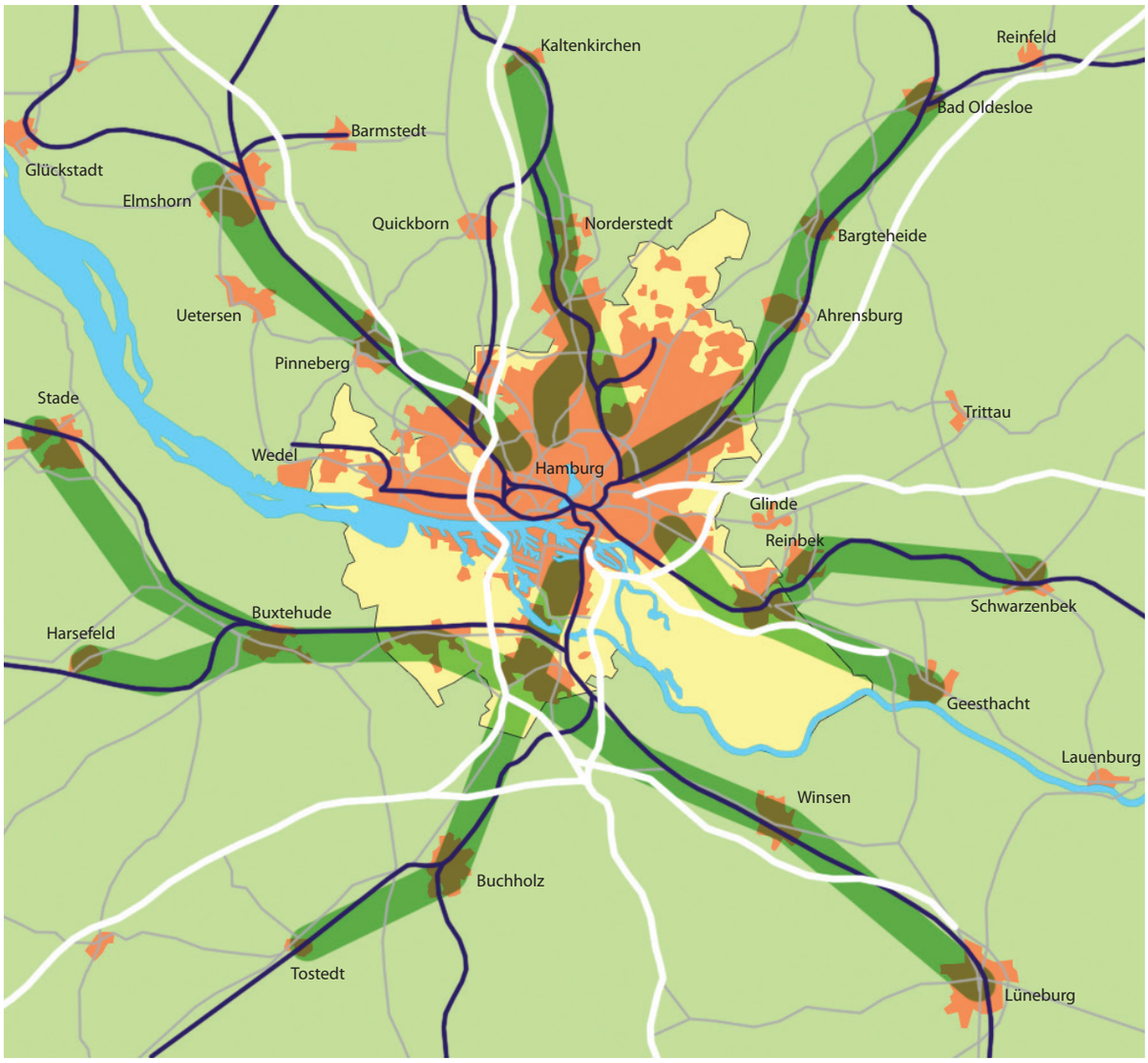
W prezentacji Wolfganga Märtensa omówione zostały sprawy związane z organizacją i finansowaniem Stowarzyszenia ds. Transportu i Komunikacji w Hamburgu (HVV) oraz transportu publicznego w obszarze metropolitalnym tego miasta. Tematami związanym z tym zagadnieniem są: wpływ rozwoju osadnictwa na funkcjonowanie transportu, rozwój transportu szynowego oraz mobilne rozwiązania wspierające komunikację publiczną typu Park&Ride (Parkuj i Jedź).

Hamburg był światowym pionierem w dziedzinie wprowadzaniu jednego biletu obejmującego obszar poza granicami miasta. Politykę taką zaczęto wprowadzać już 30 lat temu, a w połowie lat 90. rozwiązanie to stało się praktyką w całych Niemczech. To, co dziś wydaje się w Hamburgu i w Niemczech oczywiste, wcześniej przysparzało wielu logistycznych i finansowych problemów. Na tych samych trasach funkcjonowało bardzo dużo równoległych linii różnych przewoźników. Nie uznawali oni biletów innych podmiotów, co znacznie utrudniało przemieszczanie się mieszkańcom aglomeracji i osobom z zewnątrz. Wypracowanie takiego systemu wymagało czasu i licznych prób.

System, w którym dla całej sieci istnieje jeden wspólny bilet oraz jeden rozkład jazdy wprowadza ujednolicone standardy jakości, skuteczne działania rynkowe oraz zintegrowaną ofertę pasażerską w całym regionie o zwartym charakterze planowania, wykonania i wizerunku. Wymaga on zaawansowanej kooperacji.

Zintegrowany transport miejski oparty jest na trzypoziomowym modelu zarządzania. Na poziomie politycznym gestor (niem. Aufgabenträger – – „odpowiedzialny za zadanie", zamawiający) musi zapewnić ludności dostateczne warunki do przemieszczania się oraz ponosi odpowiedzialność za finansowanie regularnych usług transportowych na swoim terytorium. Z reguły gestorem jest gmina, kraj związkowy lub państwo. Poziom drugi to poziom zarządzania, odpowiedzialny przed gestorem za prawidłową koordynację transportu i firmujący usługę. W prezentowanym przypadku tę funkcję pełni HVV. Na poziomie trzecim – wykonawczym operują przewoźnicy.

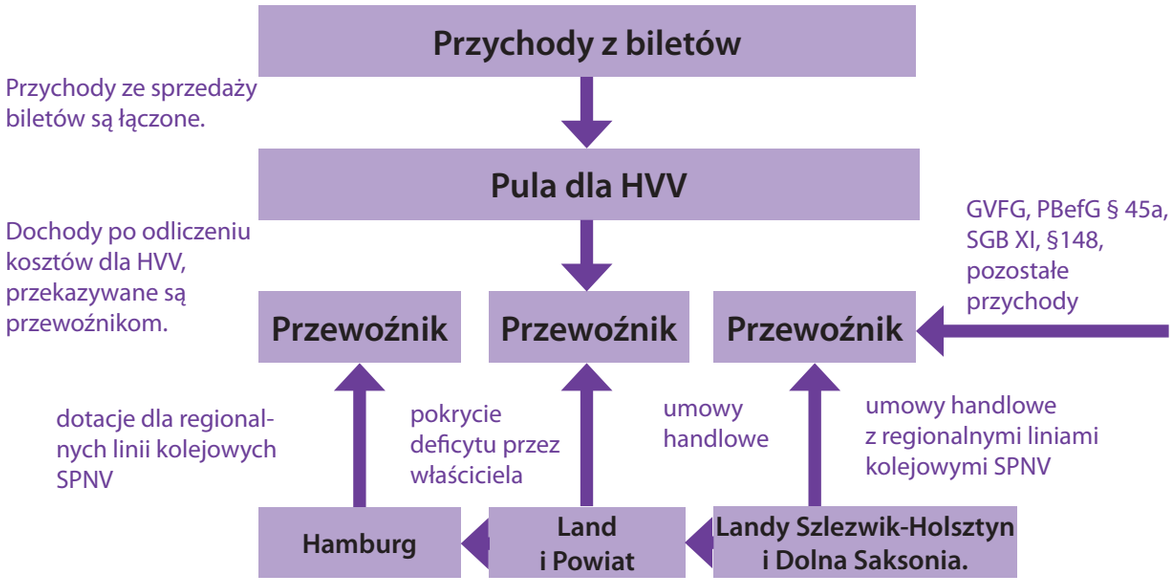
Pojęcie „Aufgabenträger" (gestor) funkcjonuje od stosunkowo niedawna (połowa lat 90.), wcześniej rolę jedynego gestora pełniła spółka Skarbu Państwa Deutsche Bahn AG, zależna od federalnego ministerstwa transportu. Co za tym idzie – wszelkie deficyty w transporcie publicznym pokrywał rząd.



Rys. 11. Schemat połączeń komunikacyjnych regionu Hamburga na sieci osadniczej.
Źródło: opracowanie własne.

Dziś, po prawie 40 latach funkcjonowania na rynku, hamburskie stowarzyszenie HVV zarządza ruchem zarówno szynowym, jak i autobusowym i ma trzech dużych gestorów: Land Hamburg, Land Dolna Saksonia i Land Szlezwik-Holsztyn oraz 7 powiatów (Landkreises). Z drugiej strony koordynuje transport publiczny w wykonaniu 40 lokalnych przewoźników – od dużych przedsiębiorstw komunalnych po firmy dysponujące dwoma, trzema busami.

Ponieważ ideą transportu publicznego jest jego powszechna dostępność, wpływy z biletów z reguły nie pokrywają kosztów eksploatacji. Deficyt pokrywany jest przez gestora, a istotna jest przy tym skala deficytu. W odniesieniu do samego Hamburga nie jest on zbyt duży i wynosi 25%, jednak w skali całego regionu gestor musi dopłacać 32%. Najbardziej deficytowy jest regionalny transport szynowy (SPNV), bo operuje często na odcinkach słabiej zurbanizowanych. Wpływy z biletów



Rys. 12. Schemat finansowania zbiorowego transportu publicznego w regionie Hamburga.
Źródło: opracowanie własne.

transportu szynowego (SPNV) wynoszą zaledwie 56% (w całym regionie operowania HVV, dane z roku 2009).

Co ciekawe, ryzyko oszacowania deficytu bierze na siebie HVV (a nie np. land czy powiat), bo HVV jest właścicielem kosztownej w utrzymaniu infrastruktury szynowej. Jeśli zatem HVV źle oszacuje deficyt, nie dostaje dodatkowych pieniędzy z publicznego budżetu.

Zarządzanie transportem wymaga nie tylko wiedzy z zakresu utrzymania taboru czy logistyki.

W związku z tym, że lwia część wpływów pochodzi jednak z opłat ludności za przejazdy, niezbędna staje się także wiedza z zakresu statystyki, ekonometrii, migracji ludności i demografii. Cała sfera prognozowania determinuje sukces bądź ekonomiczne fiasko transportu publicznego. W przypadku metropolii Hamburga, gdzie na przestrzeni kilku lat zachodzą dynamiczne zmiany migracyjne, wiedza ta nabiera szczególnego znaczenia.

W latach 1991–2000 nasiliło się zjawisko migracji poza administracyjne granice Hamburga, ze względu na korzystne ceny nieruchomości w sąsiedztwie metropolii. Fala przeprowadzek spowodowała wzrost liczby tzw. pendlerów czyli pracowników dojeżdżających do pracy z odległości ok. 50 km, w czasie do 1 godziny. HVV odpowiedziała na tę sytuację rozszerzeniem zasięgu transportu na sąsiadujące z Hamburgiem powiaty Niedersachsen i Schleswig-Holstein.

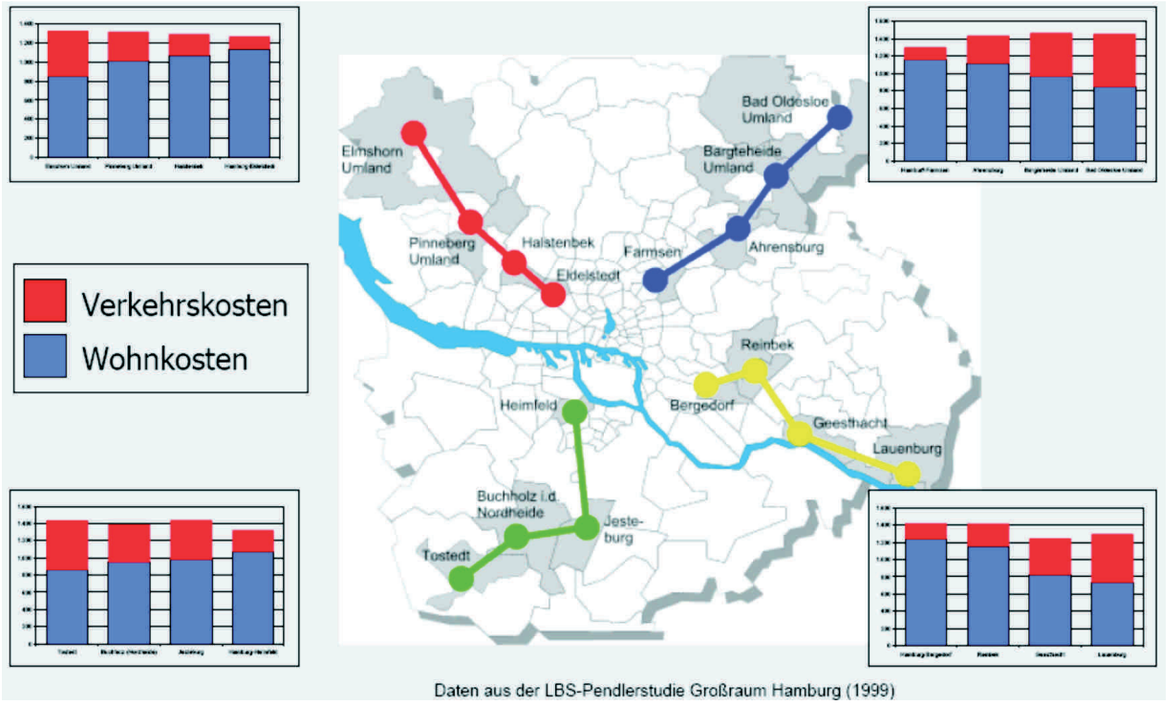
Zjawisko suburbanizacji najsilniej występowało w okresie do roku 2000, a obecnie straciło nieco na dynamice. Obszar działania HVV Związku Komunikacyjnego nie nadążał często za tymi zmianami i był powiększany w dwóch etapach (2002 Szlezwik-Holstein, 2004 Dolna Saksonia). Poszerzanie obszaru obsługi nie może przekraczać możliwości jego zarządzania i zasięgu faktycznych znaczących dojazdów. Inną kwestią jest rozwój kompaktowych osiedli umożliwiających szybki i tani transport kolejowy. Z tego powodu duże znaczenie ma rozwój wzdłuż osi transportowych. Rozwój ten w niektórych osiach napotyka jednak na problem związany ze wzrastającym ruchem transportu towarowego oraz dalekobieżnego

transportu pasażerskiego. Największe natężenie ruchu szynowego w przyszłości dotyczyć będzie powiązań w kierunku budowanego połączenia przez cieśniny duńskie do Kopenhagi.

Innym rozwiązaniem, w którym osadnictwo jest powiązane z transportem, są parkingi „Park & Ride" (P+R – „Parkuj i jedź"). Są one budowane na osiach transportowych w obszarach, gdzie nie opłaca się budować nowych sieci transportowych. Z tego powodu powstają parkingi, na których ludzie mogą zostawić samochód i przesiąść się do pociągu, aby nie jechać samochodem do centrum miasta. Początkowo liczba miejsc parkingowych wzrastała. Ostatnio jednak ten proces został zatrzymany, a liczba ta uległa zmniejszeniu. Można to przypisać dekoniunkturze, związanej z obecnym kryzysem gospodarczym. Należy zwrócić uwagę na niewielką liczbę miejsc parkingowych w porównaniu do liczby osób podróżujących.

Z tego powodu znaczenia systemu P+R nie należy przeceniać. Wzrasta za to w mieście znaczenie systemu Bike & Ride (dojedź rowerem i jedź dalej), „Car-Sharing" (dzielenie się, wypożyczanie samochodów) oraz „E-Mobile" (zamawianie aut on-line, z pomocą specjalnego interface'u). Są to zagadnienia nowe ale już funkcjonujące. Zarząd HVV obecnie poddaje je analizie, upatrując w nich alternatywne rozwiązania w sferze usprawnienia transportu publicznego.

W konkluzji swojego wystąpienia Wolfgang Märtens podkreślił, że publiczny ruch pasażerski, zarówno w postaci tradycyjnej, jak i w zmodyfikowanych, kombinowanych formach, zawsze będzie istotną klamrą integrującą aktywność metropolii.



Rys. 13. Porównanie kosztów transportu i mieszkania.

Źródło: opracowane Wolfganga Märtensa na potrzeby prezentacji konferencyjnej.

Jean Rubio,
Kierownik studiów terytorialnych dla Operacyjnej Misji Współpracy Transgranicznej (MOT) w Paryżu

1.4. Współpraca transgraniczna we Francji i polityka transgranicznych obszarów metropolitalnych na pograniczu francusko-niemieckim

Transgraniczna Misja Operacyjna (MOT – Mission Operationnelle Transfrontaliere) została powołana przez rząd francuski w roku 1996 w celu usprawnienia i promowania współpracy transgranicznej oraz wsparcia projektów infrastrukturalnych, transportowych, ekologicznych i wspierających rynek pracy na pograniczach. Partnerami założycielami Misji są: DATAR (Francuskie Biuro Pełnomocnika ds. Zagospodarowania Terenu i Polityki Regionalnej), Caisse des Depots (Kasa Depozytowa), Ministerstwo Ekologii, Zrównoważonego Rozwoju i Transportu, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Europejskich oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

W organizacji, która działa w formule stowarzyszenia non-profit, uczestniczą wybrane gminy nadgraniczne, regiony i państwa (m.in. Luksemburg, Andorra). MOT uzyskuje wsparcie merytoryczne z międzyresortowego komitetu sterującego, z rządu francuskiego (odgórnie: top-down) oraz informacje zwrotne o potrzebach lokalnych od gmin (oddolnie: bottom-up). Do głównych zadań stowarzyszenia należy: wsparcie operacyjne – pomoc w zarządzaniu projektami, rozbudowa sieci członków, pomoc w realizacji strategicznych polityk narodowych dla współpracy transgranicznej, lobbing na rzecz współpracy transgranicznej oraz tworzenie transgranicznych sieci.

Większość zrzeszonych to samorządy i organizacje non-profit z pogranicza francuskiego, choć także z Holandii, Bułgarii i Rumunii. MOT jako organizacja promująca sieci trans granicznej kooperacji otwarta jest na całą Europę.

W roku 2010 Misja stworzyła strukturę, złożoną z czterech organizacji wspierających ideę transgraniczności w czterech krajach: w Holandii, na Węgrzech, w Portugalii i we Francji. Układ ten, nazwany „Platformą Budapesztu" (od miejsca powołania), realizuje modelowe projekty wsparcia rozmaitych aktywności na pograniczach krajów-uczestników. MOT należy także do struktury sieciowej CECICN (Conference of European Cross-Border and Interregional City Networks), obejmującej m.in. Unię Miast Bałtyckich (do której należy także Szczecin). Misja wspiera także wymianę doświadczeń między Europejskimi Ugrupowaniami Współpracy Terytorialnej (EUWT) i pełni rolę eksperta EUWT przy Komitecie Regionów i przy Radzie Europy. Francuzi byli także liderami projektu URBACT (2008-2010), wspierającego profesjonalne zarządzanie w konurbacjach transgranicznych. Uczestnikami tego projektu były m.in. Frankfurt nad Odrą i Słubice.

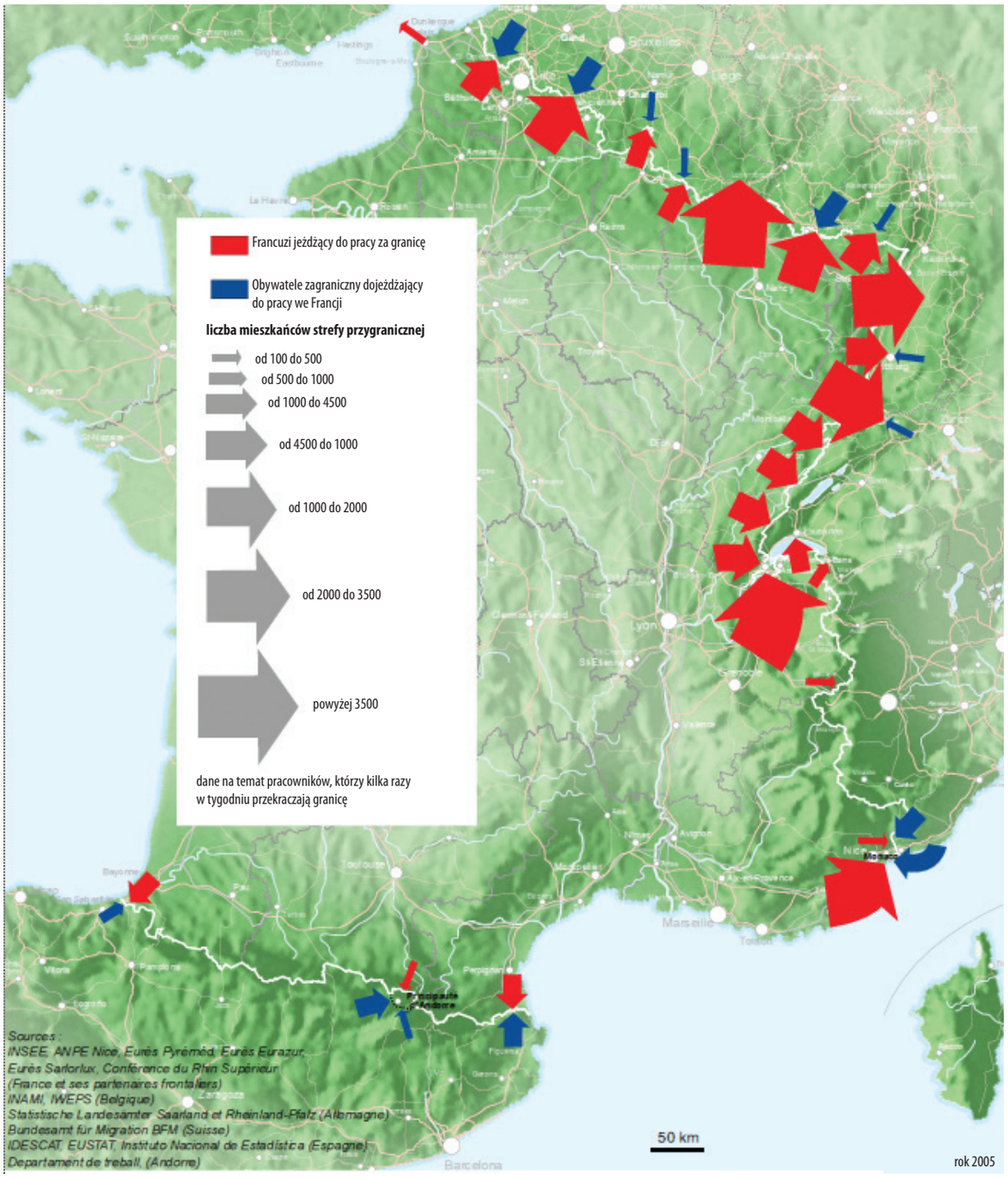
Misja powstała we Francji nieprzypadkowo. Jest to kraj, który od lat wiedzie prym w ilości tzw. pendlerów czyli pracowników transgranicznych,

Rys. 14. Sieć członków MOT2011 na pograniczu francuskim.
Źródło: http://www.espaces-transfrontaliers.org/.

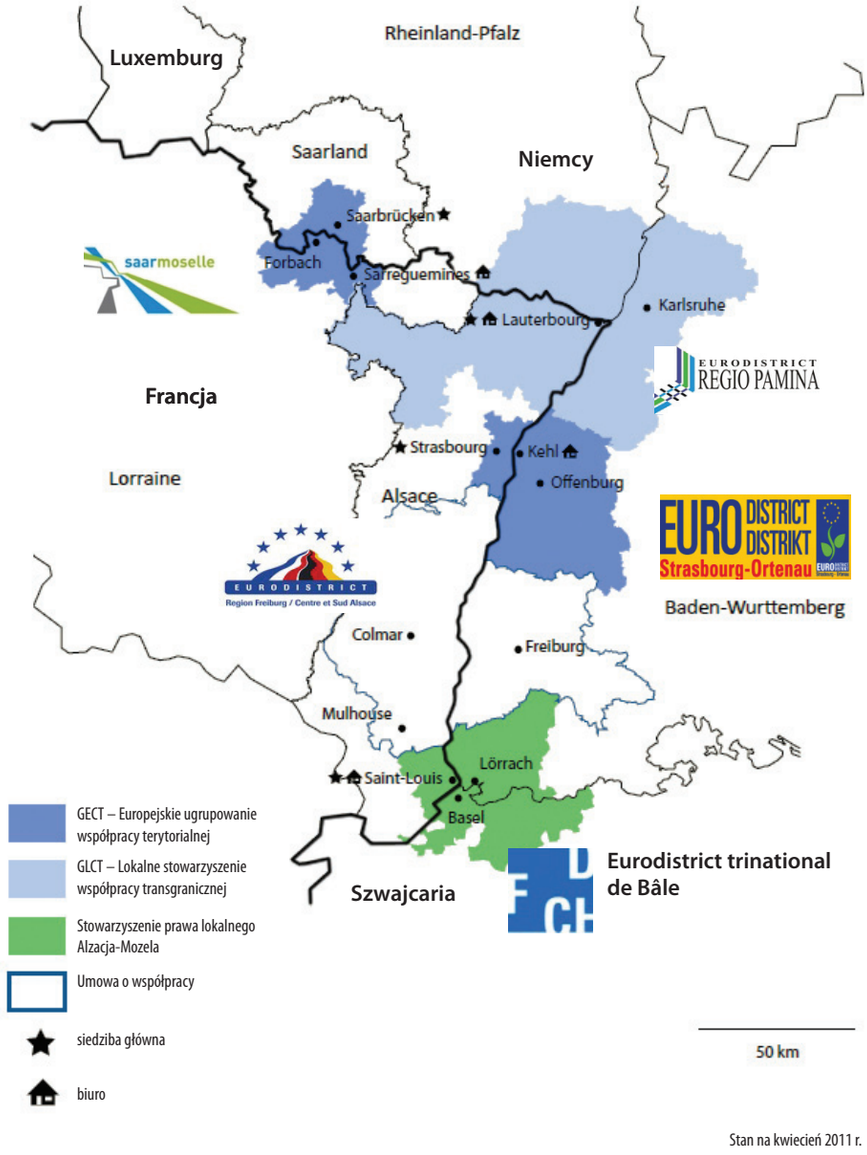
którzy codziennie przekraczają granicę w drodze do pracy. Szacuje się, że dziennie na wszystkich pograniczach francuskich łącznie 320 000 osób udaje się do pracy (dane z roku 2005). Najbardziej intensywny ruch rejestruje się na wschodniej granicy (z Belgią, Niemcami, Szwajcarią). Przy granicy z Beneluksem prócz pracy, silnym motywem ruchu trans granicznego jest także edukacja (wymiana szkolna i studia).

Wzmożony ruch samochodowych stał się w krótkim czasie przyczyną korków na najczęściej uczęszczanych kierunkach (Luksemburg, Kraj Saary, Bazylea i Genewa). W strefach tych konieczna stała się nowa organizacja transportu publicznego – – uruchomiono pociągi regionalne, autobusy oraz jeden tramwaj transgraniczny. W przyszłości planowane są dwie kolejne linie tramwajowe (w kierunku Strasburga i Genewy).

W celu bardziej efektywnego zarządzania regionami transgranicznymi powstają jednostki administracyjne zwane eurodystryktami. Jest ich najwięcej tam, gdzie zurbanizowanie i ruch wahadłowy są najbardziej intensywne. Na granicy z Beneluxem jest to Eurometropolia Lille-Kortrijk-Tournai,



Rys. 15. Codzienne dojazdy do pracy na granicach Francji w 2005r.
Źródło: MOT, na podstawie danych sieci EURES.



Rys. 16. Obszary metropolitalne na pograniczu francusko-niemieckim – eurodystrykty. Źródło: http://www.espaces-transfrontaliers.org/.

Polo European de Longwy, nieco niżej – już wzdłuż granicy niemieckiej – Eurodystrykt Saar-Moselle, Strasbourg-Ortenau i Eurodystrykt Trinational Bale (Bazylea). Na granicy szwajcarskiej – – Eurodystrykt Genewy, a na hiszpańskiej – Bayonne – San Sebastian. Eurosydystrykty tworzą – na zasadzie dobrowolności – ramy instytucjonalne dla rozmaitej aktywności (wspólne projekty, transport, wymiana edukacyjna i kulturalna itp.). (Na podobnych zasadach działa np. polsko-niemiecki euro dystrykt Oderland-Nadodrze, wokół Kostrzyna).

Zgodnie z duchem strategii lizbońskiej, obszary metropolitalne napędzają rozwój społeczno-gospodarczy regionów UE. Pogranicze francusko-niemieckie często podawane jest jako przykład

synergii płynącej z współdziałania kilku nacji. Sześć obszarów na pograniczu francuskim otrzymało od francuskiej organizacji DATAR (współzałożyciela MOT) zaproszenie do rozwijania kooperacji przygranicznej. Są to obszary metropolitalne, o dużym potencjale gospodarczym i społecznym. Obszary te najbardziej intensywnie rozwijają się wzdłuż granicy francusko-niemieckiej. Współpraca na tym pograniczu polega m.in. na wzajemnym przekazywaniu informacji o planach rozwoju lokalnego przez samorządy. Obie strony – Francja i Niemcy, przywiązują dużą wagę do wspierania powiązań ponadgranicznych, inicjując rozmaite przedsięwzięcia. We Francji rolę akceleratora zmian w tej sferze jest MOT, w Niemczech w roku 2011 powstała inicjatywa IMeG (Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen), tworząca sieć Przygranicznych Obszarów Metropolitalnych. Na co dzień, na samym tylko odcinku granicy od Luksemburga do Bazylei funkcjonuje pięć euroregionów: SaarMoselle, REGIO PAMINA (w okolicach Karlsruhe), Strasbourg-Ortenau, Region Freiburg/Centre et Sud Alsace oraz Trinationaler Eurodistrict Bale (Bazylea).

Na poziomie regionalnym (wyższym od eurodystryktów) działają tzw. konferencje. Konferencja Górnego Renu łączy obszary Francji, Niemiec i Szwajcarii, natomiast Konferencja Wielkiego Regionu – obszary Francji, Niemiec, Luksemburga i Belgii. Pierwszy region zamieszkuje ok. 6 mln mieszkańców, w tym 90 000 to pracownicy przygraniczni. Tradycje współpracy sięgają jeszcze lat 70., natomiast w ostatnich latach uległa ona zacieśnieniu. Region do roku 2020 zamierza stać się biegunem kompetencji i kreacji dla Europy.

Tzw. Wielki Region, w dolnym biegu Renu, zamieszkuje 11 mln mieszkańców, z czego 200 000 to „pendlerzy". Ma on charakter policentryczny, łączy wielkie ośrodki pogranicza w sieć. Współpraca polityczna w policentrycznym regionie metropolitalnym jest sprawą niezmiernie ważną. Kwestie te w dobry sposób analizuje raport ESPON METROBORDER. Wskazuje on na potrzebę zaangażowana różnych podmiotów. Badania wskazują na konieczność koncentrowania się na transporcie, zagospodarowaniu przestrzennym i innowacjach.

Mówiąc o przyszłości obszarów transgranicznych, należy zauważyć rozpoczynającą się dyskusję nad polityką spójności. Transgraniczne obszary metropolitalne są w niej bardzo ważne, wręcz „emblematyczne", a takie kraje jak Francja, Niemcy i Polska odgrywają dużą rolę w uznaniu znaczenia transgranicznych obszarów metropolitalnych w Europie.

1.5. Wzrost znaczenia regionów metropolitalnych w budowaniu zrównoważonej przyszłości – – perspektywa Rotterdamu.

Nico Tillie,
wykładowca na Uniwersytecie Delft, architekt krajobrazu w Biurze Urbanistyki i Mieszkalnictwa Miasta Rotterdam

Rotterdam, pomimo że jest największym portem w Europie, jest średnim, liczącym 600 tys. mieszkańców miastem. Jednak bliskość morza i usytuowanie w najbardziej zurbanizowanym regionie Europy sprawia, że miasto jak w soczewce ogniskuje wszystkie problemy i wyzwania, związane z globalnymi zmianami zarówno klimatu, jak i globalnej gospodarki.

Ważnym wyzwaniem dla rozwoju miasta są globalne zmiany klimatyczne. Podnoszenie się poziomu morza stanowi duże zagrożenie dla Rotterdamu, który chociaż mógłby odgrodzić się od morza za pomocą wałów, znacznie utrudniłoby to rozwój portu, a to on jest podstawą gospodarki miasta.

Rotterdam zamierza stawić czoła tym wyzwaniom poprzez inwestycje w wiedzę i przemysł kreatywny. Ambicją miasta nie jest już bycie największym, ale najinteligentniejszym (the smartest) portem Europy. Właśnie port, determinujący charakter tej metropolii, ma stać się w niedalekiej przyszłości laboratorium innowacyjnych rozwiązań, zaawansowanych technologii i centrum wiedzy, promieniującym na cały miejski organizm. Sprzyjać temu ma także ścisła współpraca portu z uczelniami i instytutami naukowymi, takimi jak Uniwersytet Erazma w Rotterdamie, Uniwersytet Techniczny w Dortrechcie, Holenderski Instytut Badań Naukowych (TNO) czy światowy Instytut Edukacji Wodnej UNESCO-IHE, który swoją siedzibę ma w Delft, na południe od Rotterdamu. Aspekt międzynarodowych powiązań i uczestnictwo w światowym obiegu wiedzy są silnie podkreślane. Rotterdam w pojedynkę nie udźwignąłby tak ambitnej wizji przyszłości, stąd niezbędna jest synergia wynikająca z otwartości na świat nauki i innowacji.

Zgodnie z trendem panującym w zachodnioeuropejskich metropoliach motorem rozwoju w bliższej i dalszej przyszłości będzie nie prosta siła robocza, która lokuje się w takich krajach jak Chiny, Indie i Brazylia, ale rosnąca w swym znaczeniu „klasa kreatywna". Wszelkie symulacje pokazują, że nadchodzi era superfachowców i ekspertów – to oni zyskują największy udział w tworzeniu krajowego i globalnego dochodu i są najbardziej pożądaną grupą pracowników. Oni też stanowią o konkurencyjności nowoczesnej metropolii. Stąd zabiegi miast o stworzenie idealnych warunków rozwoju dla przemysłów kreatywnych.

Rotterdam oferuje 1600 ha byłej przestrzeni portowej, objętej aktywnością innowacyjnego klastra morskiego. Działalność portowa, jakkolwiek wyspecjalizowana i nasycona technologią, nie wystarcza jednak do stworzenia pełnowymiarowej przestrzeni gospodarczej właściwej metropoliom. Konieczne są ścisłe powiązania z ośrodkami, które

mogą uzupełnić ofertę Rotterdamu. Obecnie na wspomnianym obszarze powstaje nowa tkanka miejska na bazie projektu „Clean Tech Delta Project". Rozwijane tam będą kreatywne przemysły (branża medyczna i biotechnologiczna) oraz mieszkalnictwo. Rotterdam stara się połączyć z Uniwersytetem w Delft oraz Uniwersytetem w Dortrecht w celu stworzenia jednego centrum naukowego. W większym stopniu do metropolitalności miasta przyczyni się również współpraca z Hagą. Gospodarka Rotterdamu oparta jest wyłącznie na związkach z morzem, a w mieście brakuje wyposażenia i funkcji, jakie towarzyszą innym regionom metropolitalnym, takim jak region Berlina czy Amsterdamu. Haga posiada zupełnie inną strukturę gospodarczą niż Rotterdam, co powoduje, że oba miasta doskonale się uzupełniają. Oparcie gospodarki tylko na sektorze morskim może być złudne z uwagi na duże ryzyko uzależnienia od koniunktury w transporcie morskim. Współpraca z innymi ośrodkami i włączanie się w duży system miejski są korzystne ze względu na poprawę produktywności.

Naukowcy z Uniwersytetu w Delft, rozważając właśnie kwestie produktywności miast, stwierdzili dość elementarny fakt, że produkt w przeliczeniu na jednego mieszkańca jest największy w dużych i dobrze skomunikowanych miastach świata. Na

Rys. 17. „RENEWABLE CITY 2040" – projekt biura Doepel Strijkers Architecten na zagospodarowanie terenu portowego w Rotterdamie.

Źródło: https://www.nai.nl/.

Rys. 18. Program zielonych dachów.
Źródło: http://www.rotterdamclimateinitiative.nl/.

krzywej korelacji produkcyjności (productivity) i intensywności połączeń w obrębie aglomeracji (connectivity) czołowe miejsce zajmują giganty jak Nowy Jork czy Los Angeles. Jest to zgodne z teorią regionu metropolitalnego jako „żywej piramidy". Pozycję metropolii warunkują: dobre skomunikowanie z peryferiami (FUR – functional urban regions) w połączeniu z wysoko rozwiniętymi interakcjami, determinującymi codzienne życie społeczności (Daily Urban System), takimi jak przepływ towarów, rynki zbytu i powiązania socjalne.

Rotterdam, wyciągając wnioski z tych spostrzeżeń, wpisuje się w układ metropolitalnych powiązań całego dużego regionu średnich miast w obszarze między Amsterdamem a Brukselą. Tradycyjne centra, takie jak Londyn, Paryż czy Berlin dysponują potężnym potencjałem, którego nie posiadają w pojedynkę średnie miasta Europy, ale z kolei „średnie centra" dysponują atutem, jaki daje synergia wielu komplementarnych wobec siebie ośrodków skoncentrowanych na stosunkowo niewielkiej powierzchni. A takie właśnie udogodnienie daje otoczenie Rotterdamu, tworząc na mapie satelitarnej Europy obszar o wiele bardziej iluminowany, niż największe stolice Europy.

Związek Rotterdamu z Hagą, tradycyjnym ośrodkiem administracyjnym i kulturalnym Holandii, stwarza spore szanse. Największą z nich jest koncentracja funkcji metropolitalnych w strefie wytyczonej ciągami komunikacyjnych autostrad A12/A4/A13. Osiągnięcie pełni funkcjonalności jest jednak uwarunkowane dobrą dostępnością sieci połączeń kolejowych wysokiej prędkości (np. docelowo Paryż osiągalny w 3 godziny) lub też wspólnym systemem metra Rotterdamu i Hagi.

Rys. 19. Zabudowa nowego tunelu i park w centrum Rotterdamu.
Źródło: http://www.uhsb.nl/downloads/overige/R19groot.jpg.

Sama dostępność jednak nie wystarczy do rozwoju metropolitalnego, potrzebna jest także wysoka jakość życia, która manifestuje się w jakości przestrzeni miejskiej i jej zagospodarowaniu. Aby ją poprawić, Rotterdam, będąc „pustym" w porównaniu do Amsterdamu miastem, stara się zagęścić swoją tkankę miejską. Zagrożeniem i jednocześnie szansą dla miasta jest jego usytuowanie nad wodą. Atutem jest stworzenie unikalnych warunków życia w tzw. waterfrontach, a zagrożenie to rosnąca ilość opadów i wzrastające ryzyko powodzi.

W celu zminimalizowania ryzyka powodziowego opracowano i wprowadzono specjalny program wodny. Wspierane są budowy zielonych dachów oraz miejsc publicznych, nadających się do magazynowania wody w trakcie opadów (np. placów zabaw lub dróg).

Inwestycje w waterfront rozwijają turystykę w marynistycznym duchu w starych basenach i na szlakach wodnych, tworząc „Wodne Miasto". Projekt Rotterdam – Waterstad 2035 wprowadza nowe wykorzystanie obszarów portowych (w następstwie odpływu na zachód miasta funkcji portowych) i tworzy bezpośrednie powiązania tkanki śródmiejskiej z rzeką. Nowa zabudowa mieszkaniowa, muzea, tropikalny basen, kino Imax, Multikino, stare statki, deptaki, bary i restauracje – – elementy te tworzą nowy wizerunek miejsca.

Rozrywka i kultura to odnowione i zmodernizowane ulice i parki w trójkącie parkowym – – Park Triangle. Koncepcja obejmuje budowę Centrum Sztuki i Narodowego Instytutu Architektury. Fundusze na nowe budynki kulturalne pochodzą od rządu, podczas gdy koszty uzbrojenia ziemi i przygotowania gruntu pokrywane są

przez władze miejskie. Stare tereny portowe na południu centrum Kop van Zuid zostały przekształcone w centrum usług konferencyjnych w związku z przebudową terenu przemysłowego o powierzchni 125 ha na południowym brzegu rzeki Mozy. Wysoka forma zabudowy nadała projektowi nazwę „Manhattan of the Meuse". Oprócz zabudowy mieszkaniowej stworzono dodatkowe 60 tys. metrów kwadratowych powierzchni biurowej i tyle samo powierzchni handlowej, głównego centrum konferencyjnego, gmachu sądu i szeregu hoteli. Projekt objął także przebudowę dziewiętnastowiecznych budynków Holland – America Line i wielkokubaturowego magazynu De Vijf Wereddelen.

W sferze transportu zbudowano trzykilometrowy tunel w centrum miasta w celu przeniesienia kolei pod ziemię i likwidacji stuletnich mostów. Sednem rotterdamskich projektów jest filozofia budowy intensywnego centrum strukturalnie połączonego z całym miastem. Nowa zabudowa mieszkaniowa jest lokalizowana w sąsiedztwie istniejących usług podstawowych zachowanych w starych dzielnicach nadwodnych. Charakterystyczna sylweta Mostu Erazma, wspartego na pylonie w kształcie odwróconej litery V łączy miasto z historycznym pirsem Wilhelminapier, z którego w wieku XIX i XX odpływały statki do Ameryki. Dziś Wilhelminapier jest reprezentacyjnym miejscem metropolii, centrum życia kulturalnego z wieloma funkcjami właściwymi nowoczesnemu city.

Mimo tych imponujących inwestycji, przed Rotterdam wciąż ma nierozwiązane problemy. Jak w większości dużych aglomeracji, mają one swoje korzenie w strukturze społecznej. Etniczna struktura miasta jest bardzo zróżnicowana, 25%

Rys. 20. Rotterdam – „Wodne Miasto".
Źródło: publikacja „Waterplan 2 Rotterdam".

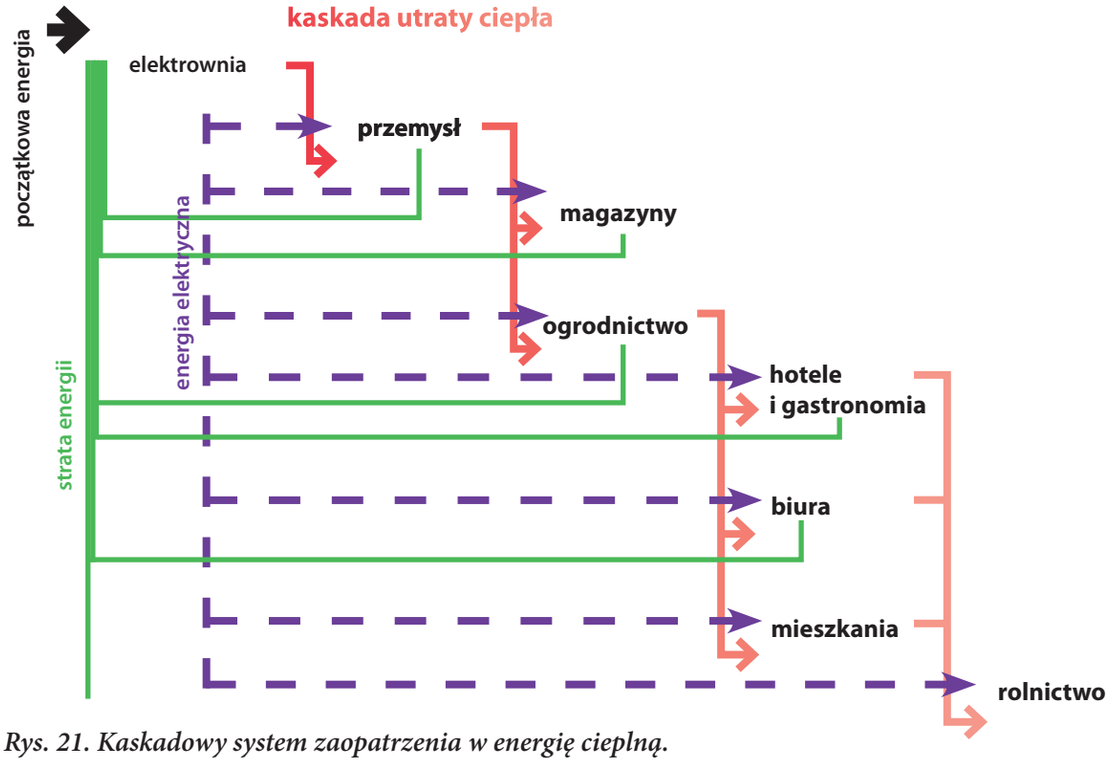
mieszkańców stanowią osoby o innych niż holenderskie korzeniach. Początkowo osiedlały się w dzielnicach tańszych, w bezpośrednim sąsiedztwie portowych obszarów przemysłowych, na południu miasta. Są to przeważnie grupy o niskim dochodzie i poziomie wykształcenia. Dziś badania nastrojów społecznych wskazują, że w dzielnicach tych narasta niezadowolenie i pojawiają się napięcia w konfrontacji z doinwestowaną i modernizowaną północną częścią miasta. Problem postrzegany jest jako poważny i wymagający interwencji.

Kolejnym problemem jest odpływ z miasta ludzi niezadowolonych nadmierną urbanizacją. Jest to grupa dobrze sytuowana, ustabilizowana materialnie i przez to posiadająca możliwości do przesiedlenia się poza granice miasta. Odpływ tej grupy w perspektywie może niekorzystnie odbić się na sytuacji budżetowej miasta. Stąd nacisk planistów na dalsze uatrakcyjnianie terenów postrzeganych jako gorsze sąsiedztwo.

Do roku 2050 według założeń, przybędzie miastu 240 000 m^2 zrewitalizowanej powierzchni waterfrontów, w tym głównie w obecnych, zdegradowanych dzielnicach południowych. Powstaną także dodatkowe tereny zielone i rozwijana będzie sieć ścieżek rowerowych, z których Holandia słynie.

Ważnym czynnikiem decydującym o rozwoju regionalnej metropolii jest energia elektryczna. Zdaniem ekspertów Rotterdam nie wygląda obecnie korzystnie na tym tle. Istnieją budynki mieszkalne, w których płaci się więcej za energię niż za czynsz. Większość energii pochodzi z paliw kopalnych, a 50% obrotów portu w Rotterdamie zależy od ropy naftowej. Rozwiązań zmniejszających zużycie energii z paliw kopalnych jest kilka. Jednym z nich jest kaskadowy system zaopatrzenia w energię cieplną.

Poprzez zarządzanie rozprowadzaniem ciepła w dzielnicach (tzw. „District heating networks") podnoszona jest wydajność energetyczna, co przyczynia się do oszczędności. Innym źródłem



Rys. 21. Kaskadowy system zaopatrzenia w energię cieplną.
Źródło: opracowanie własne.

Rys. 22. Rotterdam – widok na Most Erazma.
Źródło: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/69/RotterdamMaasNederland.jpg.

ciepła jest energia geotermalna, której zasoby w okolicy Rotterdamu wystarczą na ogrzanie całego miasta. Ogrzewanie powinno być zintegrowane z chłodzeniem (np. pływalnia z lodowiskiem, supermarkety z mieszkaniami), gdyż to drugie zużywa proporcjonalnie kilkukrotnie więcej energii. Należy też zwrócić uwagę na możliwość magazynowania energii cieplnej. Poprawie wykorzystania energii służy także porównanie jej konsumpcji w różnych obszarach oraz sporządzenie mapy złego wykorzystania energii. Miasto Rotterdam ocenia te działania jako konieczne w planowaniu przestrzennym w najbliższej przyszłości.

Panel dyskusyjny nr I
Szczecin w perspektywie europejskich metropolii

Pierwszemu blokowi tematycznemu „Europejskie widzenie metropolii" towarzyszyła dyskusja panelowa, moderowana przez prof. Marka Dutkowskiego, kierownika Katedry Badań Miast i Regionów Uniwersytetu Szczecińskiego. W centrum dyskusji postawiono pytanie: „Na ile Szczecin, jako transgraniczny obszar metropolitalny, może czerpać z doświadczeń o wiele większych i zamożniejszych metropolii europejskich? Jakie zadania w obecnej fazie rozwoju są, zdaniem ekspertów z Europy, dla szczecińskiej metropolii priorytetowe? Czy bezpośrednia bliskość granicy sprzyja czy przeszkadza rozwojowi? I wreszcie – czy i w jakim stopniu Szczecin jest dostrzegany przez planistów z Hamburga i Berlina?"

W panelu udział wzięli prelegenci: Reiner Nagel, Wilhelm Schulte, Wolfgang Märtens, Nico Tillie i Jean Rubio.

„Miasto jest zamożne zamożnością jego mieszkańców, którzy mogą i chcą angażować się w dzieło rewitalizacji miasta."

Nawiązując do sugestii prof. Marka Dutkowskiego o wpływie skromnych środków finansowych na skalę przedsięwzięć metropolitalnych w Szczecinie, Wilhelm Schulte (Hamburg) zauważył, że jego miasto jest zamożne głównie zamożnością swoich mieszkańców, którzy mogą i chcą angażować się w dzieło rewitalizacji miasta. To jest podstawą dynamiki Hamburga, a nie rządowe czy unijne dotacje albo wpływy z podatków. „Hamburczycy tak samo niechętnie płacą podatki, jak obywatele na całym świecie, ale chętnie angażują się w przedsięwzięcia, których efekty widać w ich miejscu życia i pracy", stwierdził Schulte, podkreślając, że „obywatelskie" wsparcie ma podwójną wartość, bo przywiązuje mieszkańców do miasta i sprawia, że czują się oni jego właścicielami, gospodarzami. Stąd też wielka waga, jaką przywiązują kolejne zarządy metropolii do konsultacji społecznych i dobrej informacji. W kwestii priorytetów, za najważniejsze uznał rozwijanie i utrwalanie relacji miasto-region („land", w znaczeniu niezurbanizowanego otoczenia centrum rdzeniowego), także w układzie transgranicznym. Ważne, aby wytworzyła się sytuacja, w której obie strony korzystają z układu metropolitalnego, i żadna nie czuje się zdominowana czy pomijana. Konieczność ta wynika z faktu, że życie ludzi i ich społeczność w coraz większym stopniu odbywa się w regionach a nie miastach. Regionalizacji podlega transport, nauka, praca, kultura, formy spędzania czasu wolnego.

Jeśli natomiast mówimy o optyce widzenia Szczecina z perspektywy metropolii europejskich – będzie ona lepsza, gdy poprawi się komunikacja ze Szczecinem, a sam Szczecin stanie się bramą na wschód, umożliwiającą dotarcie, wzdłuż Wybrzeża Bałtyckiego do Gdańska. Impulsem, który przysporzyłby Szczecinowi profitów, byłaby szybka kolej, wiodąca od europejskich metropolii ku wschodowi. Schulte przytoczył w tym miejscu przykład Paryża i Marsylii, która – po uruchomieniu superszybkiej kolei TGV – stała się atrakcyjna dla poważnych firm i koncernów, które tam właśnie zaczęły lokować swoje główne siedziby. Szybkie i sprawne połączenie z interiorem plus dostęp do morza zbudowały sukces Marsylii. — Skorzystajcie z tego przykładu — proponował **Schulte**. Pewną nadzieją dla Szczecina jest zapowiedź rychłej, pełnej elektryfikacji linii kolejowej Berlin-Angermünde-Szczecin.

„Sprawny transport publiczny, jako krwiobieg metropolii, to podstawa jej rozwoju."

Kwestię transportu wewnątrz metropolii podjął Wolfgang Märtens z zarządu hamburskiego HVV. Podzielił się impresją z krótkiego spaceru po Szczecinie i spostrzeżeniem, że w mieście dobrze funkcjonuje komunikacja tramwajowa. To duży atut i warto iść w tym kierunku. Sprawny transport publiczny, jako krwiobieg metropolii, to podstawa jej rozwoju. Duże możliwości dają w tej materii nowe rozwiązania informatyczne: systemy wypożyczania aut i rowerów on-line (tzw. e-mobilność). Ekspert z Hamburga właśnie te rozwiązania rekomendowałby decydentom metropolii.

„Granica szkodzi rozwojowi metropolii, dopóki jest zamknięta."

„Granica szkodzi rozwojowi metropolii, dopóki jest zamknięta. Berlińczycy poświadczali tego w powojennych dekadach", przypomniał Reiner Nagel. „Jeśli jest otwarta, staje się forpocztą wymiany międzynarodowych doświadczeń." Odnośnie powiązań Szczecin–Berlin, powtórzył tezę ze swojego wystąpienia, że Szczecin leży na jednej z naturalnych osi rozwoju Berlina. Stwierdził wręcz, że jeśli Berlin nie chce być izolowany na kierunku wschodnim, musi rozwijać swoje powiązania na osi szczecińskiej. W kontekście rychłego otwarcia największego lotniska w regionie – Berlin Brandenburg BER – ściślejsza integracja Szczecina z Berlinem może stać się faktem już niedługo.

Nico Tillie: Dla rozwoju Rotterdamu ważne jest dobre połączenie z Antwerpią i w kierunku Berlina. Miasto portowe nie może być dostępne tylko od strony morskiej, ale musi być łatwo osiągalne od strony lądowej. Innymi słowy – dobra komunikacja z wielkim światem, z Chinami i z Ameryką nie może przesłaniać potrzeby dobrych relacji lokalnych. W tym także – dobrych relacji z Europą Wschodnią. Szczecin z tej perspektywy zyskuje na znaczeniu o tyle, o ile leżeć będzie na tym szlaku.

„Odnośnie relacji miasto-region trzeba pamiętać, że o konkurencyjności metropolii decyduje jej obszar rdzeniowy a nie peryferia."

Tillie wskazał także na potrzebę rozwijania powiązań kolejowych, jako przyjaźniejszych człowiekowi. Odnośnie relacji miasto-region trzeba pamiętać, że o konkurencyjności metropolii decyduje jej obszar rdzeniowy a nie peryferia. Trzeba oczywiście stwarzać dobre warunki dla małych miast na obrzeżach, komunikację, ale przede wszystkim – wzmacniać centrum. To warunek przetrwania metropolii.

Na pytanie o korzyści i wady płynące z transgranicznego położenia Szczecin, Jean Rubio (MOT Paryż) stwierdził, że plusem położenia Szczecina są co prawda dwa lotniska międzynarodowe w jego pobliżu (w tym Berlin), jednak wadą – – słabe połączenia z tymi ośrodkami. Dopiero gdy poprawi się jakość transportu publicznego do stolicy Niemiec, Szczecin będzie mógł skorzystać ze swej renty geograficznej.

Korzyścią metropolitalnego Szczecina jest możliwość osiedlania się mieszkańców na pobliskiej, niemieckiej wsi. Nieruchomości są tam tańsze, ludzie mogą korzystać z dwóch ofert – miejskiej i peryferyjnej. Podobnie dzieje się np. wokół Luksemburga, Genewy, Bazylei. Ludzie mają możliwość wyboru tańszych nieruchomości. Ważne jest przy tym, aby urbanizacja obszarów wiejskich po drugiej stronie granicy nie była zbyt intensywna.

Profesor Marek Dutkowski zauważył, że dla panelistów z Hamburga (ale i z Rotterdamu) Szczecin ma o tyle znaczenie, o ile będzie można pojechać na wschód. Dla tego miasta Szczecin jest bramą na wschód, a nie na południe. Profesor wskazał także, że dostępność komunikacyjna metropolii liczona jest przede wszystkim od centrum do centrum. Zadał też pytanie, czy możliwe jest przeniesienie do Szczecina doświadczeń z instytucji reprezentowanych przez uczestników panelu w zakresie wykorzystania potencjału wody?

Wolfgang Martens: „W zakresie transportu publicznego to transport promowy może się sprawdzać, jak np. promy w Hamburgu kursujące do zakładów Airbusa. Dla turystów promy są atrakcyjne, w szczególności gdy można na nich korzystać z tych samych biletów, co w całym transporcie miejskim."

„W każdej metropolii, musi znajdować się zielone centrum, ogród, który jest obszarem do rekreacji i otwartą przestrzenią."

Reiner Nagel wypowiedział się w kwestii waterfrontów. W Berlinie czy Szczecinie, tak jak w każdej metropolii, musi znajdować się zielone centrum, ogród, który jest obszarem do rekreacji i otwartą przestrzenią. Ważnym doświadczeniem w zakresie gospodarki wodnej jest stworzenie i wykorzystanie odpowiednich miejsc retencji w obszarze metropolii.

„Od pieniędzy czy infrastruktury ważniejsza jest kreatywność i postawa otwarta na świat."

Wilhem Schulte, w odpowiedzi na sugestię profesora Dutkowskiego, że Szczecin jest dla Zachodu atrakcyjny tylko jako miasto tranzytowe na wschód, przestrzegł przed zbytnim przecenianiem roli szlaków transportowych. Dla metropolii – regionalnej czy globalnej – ważniejszym niż korytarze transportowe są sieci metropolitalne. Jeśli Szczecin zadba o odpowiednie partnerstwa, wejdzie w alianse z innymi metropoliami, wzmocni swoją pozycje w regionie – stanie się atrakcyjny dla każdego europejskiego miasta. Od pieniędzy czy infrastruktury ważniejsza jest bowiem kreatywność i postawa otwarta na świat.

Zagospodarowanie waterfrontów, rewitalizacja terenów nawodnych w sposób kapitalny podnoszą wartość przestrzeni miejskiej, ale takie inwestycje infrastrukturalne są niezwykle kosztowne. Nawet zamożne miasta Europy ograniczają tego typu przedsięwzięcia z uwagi na kryzys.

Niemniej, następny z rozmówców, Nico Tillie, w zbliżeniu miasta do wody lokował spore możliwości rozwojowe. Jednym z ważniejszych wydarzeń ostatnich 20 lat w Rotterdamie był fakt, że miasto wróciło do rzeki. Port znajduje nad rzeką, ale miasto było od niej odwrócone. W Rotterdamie brakowało obszarów nadrzecznych, gdzie można by spacerować. W praktyce rzeka jest barierą pomiędzy dwiema częściami. Aby to zmienić, należy wprowadzać busy, łodzie itp. łączące oba brzegi. Zmiany klimatyczne są ważnym czynnikiem w gospodarce wodą, zwłaszcza jeśli chodzi o zagrożenia powodziowe. Należy w tym celu stwarzać małe obszary retencyjne, a nie wprowadzać wielkie tamy odgradzające od morza i ograniczające równocześnie potencjał portu.

„Dobrą formą podnoszenia atrakcyjności, wartości i prestiżu metropolii, jest organizowanie i sytuowanie w nich międzynarodowych ekspozycji tematycznych."

Zdaniem Jeana Rubio, dobrą formą podnoszenia atrakcyjności, wartości i prestiżu metropolii, jest organizowanie i sytuowanie w nich międzynarodowych ekspozycji tematycznych. Wspomniał o konkursie architektonicznym IBA na formę infrastruktury wokół Renu w Bazylei, na kreowanie nowych dzielnic w obszarze transgranicznym. Podobne projekty można by spróbować zrealizować w Szczecinie.

II. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina – część polska

2.1. Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego w świetle Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina

Dr Wojciech Drożdż,
Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego

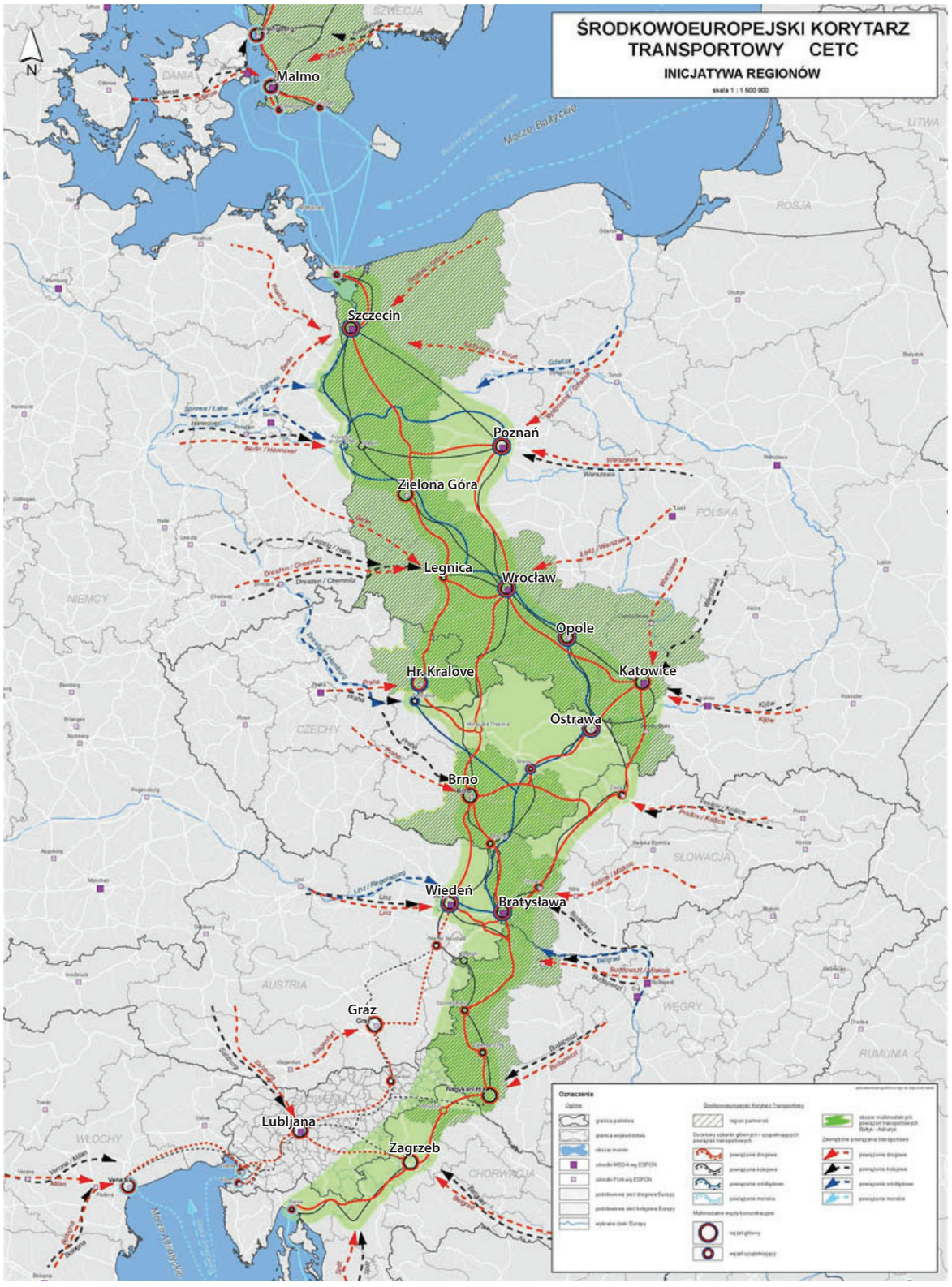
Mimo, iż Zachodniopomorskie jest województwem, którego stolica (w porównaniu z innymi województwami) usytuowana jest najbardziej peryferyjnie względem całego regionu, w polityce transportowej dominuje „doktryna szczecinocentryzmu". Ku takiemu rozwiązaniu skłania przede wszystkim potencjał Transgranicznego Szczecińskiego Regionu Metropolitalnego, który po otwarciu granic predystynuje Szczecin do roli centrum dla przygranicznych obszarów niemieckich. Dzięki temu miasto, przez kilka powojennych dekad wciśnięte w północno-zachodni narożnik, rozwinie swoje zachodnie skrzydło.

W obecnej sytuacji, dla spójności całego obszaru bardzo ważne są powiązania równoleżnikowe z innymi, mniejszymi ośrodkami województwa. Ze względu na przygraniczne położenie, szczególnej wagi nabierają powiązania ze stroną niemiecką. Niemniej – serce gospodarcze regionu znajduje się w ujściu Odry: to tutaj zlokalizowane jest lotnisko międzynarodowe Goleniów, trzy porty morskie (dwa o podstawowym znaczeniu dla gospodarki polskiej). Podstawą rozwoju województwa jest oś rzeki Odry, w której znajduje się także Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-Route 65.

Transport drogowy

CETC to najkrótsze połączenie Bałtyk-Adriatyk: biegnie ono przez Dolny Śląsk, Morawy oraz Wiedeń i Bratysławę i dalej ku portom Adriatyku: Triest i Koper. Zdaniem prelegenta niezwykle istotnym elementem tego korytarza jest rzeka Odra, która w całości powinna należeć do sieci TEN-T (Transeuropean Transport Network). Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy został ustanowiony w drodze porozumienia, jakie zawarto w dniu 6 kwietnia 2004 r. w Szczecinie, pomiędzy 6 regionami europejskimi. Obecnie jest to już 14 regionów z 6 krajów, które do celów stałej współpracy powołały Wspólny Sekretariat Techniczny z siedzibą w Szczecinie.

Główne osie korytarza CETC w Polsce stanowią: droga ekspresowa S3, będąca częścią międzynarodowej trasy E 65 (stąd przyjęta decyzją partnerów nowa, rozszerzona nazwa korytarza: CETC-Route 65) oraz międzynarodowa droga wodna Odry. Celem Porozumienia CETC jest doprowadzenie



Rys. 23. Środkowoeuropejski korytarz transportowy CETC.
Źródło: http://www.umwd.dolnyslask.pl/uploads/pics/mapa_cetc2-0.jpg.

do utworzenia „zielonego" korytarza transportowego północ – południe w ramach wspólnej strategii regionów oraz włączenie go do sieci TEN-T.

Szans rozwoju Korytarza CETC należy upatrywać w modernizacji i rozbudowie polskiej sieci transportowej na osi północ-południe i realizacji planowych przedsięwzięć w portach morskich Szczecin-Świnoujście. Cechą wyróżniającą Korytarz CETC-ROUTE65 od innych europejskich osi transportowych jest płynąca wzdłuż jego trasy rzeka Odra. Fakt ten stwarza dodatkowe możliwości komunikacyjne, a transport wodny jest rozwiązaniem najbardziej ekonomicznym i ekologicznym.

Inną ważną osią rozwoju województwa jest połączenie w układzie równoleżnikowym Szczecin-Koszalin w kierunku na Słupsk i Gdańsk (w układzie międzynarodowym wpisana w szlak trasy tzw. Via Hanseatica).

Znaczące są także połączenia w kierunku Warszawy (przez Bydgoszcz), Hamburga (przez Stralsund i Rostock) oraz Berlina. Niezwykle ważne dla Szczecina jest zbudowanie zachodniego obejścia drogowego Szczecina o przebiegu: A6 – tereny inwestycyjne Szczecina – Police – tunel pod Odrą – Goleniów (S6). Pod koniec września 2011 roku uzyskana będzie decyzja środowiskowa dla tej inwestycji, tak aby w przyszłym okresie programowania mogła ona być realizowana. Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina poprawi też trajektorie powiązań Niemiec z metropolią szczecińską oraz skróci dystans do portu lotniczego w Goleniowie.

Priorytetem województwa jest dokończenie budowy drogi ekspresowej S3. Obecnie wykonywane są obwodnice miejscowości na brakującym odcinku. Docelowo planowane jest, aby S3 posiadała parametry drogi ekspresowej (dwujezdniowej) na całym odcinku do Świnoujścia.

Na drodze ekspresowej S6, kolejnej ważnej drodze województwa, budowane są obwodnice (Nowogard) oraz został wybrany wariant zakładający jej przebieg w okolicach Kołobrzegu. Drogi ekspresowe S10 i S11 będą budowane prawdopodobnie po ukończeniu dróg S3 i S6. Droga S11 jest szczególnie mocno obciążona w okresie letnim. Z pozostałych inwestycji należy wymienić: budowę obwodnicy śródmiejskiej w Szczecinie oraz budowę stałego połączenia w Świnoujściu.

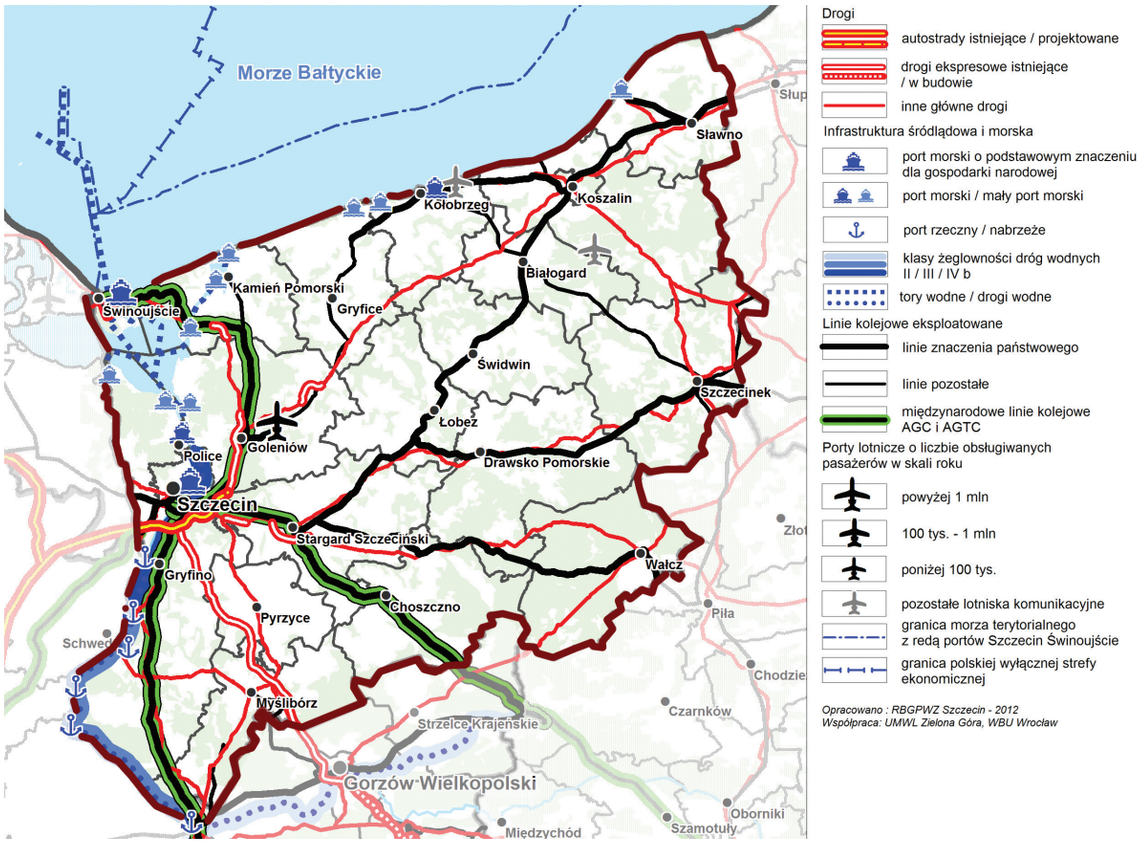
Polityka transportowa województwa odnosi się nie tylko do dróg krajowych. Województwo przyjęło program poprawy dróg wojewódzkich, który obejmuje inwestycje na odcinkach o łącznej długości 800 km dróg wojewódzkich. W znaczącym stopniu poprawi to wskaźniki dostępności oraz bezpieczeństwo.

Rozwój i modernizacja sieci transportu drogowego w strategii województwa zachodniopomorskiego, wynikający zarówno z różnego rodzaju potrzeb społeczno-gospodarczych, jak też z trendów rozwojowych, powinien zmierzać w kierunku poprawy dostępności aglomeracji Szczecina z obszarów centralnych kraju w celu ściślejszego powiązania peryferyjnie położonego województwa zachodniopomorskiego.

Jest to tożsame z poprawą dostępności do polskich portów zachodniego wybrzeża Bałtyku obsługiwanych przez transport samochodowy. Równie ważna jest też tutaj infrastruktura informacyjno-komunikacyjna w centrach logistycznych, która steruje ruchem na sieci.

Transport kolejowy

Szczecin jest także centrum połączeń kolejowych województwa. Najważniejsze linie kolejowe regionu to międzynarodowa E59 Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Czechy (priorytetowa dla transportu pasażerskiego i towarowego) oraz linia CE 59 – Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Wrocław (priorytetowa dla transportu towarowego). Inne ważne linie to Stargard Szczeciński – Koszalin – Gdańsk, Goleniów – Kołobrzeg oraz linie nadgraniczne Szczecin Gumieńce – granica państwa (Pasewalk), Szczecin – Grambow – granica państwa (Berlin). Połączenia przewidywane do modernizacji infrastruktury kolejowej to Szczecin – Goleniów – Kołobrzeg, z bocznicą do międzynarodowego portu lotniczego Szczecin Goleniów (32 min. z dworca głównego, nowoczesnym



Rys. 24. Sieć kolejowa w województwie zachodniopomorskim.
Źródło: opracowanie własne.

szynobusem), Wałcz – Stargard Szczeciński (ok. 2h z Wałcza do Szczecina), Szczecin – Poznań (docelowo 200 km/h, I etap 160 km/h) oraz Szczecin – Kostrzyn (160 km/h). Osiągnięcie prędkości przejazdu 160 km/h w pierwszym etapie modernizacji połączenia kolejowego do Berlina byłoby zadowalające dla Szczecina. W takim przypadku ICE będzie mogło pokonać trasę Szczecin-Berlin w czasie nieprzekraczającym 1 godziny.

Celem generalnym strategii w zakresie systemu transportu kolejowego do roku 2020 można określić jako zapewnienie pełnego pod względem ilościowym, strukturalnym i jakościowym pokrycia popytu na kolejowe usługi przewozowe, pasażerskie i towarowe oraz zaoferowanie atrakcyjnej oferty przewozowej stymulującej przyciąganie pasażerów i ładunków do transportu kolejowego z uwzględnieniem wymagań bezpieczeństwa transportowego oraz ochrony środowiska naturalnego.

Priorytetowe sfery rozwoju systemu transportu kolejowego województwa to rozwój komunikacji pasażerskiej, rozwój towarowego transportu kolejowego. Ważna jest także modernizacja liniowej i punktowej infrastruktury, w tym modernizacja stacji i dworców.

Rozwój komunikacji pasażerskiej powinien koncentrować się na głównych segmentach rynku poprzez wzrost częstotliwości połączeń, skrócenie czasu podróży, obniżenie kosztów przewozu, polepszenie warunków podróżowania i integrację różnych środków transportu.

Konieczne jest unowocześnienie i zwiększenie potencjału przewozowego taboru kursującego na terenie województwa. Zostanie to osiągnięte w wyniku: pozyskania dodatkowych pojazdów kolejowycj, gruntownej modernizacji istniejącego parku taboru oraz sukcesywnej wymiany eksploatowanych pojazdów na nowe.

Ważnym elementem modernizacji pasażerskich połączeń kolejowych będzie skomunikowanie Szczecina z lotniskiem w Goleniowie. Zaletą lotniska w Goleniowie jest jego lokalizacja poza centrum i możliwość obsługiwania ruchu 24 godziny na dobę, w odróżnieniu do większości lotnisk w Polsce. Dzięki powstaniu bocznicy część ruchu nowego lotniska w Berlinie (BER) będzie mogła być przeniesiona do Szczecina (tzw. tanie loty). Obecny terminal zaspokaja bieżące potrzeby, gdyż może obsługiwać do 1 mln pasażerów, a obecnie korzysta z niego 300 tys. pasażerów).

Transport wodny (morski i śródlądowy)

W zakresie transportu morskiego Szczecin chce się stać nowoczesnym centrum logistycznym dla aglomeracji Berlina. Z tego powodu podejmowane są kroki mające na celu poprawę jego dostępności kolejowej i drogowej oraz rozbudowywana jest infrastruktura portowa. W ramach budowy terminalu LNG budowany jest port zewnętrzny w Świnoujściu (wartość inwestycji wynosi 4 mld zł). Szczecin i Świnoujście, jako jedyne porty w Polsce, mogą także korzystać z żeglugi śródlądowej. Zwiększenie znaczenia tego typu żeglugi jest obecnie priorytetem transportu UE oraz województwa zachodniopomorskiego. Dzięki niewielkim nakładom możliwe jest zapewnienie żeglugi na Odrze, która jest już skomunikowana z siecią dróg wodnych Europy przez kanały niemieckie.

W najbliższym czasie planowana jest wspólna inicjatywa województw nadodrzańskich dotycząca rewaloryzacji Odry, jej wartości krajobrazowych i transportowych. Atutem odrzańskiej drogi wodnej jest obecność stoczni rzecznych, z powodzenie zaopatrujących rynek niemiecki i holenderski w statki rzeczne.

Krzysztof Soska,
Wiceprezydent Miasta Szczecina

2.2. Strategia Rozwoju Miasta Szczecina w aspekcie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Podobnie jak poprzedni rozmówca, wiceprezydent Szczecina podkreślił już na wstępie znaczenie, jakie dla istnienia i rozwoju nadodrzańskiej metropolii ma kondycja połączeń północ-południe. Budowa drogi ekspresowej S3, jej dalszych odcinków wiodących na południe, jest bacznie obserwowana przez władze Szczecina, a wszelkie opóźnienia czy nawet sygnały, zwiastujące możliwość opóźnień tej inwestycji, przyjmowane są z niepokojem. Od pomyślnego zakończenia całego przebiegu trasy zależy bowiem bezpośrednio kondycja portu Szczecin-Świnoujście. Skomunikowanie obszaru metropolitalnego na tym kierunku jest też warunkiem rozwoju całego otoczenia gospodarczego Szczecina i całej północno-zachodniej Polski.

Głównym tematem wystąpienia Krzysztofa Soski była prezentacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Jest to obszar zamieszkany przez 640 tys. mieszkańców i zajmujący powierzchnię prawie 2600 km². Strefa oddziaływania SOM jest znacznie szersza i obejmuje: Police, Goleniów, Stargard Szczeciński, Gryfino oraz miasta po stronie niemieckiej: Prenzlau, Pasewalk, Schwedt. Z perspektywy niemieckiego pogranicza Szczecin może pełnić role historycznego centrum, jako największa aglomeracja między Hamburgiem a Trójmiastem. Stąd też obserwowane jest duże zainteresowanie partnerów niemieckich możliwością współpracy we wszystkich sferach życia publicznego.

Słyszy się często o doskonałym usytuowaniu Szczecina. Tymczasem, zdaniem prelegenta, położenie Szczecina do niedawna było raczej barierą niż szansą. Granica państwa i morze były do tej pory barierami rozwoju, miasto tkwiło w narożniku kraju. Peryferyjne położenie w Polsce nie było atrakcyjne dla lokalizacji centrów obsługujących terytorium całego kraju. Szczecin jest jednak jedynym polskim miastem w pełni wpiętym w system komunikacji Europy Zachodniej. Dochodzą do tego dobre powiązania ze Skandynawią.

Efektem włączenia w ten system jest chociażby fakt, że Szczecin jest obecnie siedzibą „ODRA-TRANS" S.A., jednego z większych armatorów śródlądowych w Europie. Jednak obsługiwany przez tę firmę rynek znajduje się głównie w Niemczech i Holandii. Szczecin jest dostępny za pomoca dróg wodnych i dzięki temu zawijają tu rzeczne statki wycieczkowe, ale infrastruktura żeglugi śródlądowej wciąż pozostawia wiele do życzenia. Bez programów rządowych sytuacja ta nie zmieni się. Podobnie jest w przypadku trasy Via Hanseatica wiodącej na wschód.

Jednym z ważniejszych wyzwań, stojących obecnie przed SOM, jest usprawnienie transportu publicznego wewnątrz obszaru. Do tej pory uregulowana została współpraca Szczecina i Polic przez utworzenie spółki komunikacyjnej. Przewidywane jest ujednolicenie tego systemu ze Stargardem Szczecińskim, Gryfinem i Goleniowem. W tym celu

prowadzone są w ramach SOM prace nad studium koncepcji rozwoju transportu publicznego. Idea jednego biletu dla wszystkich gmin wchodzących w skład metropolitalnego systemu komunikacji wciąż pozostaje w sferze postulatów.

Ludność zamieszkała w obrębie SOM stanowi 37% populacji całego województwa zachodniopomorskiego. Podstawami rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego są: gospodarka, nauka i kultura. Znaczenie SOM z punktu widzenia gospodarki regionu jest ogromne, ponieważ połowa potencjału gospodarczego województwa zlokalizowana jest w Szczecinie. Ofertę uzupełniają 4 parki technologiczne, w których znajdują się specjalne strefy ekonomiczne.

W niedługim czasie dołączy do nich strefa w Szczecinie (Trzebusz-Dunikowo), której niezbędny jest tylko dojazd od strony autostrady A6. Łączna liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych w województwie zachodniopomorskim to 215 000, z czego 122 000 koncentruje się w obrębie SOM. Stanowi to 52% ogólnej liczby przedsiębiorstw na Pomorzu Zachodnim. Takie proporcje panują w większości kategorii firm.

Szczecin wraz z otoczeniem jest także silnym ośrodkiem naukowym i akademickim. Szkoły średnie kończy rocznie ok. 52 000 abiturientów. W 23 wyższych uczelniach (4 publicznych) kształci się 70 tys. studentów. Miasto konsekwentnie dofinansowuje naukę języków obcych (angielski, niemiecki, włoski i hiszpański, a w przyszłości także języki skandynawskie).

Ważną szansą rozwoju Szczecina jest także sfera kultury. Mimo niezakwalifikowania się miasta do kolejnego etapu konkursu o miano Europejskiej Stolicy Kultury 2016, dobrze wykorzystany został proces składania aplikacji. Ostatnio zwiększyła się liczba imprez kameralnych i plenerowych organizowanych w Szczecinie. Miasto jest znane z Dni Morza (zwane obecnie „Sail Szczecin"), a także z Dni Odry oraz innych imprez kulturalnych na Wałach Chrobrego (np. Festiwal Ogni Sztucznych Pyromagic). W sferze strategii przestrzennej miasto charakteryzuje wiele podobieństw do Hamburga i Berlina.

W wielu punktach koncepcje działań są zgodne: dotyczy to w szczególności potrzeby zachowania ładu zieleni i przestrzeni rekreacyjnej. Proporcje pomiędzy strefami zielonymi i zurbanizowanymi są w Szczecinie zdaniem wiceprezydenta, odpowiednie. Szczególne znaczenie miasto przywiązuje do sportów wodnych, co jest związane z jego położeniem, fizjografią oraz strategią marki „Floating Garden (Pływający Ogród)". Przykładem takiej inwestycji jest otwarty niedawno Basen Olimpijski. Z infrastruktury sportowej korzystają mieszkańcy całego regionu metropolitalnego.

Szczecin pracuje obecnie nad aktualizacją strategii miasta, której cztery podstawowe elementy to:

1. Szczecin – miasto wysokiej jakości życia (miejsce, gdzie się dobrze żyje).
2. Miasto konkurencyjnej, nowoczesnej i innowacyjnej gospodarki (po upadku Stoczni Szczecińskiej miasto musi wejść na nowe tory gospodarcze).
3. Szczecin – miasto kapitału intelektualnego (skorelowanie potencjału uczelni z rynkiem pracy).
4. Atrakcyjne miasto metropolitalne. Współpraca metropolitalna jest jednym ze strategicznych celów miasta. Szczecin ma nadzieję, że włączą się w nią wszystkie gminy obszaru metropolitalnego, a także partnerzy zza zachodniej granicy.

2.3. Rewitalizacja obszarów nadwodnych w Szczecinie, zagadnienie skali.

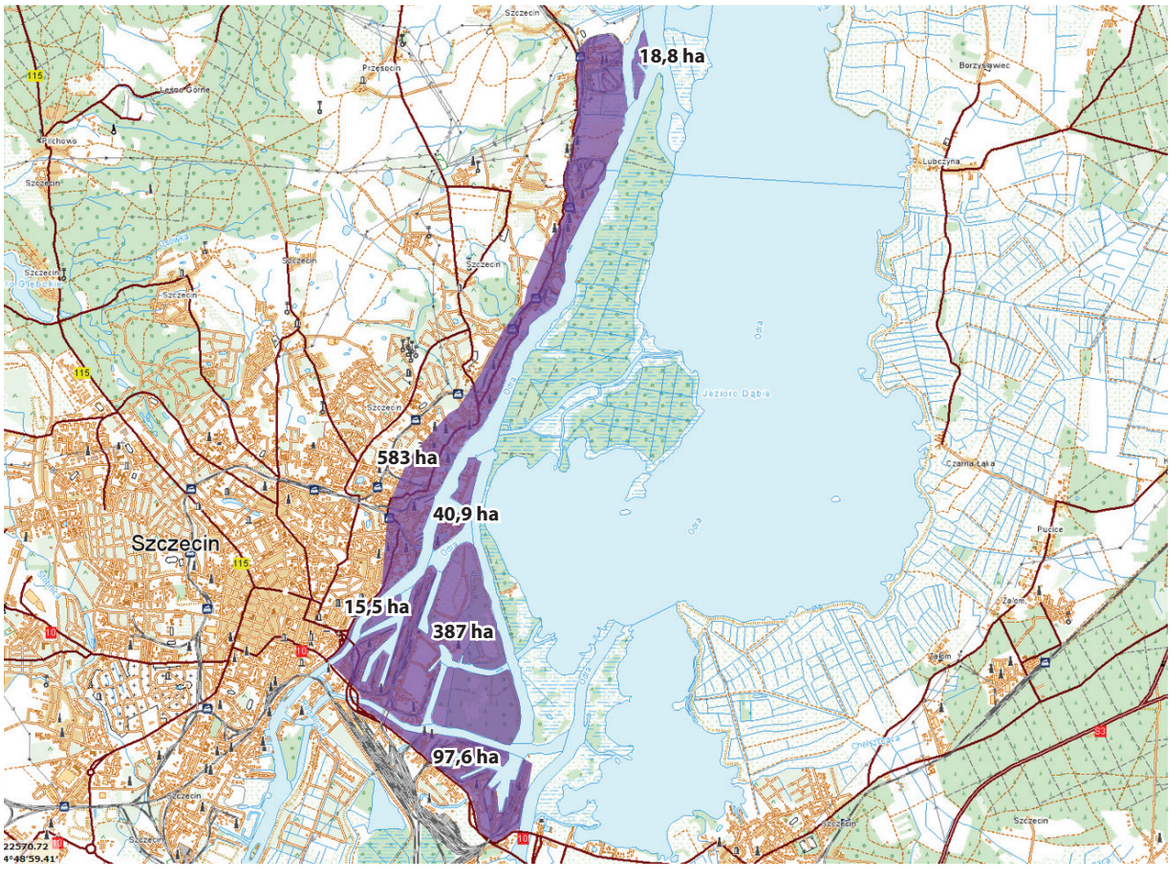
Jacek Baraniecki,
Kierownik Biura Programowania Rozwoju w Wydziale Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego

Narodowy Program Rewitalizacji Nadwodnych Dzielnic w Szczecinie powstał jesienią 2010 z inicjatywy ówczesnego marszałka województwa, Władysława Husejki. Jest to dokument o wadze opinii, pozbawiony jednak oficjalnego statusu, zawierający szereg analiz i opisów przypadków. Zapoznali się z nim przedstawiciele władz samorządowych i ministerialnych (m.in. ówczesny minister kancelarii Prezydenta RP Olgierd Dziekoński). Bezpośrednią genezą powstania opracowania był upadek stoczni, niepowodzenie ustawy kompensacyjnej oraz problemy rozwoju północnych dzielnic Szczecina. Są to tereny nadwodne, które posiadają ogromny, wciąż niewykorzystany potencjał.

Kolejnymi uwarunkowaniami zidentyfikowanymi w dokumencie są: perspektywa nowego okresu finansowania 2013-2020 oraz słaba dynamika rozwoju PKB województwa zachodniopomorskiego od czasu pierwszego upadku Stoczni Szczecińskiej. Przeanalizowano wybrane wskaźniki społeczno-gospodarcze województwa zachodniopomorskiego.

Na tle 16 polskich województw, w większości tych wskaźników region wypada źle. Momentem załamania był rok 2002, kiedy upadła Stocznia Szczecińska. Jedynym pozytywnym czynnikiem zachodniopomorskiej gospodarki jest wysoki udział zasobów ludzkich w sektorze naukowo-technologicznym – region szczeciński jest w tym rankingu na miejscu drugim. Nawet na tle innych regionów europejskich (np. Meklemburgia, południe Europy) metropolia szczecińska wypada pod tym względem nieźle. Jest to niewątpliwa szansa dla rozwoju Szczecina.

Generalnym wnioskiem płynącym z omawianego dokumentu jest zbyt niski poziom interwencji w obszary nadwodne, przy czym nie chodzi tylko o tereny postoczniowe, ale cały potencjalny waterfront Szczecina. Potrzebne są duże środki inwestycyjne przeznaczone z poziomu krajowego. Przewiduje się, że powinno to być 30 mld zł w ciągu 20 lat. Z tak dużym obciążeniem finansowym (i organizacyjnym) ani miasto, ani region nie są w stanie sobie samodzielnie poradzić. Podobne wsparcie i działania były jednak podejmowane w różnych miejscach Europy i świata, często z dobrym skutkiem. Dokument analizował sytuację (case studies) w rozmaitych miastach Europy i świata: m.in. w Hamburgu, Rotterdamie, Dublinie, Londynie, Bilbao i Glasgow. W tych przypadkach zauważono, jak ważne dla tego rdzaju inwestycji jest zaangażowanie władz centralnych



Rys. 25. Proponowany zasięg Narodowego Programu Rewitalizacji Nadwodnych Dzielnic w Szczecinie. Źródło: opracowanie własne.

i lokalnych oraz biznesu i społeczności lokalnych. Przedsięwzięcia podejmowane w ramach rewitalizacji związane były z gospodarką, kulturą i edukacją.

Proponowany zasięg rewitalizacji obejmuje: tereny postoczniowe, cały obszar portu, nabrzeża śródmiejskie oraz dzielnice północne Szczecina. W założeniach programu tereny nadwodne mają stać się podstawowym czynnikiem restrukturyzacji miasta i regionu. Celem rewitalizacji przestrzeni miejskiej jest przywrócenie „obumarłym" dzielnicom walorów aktywnego centrum. Chodzi także o to, aby odtworzyć kapitał społeczny – ludzi zaangażowanych w rozwój tych dzielnic.

W rezultacie powinna wzrosnąć konkurencyjność Szczecina i regionu, gdyż tutaj będzie stworzona infrastruktura przyciągająca podmioty gospodarcze. Ważnym aspektem jest także stworzenie środowiska współpracujących ze sobą osób.

Rekomendacją opracowania jest powstanie dokumentu o randze Narodowego Programu Rewitalizacji Nadmorskich Dzielnic Szczecina, sygnowanego przez Radę Ministrów. Program miałby funkcjonować do 2030 roku, a jego udziałowcami miałyby być administracja państwowa i samorządowa. Rewitalizacja mogłaby być prowadzona w formule spółki „Szczecin 2030", która koordynowałaby i scalała procesy rewitalizacyjne.

W programie powinny zostać wykorzystanie inicjatywy JESSICA i JEREMIE. Program powinien też obejmować możliwie rozmaite przedsięwzięcia społeczne (z dziedziny edukacji, kultury, rynku pracy) oraz inne mające na celu przyciąganie klasy kreatywnej.

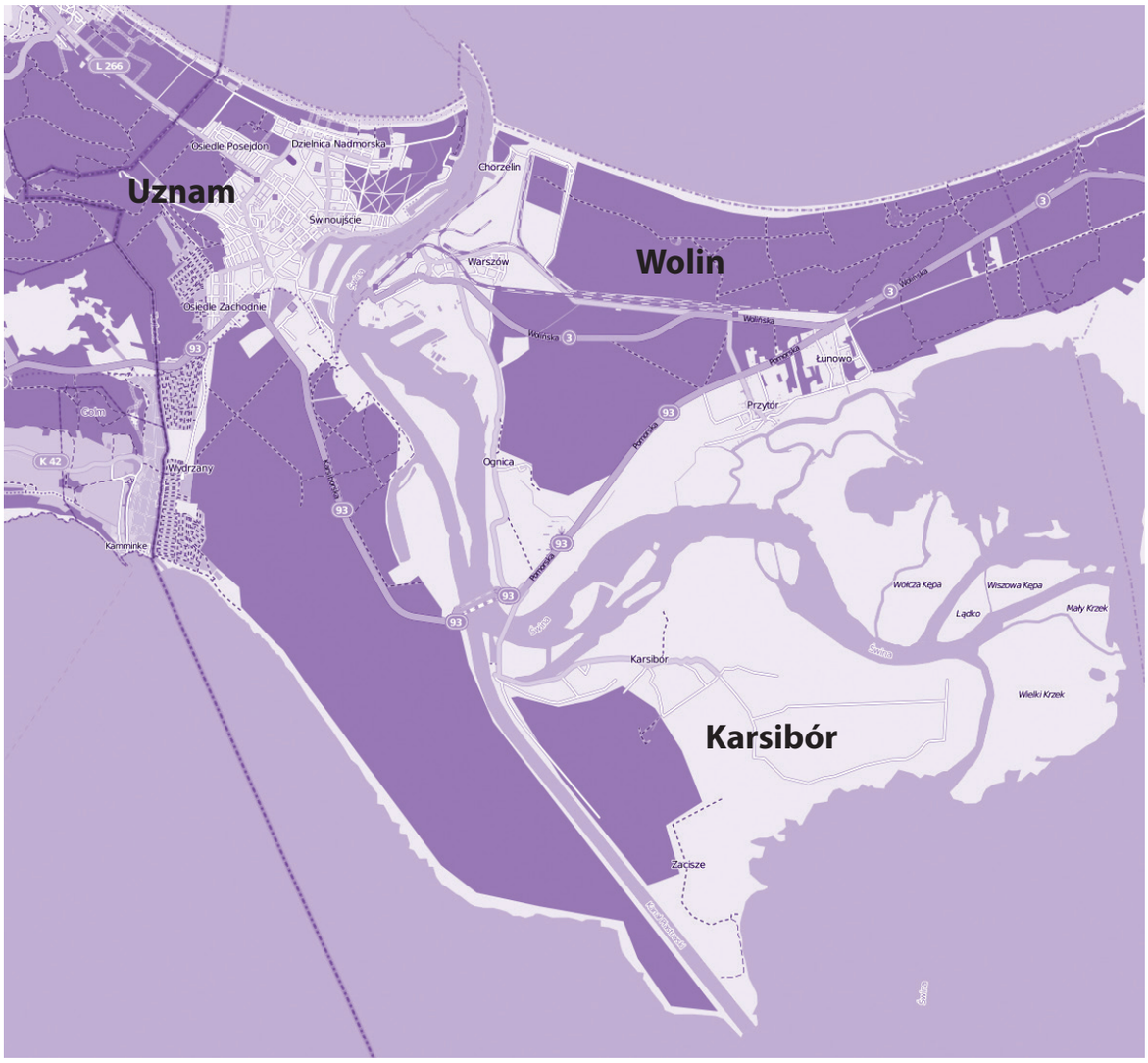
2.4. Świnoujście – inwestycje miejskie w kontekście Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Barbara Michalska,
Wiceprezydent Miasta Świnoujście

Świnoujście nie wchodzi w skład Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, ale współpracuje z nim i stara się mieć udział w inicjatywach takich jak ustalanie strategii rozwoju miasta. Świnoujście to miasto na prawach powiatu położone nad Świną i Morzem Bałtyckim. Jego położenie jest nietypowe – wyspiarskie a jednocześnie przygraniczne. Dodatkową charakterystyczną cechą Świnoujścia są akweny morskie i śródlądowe oraz port morski i uzdrowisko. To jedyne w Polsce miasto położone na 3 dużych wyspach: Uznam, Wolin, Karsibór oraz na kilkudziesięciu (łącznie 44) małych, niezamieszkanych wysepkach. Według danych z 31 marca 2011 r. Świnoujście zamieszkiwało 41 480 osób, co lokuje miasto na 5. pozycji w województwie pod względem ludności. Granice Świnoujścia obejmują powierzchnię 197,23 km² (2. miejsce w województwie i 8. w kraju) wyprzedzając pod tym względem takie miasta jak: Bydgoszcz, Katowice, Lublin czy Rzeszów. Wyspa Uznam koncentruje turystyczne funkcje miasta (plaża, uzdrowisko), Karsibór służy głównie do zamieszkania, na Wolinie zlokalizowane są obszary portowe, stacja końcowa kolei, terminal promowy.

Hasłem przewodnim obecnej strategii miasta jest: „Świnoujście – międzynarodowym kurortem nadmorskim i nowoczesnym portem bałtyckim". Problemem rozwoju miasta są połączenia komunikacyjne (brak stałej przeprawy pomiędzy dwoma wyspami: Wolin i Uznam). Bez tego układu komunikacyjnego dalszy rozwój gospodarczy miasta nie jest możliwy. Problemem jest to, że w Polsce wszystkie układy komunikacyjne (droga S3, linia kolejowa, terminal promowy) kończą się na rzece Świnie. Brak jest stałego połączenia drogowego i kolejowego. Zostało wykonane studium wykonalności budowy tunelu drogowego, uzyskano także decyzję środowiskową dla tej inwestycji. Połączenie jest wpisane do planu budowy dróg i autostrad, jednak z bardzo odległym terminem realizacji ze względu na problemy finansowe, polityczne i ekonomiczne.

Wybrano wariant tunelu drążonego głównie z przyczyn komunikacyjnych. Połączenie to przecina Kanał Piastowski – główny kanał żeglugowy. W związku z tym nie jest możliwe wybudowanie niskiego mostu, będącego rozwiązaniem znacznie tańszym niż tunel czy most wysokowodny (i co mogłoby być sfinansowane wyłącznie ze środków miasta). Połączenie drogowe ma więc charakter zarówno regionalny, jak i krajowy. Budowa tunelu nie jest zbyt skomplikowanym technicznie przedsięwzięciem jak na polskie warunki, a ponadto jest popierana przez marszałka, wojewodę oraz stronę niemiecką. Inwestycja nie powinna być traktowana konkurencyjnie względem innych inwestycji regionu (jak np. Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina). Obecne rozwiązania w postaci połączenia promowego nie sprawdzają się ze względu na wielogodzinne kolejki na prom, co utrudnia funkcjonowanie kurortu oraz portu.



Rys. 26. Wyspiarskie położenie Świnoujścia.
Źródło: opracowanie własne.

Następnym ważnym połączeniem transportowym jest linia kolejowa ze Świnoujścia w kierunku Berlina. Połączenie z nadmorskimi kurortami jest już zrealizowane, jednak dla dobrego rozwoju Świnoujścia potrzebne jest bezpośrednie połączenie z Berlinem przez most w Karninie. Nie jest to inwestycja konkurencyjna względem połączenia Szczecin-Berlin i powinno się o nią zabiegać. Rząd federalny w Berlinie wpisał tę inwestycję na listę przedsięwzięć realizowanych.

Prócz inwestycji związanych z komunikacją, ważne dla Świnoujścia są budowy kreujące przestrzeń i rozwijające turystyczne funkcje miasta. Są to takie przedsięwzięcia jak: park zdrojowy, nowe promenady i osiedla, ścieżki rowerowe, most Karsibór-Wolin, nowy układ komunikacyjny w centrum miasta oraz port jachtowy. Miasto cały czas dynamicznie się rozwija, o czym świadczy liczba budowanych apartamentowców i hoteli. Budowana jest także ścieżka rowerowa wzdłuż samego Bałtyku w stronę niemiecką.

Rys. 27. Makieta terminalu LNG w Świnoujściu.
Źródło: http://www.polskielng.pl/biuro-prasowe/aktualnosci/wiadomosc/artykul/200981/

Miasto chciałoby, aby wraz z przebudową dróg krajowych, budowane były wzdłuż nich trasy rowerowe.

Szansą rozwoju Świnoujścia jest budowany (kosztem ponad 4 mld zł) terminal LNG oraz port zewnętrzny (jego ukończenie planowane jest na rok 2014 r.). Niezależnie od tej inwestycji trwają inne m.in.: Navikon – oddanie pływającego doku, budowa budynku administracyjnego stoczni w Świnoujściu czy promowy Euroterminal.

Rys. 28. Ścieżka rowerowa w parku zdrojowym w Świnoujściu.
Źródło: http://www.swinoujscie.pl/uploads/galleries/1a44e8010749ccceb-1c4ecb50d551e17.jpg.

2.5. Polskie priorytety rozwoju przestrzennego Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina

Michał Urbański,
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

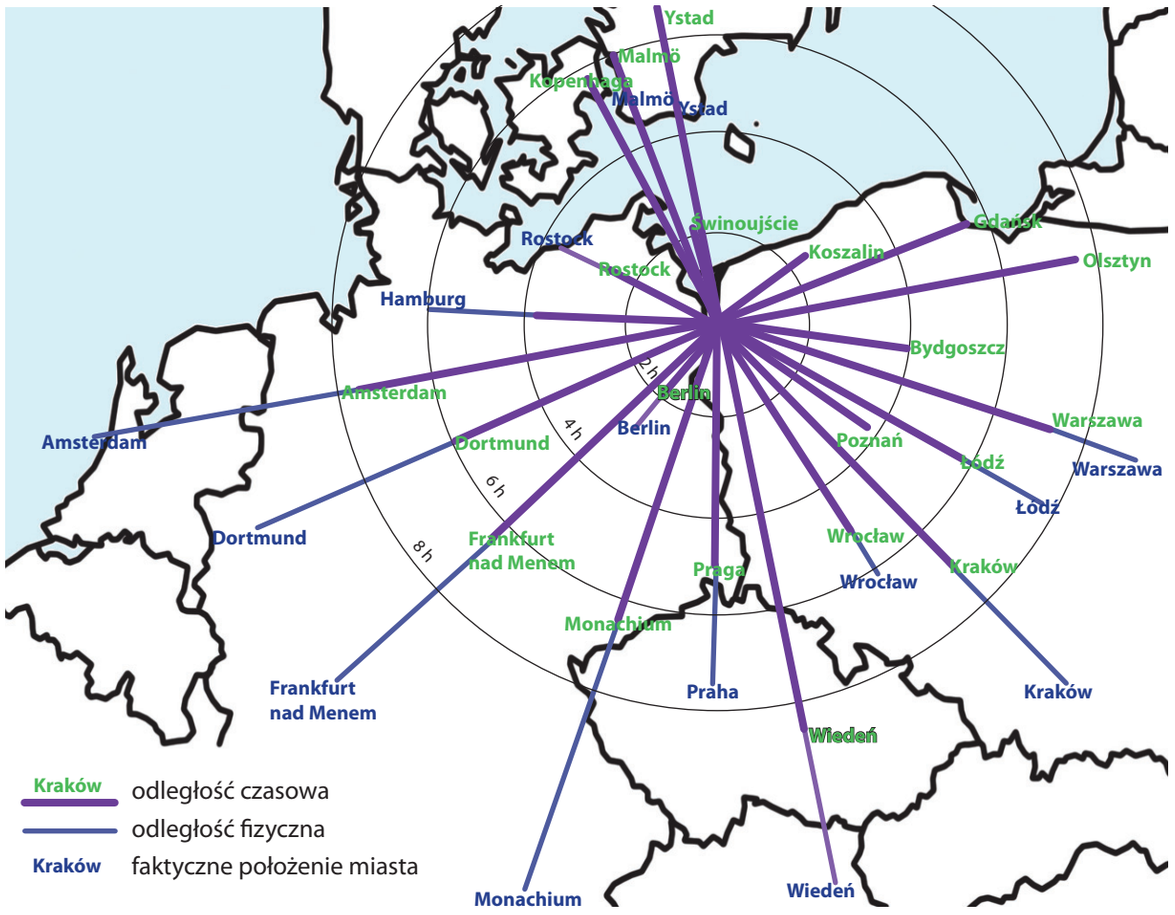
Wystąpienie Michała Urbańskiego z Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego było wprowadzeniem w problematykę następnego, trzeciego bloku tematycznego konferencji czyli Studium Integracji Przestrzennej Pogranicza Polski i Niemiec, ze szczególnym uwzględnieniem roli Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Skrótowe przedstawienie stanu zaawansowania prac planistycznych w tej dziedzinie dotyczyło strony polskiej (perspektywa niemiecka była przedmiotem prezentacji w dniu następnym).

W 2010 roku w kwietniu pomiędzy Stowarzyszeniem Gmin Polskich Euroregionu Pomerania, Gminą i Miastem Świnoujście, Euroregionem Pomerania i Województwem Zachodniopomorskim zostało podpisane porozumienie o przystąpieniu do prac nad koncepcją rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina – część polska (TRMSZ). W ramach prac nad koncepcją rozwoju TRMSZ powstał raport. Jednym z jego pierwszych zadań była delimitacja regionu, na potrzeby której wykorzystano różne modele (np. model ciążenia handlu detalicznego) do określenia teoretycznego oddziaływania Szczecina. Promieniowanie to obejmuje województwo zachodniopomorskie oraz – po stronie niemieckiej – obszar dzisiejszego powiatu Vorpommern Greifswald. Koncepcja TRMSZ zakłada taki właśnie minimalny zasięg regionu (8 powiatów po stronie polskiej oraz Vorpommern Greifswald i Ueckermark po stronie niemieckiej).

Po stronie polskiej te granice zostały określone, a po stronie niemieckiej trzeba doprecyzować delimitację przed przystąpieniem do konkretnych prac. W ramach badania oddziaływania określono dostępność komunikacyjną Szczecina: miasto jest łatwiej dostępne od strony niemieckiej niż polskiej. Fakt wpięcia Szczecina w sieć europejskich autostrad powoduje, że jego odległość czasowa do Berlina, Hamburga, Kopenhagi a nawet Amsterdamu jest bliższa niż do Warszawy i innych polskich miast.

Dzięki otwartości granic, Szczecin z peryferyjnego miasta Polski może stać się krajowym liderem we współpracy z Hamburgiem, Berlinem i Kopenhagą (Øresund). Sprzyjać temu może utworzenie zaproponowanego w raporcie Instytutu Północnego centrum badawczego ogniskującego studia w relacji Wschód – Zachód – Północ.

W wymiarze wewnętrznego rozwoju metropolii założenia raportu nie odbiegają od ogólnoeuropejskich trendów, prezentowanych zresztą już podczas bieżącej konferencji. Podobnie jak w przypadku hamburskiego „więcej miasta w mieście", również Szczecin zamierza wzmocnić swoje centrum i uczynić je bardziej konkurencyjnym



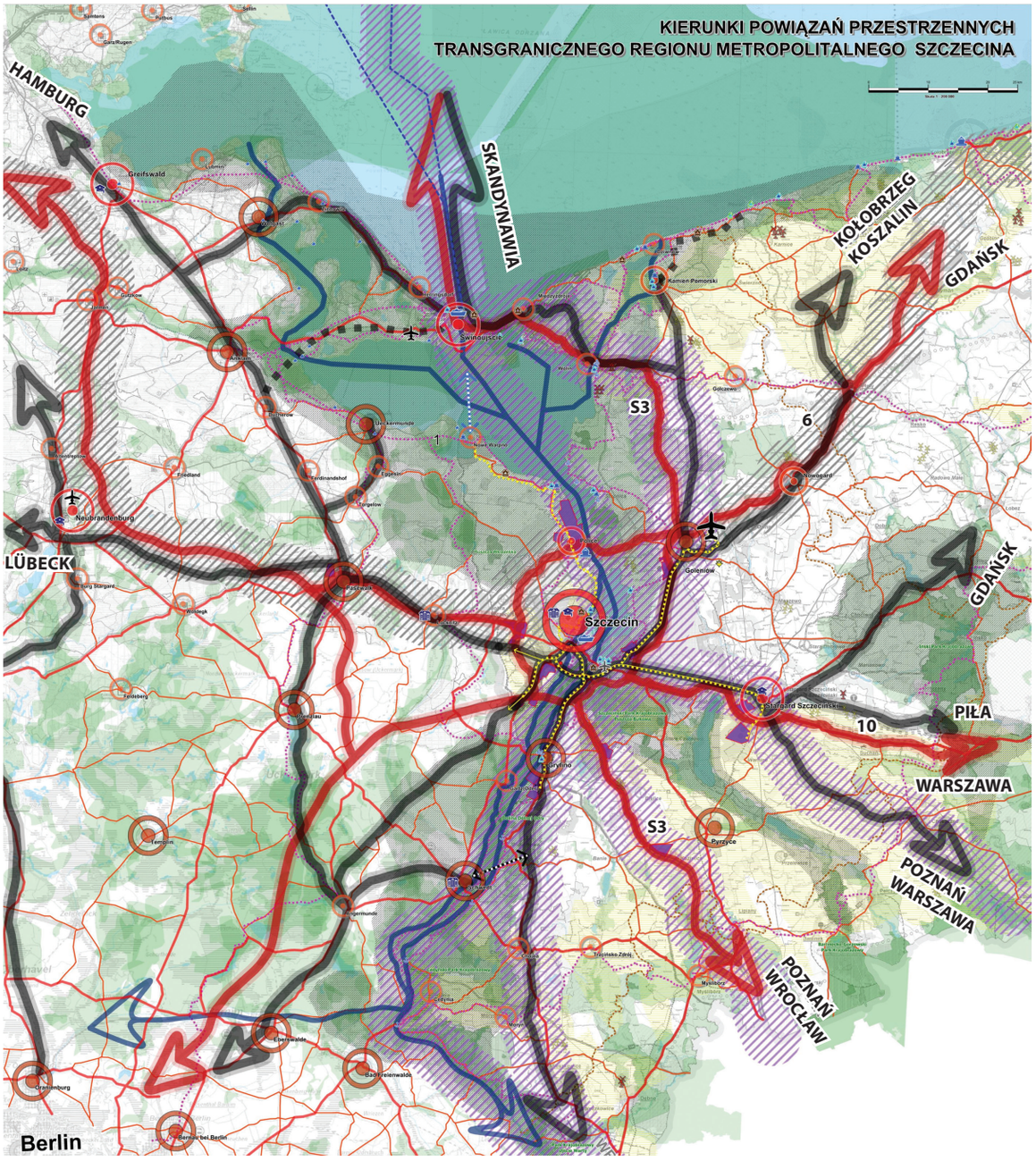
Rys. 29. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina w przestrzeni europejskiej.
Źródło: opracowanie własne.

pod względem jakości życia w stosunku do przedmieść (rewitalizacja śródmieścia i terenów nadwodnych).

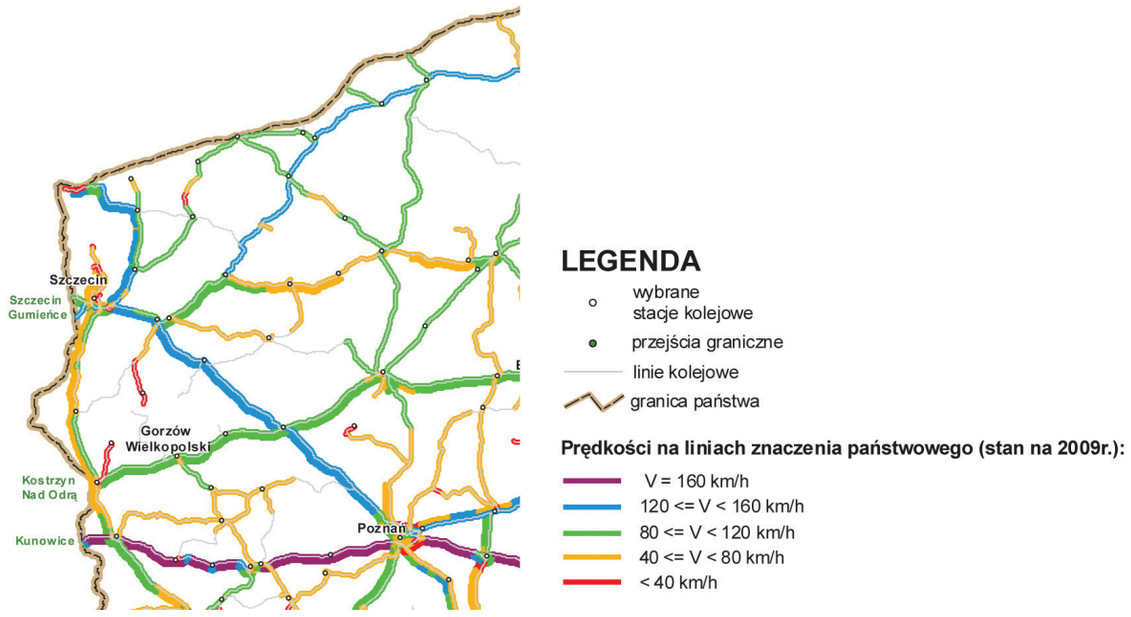
Ważnym elementem infrastruktury transportowej TRMSZ jest stworzenie wspólnego systemu transportu publicznego. W ramach tego systemu przewiduje się tworzenie parkingów „Park&Ride", wprowadzenie wspólnych biletów, połączenia kolejowe i przedłużenie linii tramwajowych poza granice Szczecina.

Aby idea promieniowania metropolii Szczecina także na stronę niemiecką mogła się ziścić, niezbędne jest odtworzenie dawnych powiązań miasta z zachodnimi gminami, położonymi w granicach Niemiec. W okresie rejencji Szczecin posiadał 17 połączeń drogowych z mniejszymi miejscowościami po stronie zachodniej, dziś jest ich tylko 5 (z czego 2 – Warnik-Ladenthin oraz Dobieszczyn-Hintersee odtworzono już po wejściu Polski do Strefy Schengen). Istnieje możliwość przywrócenia pozostałych przejść na wysokości Nowego Warpna, Dobrej Szczecińskiej, Gryfina.

W ramach prac nad koncepcją TRMSZ wykazano, że również połączenia kolejowe w regionie wymagają modernizacji. Dotyczy to w szczególności linii Szczecin-Berlin. Proponowane jest także przedłużenie linii kolejowej z Kamienia Pomorskiego do Rewala oraz ze Świnoujścia przez Ducherow do



Rys. 30. Kierunki powiązań przestrzennych Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Źródło: opracowanie własne.



Rys. 31. Mapa maksymalnych prędkości linii kolejowych w północno-zachodniej Polsce. Źródło: http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/mapy/mapa_predkosci.pdf.

Berlina. Nową propozycją jest połączenie kolejowe Gryfino-Schwedt; poprawiłoby ono powiązania pomiędzy tymi dwoma miastami i sprawiło, że łatwiejsze będzie utrzymanie pociągów regionalnych na trasie Berlin – Schwedt – Gryfino – Szczecin. W zakresie transportu wodnego priorytetami są doprowadzenie do V klasy żeglowności połączenia Szczecin – Hohensaten (obecnie III i IV) oraz pogłębienie toru wodnego Szczecin-Świnoujście do 12,5 m. Z rozwojem gospodarki morskiej związane jest utrzymanie i otwieranie nowych kierunków studiów, takich jak oceanotechnika, eksploatacja morza czy jachting. Byłaby to realizacja postulatu zwiększania udziału klasy kreatywnej w tworzeniu produktu metropolii.

Istotnym obszarem aktywności metropolii jest sfera turystyki. Planuje się wykorzystać obszar wokół Zalewu Szczecińskiego dla utworzenia wspólnego, transgranicznego produktu turystycznego.

Przewiduje się dalsze działania, w ramach których podjęte będzie wspólne polsko-niemieckie studium rozwoju obszaru. Będzie ono miało na celu m.in.: identyfikację barier, określenie obszarów wspólnej oferty gospodarczej oraz wskazanie problemów demograficznych. Proponowane jest uszczegółowienie dokumentu dla obszarów Wolin-Uznam, Szczecin-powiat Vorpommern Greifswald, Uckermark, Dolina Dolnej Odry.

Panel dyskusyjny nr II
metropolia transgraniczna szczecina
szanse i problemy

Rozmowa, prowadzona przez dra Wojciecha Drożdża tym razem dotyczyła najbliższego otoczenia Szczecina. W jakim kierunku powinien się rozwijać, jak układać swoje sąsiedzkie relacje? Szczecin jest jedyną w Polsce metropolią o transgranicznym zasięgu oddziaływania, co stwarza szanse i zagrożenie rozwoju większe niż dla innych metropolii w Polsce. Co należy zrobić aby Szczecin, wykorzystując także potencjał z miast go otaczających, był lokomotywą rozwoju nie tylko województwa, ale również północnych części województwa lubuskiego oraz obszarów po stronie niemieckiej?

W panelu uczestniczyli: Ewa Piekarz, Barbara Michalska, Krzysztof Soska, Paweł Bartnik, Jacek Baraniecki

Ewa Piekarz, wiceprezydent Gorzowa Wielkopolskiego: W Gorzowie temat transgraniczności jest bardzo ważny i obecny właściwie od początku istnienia miasta. Jak wiadomo, dzisiejszy Gorzów powstał z połączenia dwóch osad: nowomarchijskiego Landsbergu i słowiańskiego Santoka. Biegnąca przez środek miasta Warta była granicą diecezji kamieńskiej i poznańskiej. Tak więc – tradycje transgraniczności sięgają w Gorzowie wczesnych wieków średnich.

Dziś współpraca ponad granicami państw widziana jest jako szansa rozwoju miasta. Berlin jest dla Gorzowa szansą dostępu do usług niedostępnych na lokalnym rynku, a Gorzów staje się ośrodkiem zaopatrzenia rynku w Berlinie. Nie bez znaczenia są też walory turystyczne otoczenia Gorzowa. Miasto patrzy także z sympatią na to, że Szczecin wyrasta na znaczący ośrodek usługowy, z którym będzie mogło ono współpracować oraz go obsługiwać.

Jako dobry przykład współpracy transgranicznej pani wiceprezydent podała inicjatywę Berlina i Gorzowa odnośnie rewitalizacji dawnej linii kolejowej (OstBahn). Miasto jest członkiem założycielem Europejskiego Ugrupowania Wspólnoty Interesów Gospodarczych Lina Kolejowa Berlin-Gorzów. Przykładem tej współpracy jest wspólny bilet obowiązujący w komunikacji miejskiej obu miast od 2008 r. Podejmowane są także zabiegi w celu elektryfikacji połączenia Berlin – Gorzów Wielkopolski – Piła.

Gorzów i Szczecin są miastami komplementarnymi i powinno wspierać się ich współpracę. Wzmacniana ona będzie przez dokończenie budowy drogi ekspresowej S3. Oba miasta wykazują wolę współpracy z Berlinem, a Lubuskie i Zachodniopomorskie skutecznie walczą o rację stanu Polski Zachodniej, nie zawsze dostrzeganą z perspektywy Warszawy.

Plan budowy linii kolejowej dużych prędkości Poznań – Gorzów – Szczecin jest obecny w regionalnych dokumentach strategicznych, ale niestety nie widać go zupełnie w eksperckiej wersji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Brak też koncepcji modernizacji drogi krajowej nr 22, która poprawiłaby komunikację w rejonie transgranicznym.

Dlatego regiony zachodniej Polski powinny się wzajemnie wspierać. O tym, że warto, świadczą skuteczne zabiegi o budowę drogi ekspresowej S3.

„Warto mieć wspólny głos i wskazać jeden lub dwa najważniejsze projekty na początku, bo nie wszystko da się zrealizować jednocześnie.“

Barbara Michalska: Mniejszym gminom pozostaje wspólny głos w sprawach rozwoju całego ich regionu. Warto mieć wspólny głos i wskazać jeden lub dwa najważniejsze projekty na początku, bo nie wszystko da się zrealizować jednocześnie.

Ważnym z punktu widzenia Świnoujścia oczekiwaniem względem Szczecina jest zwiększanie potencjału intelektualnego regionu. Prężny ośrodek akademicki będzie profitował także w satelitarnych względem centrum metropolii mniejszych gminach.

Krzysztof Soska: Świnoujście i Gorzów są bliskie Szczecinowi. Wszystkie te miasta powinny się wspierać nawzajem w rozwoju. Szczecin musi stać się bardziej atrakcyjny i „magnetyczny" dla mieszkańców Gorzowa, Świnoujścia i Pasewalku. Ważnym magnesem jest ośrodek akademicki z 60 tys. studentów. Istotnym jest również rozwój funkcji kultury. Mieliśmy wspaniały przykład odzewu strony niemieckiej, gdy aspirowaliśmy do tytułu Europejskiej Stolicy Kultury 2016. Niemcy zgłosili się do ponad 200 wspólnych projektów! Należy też w pełni wykorzystywać potencjał wodny miasta, na którym powinien opierać się rozwój Szczecina. W poszukiwaniu atrakcyjności obszaru metropolitalnego powinno się także uwzględniać zasoby gmin obszaru metropolitalnego.

„Szczecin ma „dwa płuca" – wschodnie i zachodnie, ale pamiętać należy, że jedno znajduje się po niemieckiej stronie."

Paweł Bartnik: Często mówi się, że Szczecin ma „dwa płuca" – wschodnie i zachodnie, ale pamiętać należy, że jedno znajduje się po niemieckiej stronie (mimo, że europejskiej). Pomimo wejścia Polski do strefy Schengen, granica ta nadal występuje mentalnie. Po obu stronach wciąż istnieją bariery, które dopiero zaczęliśmy przełamywać. Widać to w kontaktach z decydentami po drugiej stronie. Dodatkowo obszary po niemieckiej stronie granicy przeżywają kryzys demograficzny i spowodowany tym kryzys gospodarczy.Tę sytuację może odwrócić silna metropolia w Szczecinie. Miasto musi znaleźć rozwiązanie wielu problemów, przede wszystkim sposób zapewnienia miejsc pracy dla licznej rzeszy absolwentów studiów z całego obszaru. Jestem optymistą. Szczecin może być autentyczną stolicą tego regionu po obu stronach, ale nie w sensie anektowania kogokolwiek, a wspólnego uporania się z typowymi przecież dla współczesnej Europy problemami. Współpraca jest szansą na rozwiązanie wielu z tych problemów i Szczecin ma nadzieję stać się prawdziwie transgraniczną metropolią.

„Potrzebne są kadry urbanistów, osób będących profesjonalnymi menadżerami projektów, „animatorów dusz" w projektach społecznych."

Jacek Baraniecki: Problemem rozwoju Szczecina jest zapewnienie odpowiednich zasobów ludzkich: osób zajmujących się zawodowo i naukowo rewitalizacją. W innych krajach istnieją w tym zakresie całe grupy i sztaby osób, a u nas trudno znaleźć osoby kompetentne w tym temacie. Potrzebne są kadry urbanistów, osób będących profesjonalnymi menadżerami projektów, „animatorów dusz" w projektach społecznych.

Drugim, kolejnym problemem jest brak odpowiednich przepisów, w tym ustawy metropolitalnej, która utknęła 3 lata temu. Sądzę, że taka ustawa jest niezbędna.

W podsumowaniu panelu Wojciech Drożdż podziękował uczestnikom panelu oraz wszystkim gościom. Problemy poruszane w trakcie dyskusji mogą stać się inspiracją dla rozwoju metropolii Szczecina i dla całego Pomorza Zachodniego. Niezwykle cenne były prezentacje doświadczeń wielkich metropolii Berlina, Hamburga, Rotterdamu i Paryża. Współpraca w wymiarze lokalnym, regionalnym i metropolitalnym powinna być coraz szersza. Wspierać ją będzie także kultura, dzięki której mamy możliwość wspólnie się lepiej poznać. Przykładem działań w sferze kulturalnej będzie wystawiana przez Operę Berlińską i Szczecińską „Traviata" na Łasztowni w Szczecinie. Szczecin – – historycznie wielokulturowy – jest miastem europejskim i powinien służyć wszystkim, odgrywając wiodącą i partnerską rolę w tej współpracy.

III. Transgraniczny region metropolitalny Szczecina – perspektywa niemiecka

Drugi dzień konferencji poświęcony był kwestii kluczowej dla prac planistycznych na pograniczu: stanowisku strony niemieckiej wobec rozpoczętych już prac nad Studium integracji Przestrzennej Pogranicza Polski i Niemiec oraz wymianie doświadczeń w tym względzie. Jak podkreślił Pan Stanisław Dendewicz – dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego i zarazem główny inicjator konferencji, strona polska zakończyła już wstępny etap analiz i oczekuje od partnerów zza Odry deklaracji przystąpienia do studium. Tylko wówczas bowiem będzie można otrzymać kompletny obraz uzgodnionych inicjatyw transgranicznych.

Podjęciu takiej deklaracji sprzyjał fakt, że w szczecińskiej konferencji udział wzięli eksperci i kompetentni urzędnicy z obu stron, upoważnieni do wydania oficjalnych stanowisk. Ze strony polskiej dyskusję otworzyła Pani Izolda Buzar – Dyrektor Departamentu Gospodarki Przestrzennej w Ministerstwie Infrastruktury, a zarazem Przewodnicząca Grupy Sterującej, nadzorującej prace nad Studium Integracji Przestrzennej Pogranicza Polski i Niemiec (IPPON).

Dyrektor Buzar wyraziła nadzieję, że w wyniku przekazania dobrych praktyk przez partnerów zza zachodniej granicy uda się je wykorzystać w pracach nad określeniem wspólnej polityki przestrzennej dla obszaru pogranicza polskiej części. Strona polska liczy na włączenie się strony niemieckiej w prace nad studium oraz na możliwość wykorzystania doświadczeń w wypracowaniu innowacyjnych metod współpracy w kontekście wdrażania przez kraje członkowskie dyrektywy INSPIRE i budowy baz danych z możliwością przepływu informacji między naszymi krajami.

Peter Schirmer,
Stały Zastępca Wspólnego Departamentu Planowania Przestrzennego Berlina-Brandenburgii

3.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny – – Stołeczny Region Berlina-Brandenburgii. Przyszłość współpracy.

Peter Schirmer rozpoczął swoje wystąpienie od przytoczenia liczb i kilku podstawowych faktów geograficznych. Berlin w układzie krajowym położony jest w dużej odległości od silnych gospodarczo regionów Niemiec (6-7 godzin jazdy samochodem do Nadrenii, Frankfurtu nad Menem i Monachium). Podobne położenie ma Szczecin (6-8 godzin do Gdańska, Warszawy i na Śląsk). Jest to jedna ze wspólnych cech obu metropolii. Wielkość miast to ok. 1,3 mln mieszkańców (dla oddziaływania całego regionu metropolitalnego) w przypadku Szczecina i 4,5 mln mieszkańców w przypadku Berlina. Zbliżone są także wartości dotyczące gęstości zaludnienia: dla całej metropolii Szczecina wynosi ona 61 osób/km^2, a dla Berlina i Brandenburgii – 85. Wielkość i sąsiedztwo obu ośrodków oraz ich podobieństwa stanowią potencjał dla współpracy.

W Niemczech w ciągu ostatnich 20 lat powstało wiele transgranicznych obszarów metropolitalnych. Federalny Instytut Budownictwa prowadzi prace projektowe w zakresie zarządzania nimi. Przykładami takich regionów są: Aachen, Region Górnego Renu, Saarland i Luksemburg, których doświadczenia można wykorzystać na pograniczu Polski i Niemiec. Obecnej polityce powinno się nadać nowy kierunek wspólnego wykorzystania zasobów po obu stronach granicy.

W Berlinie czynniki rozwoju związane są z funkcjami stołecznymi, a w Szczecinie z transportowymi, których Berlin jest pozbawiony (port w Szczecinie jest najbliższym portem Berlina). Peter Schirmer podkreślił pilną konieczność modernizacji kolejowego połączenie między Berlinem a Szczecinem. Połączenie to powinno być w przyszłości powiązane z siecią szybkiej kolei, w tym z projektowaną Polską Szybką Koleją (Kolej Dużych Prędkości – tzw. projekt Y), która powinna być przedłużona z Poznania do Berlina. W powiązaniach transportowych ogromną rolę odgrywać będzie nowe wielkie lotnisko w Berlinie (BER). Natężenie ruchu lotniczego w stolicy Niemiec wzrasta bardzo szybko (szybciej niż w takich ośrodkach jak Frankfurt nad Menem i Monachium), a duży odsetek pasażerów pochodzi z Polski (w tym z samego Szczecina). Ważnym zadaniem jest stworzenie szerszej oferty, z której korzystać będą mogły oba regiony. Z uwagi na to, że Szczecin jest ośrodkiem administracji o znaczeniu regionalnym, łatwiejsze będzie wspieranie policentrycznego rozwoju całego obszaru.

Współpraca transgraniczna nie jest pozbawiona trudnych kwestii, wśród których należy wymienić konkurujące ze sobą korytarze transportowe CETC-Route65 i Scandria. Strona niemiecka widzi jednak możliwość współpracy w tym zakresie i wspierania obu projektów, a Odra nabiera w ich kontekście szczególnego znaczenia.

Przykładem udanej współpracy jest bez wątpienia „Partnerstwo Odry" oraz Polsko-Niemiecki Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej.

Funkcjonujące w tej przestrzeni „Partnerstwo Odry" jest nieformalną, międzyregionalną siecią, w której pod hasłem „Granice dzielą – Odra łączy", w oparciu o projekty współpracują województwa wielkopolskie, zachodniopomorskie, dolnośląskie i lubuskie oraz niemieckie kraje związkowe Berlin, Brandenburgia, Meklemburgia-Pomorze Przednie i Saksonia. Celem tej transgranicznej inicjatywy jest zbudowanie efektywnej regionalnej wspólnoty, która zintegruje region nadodrzański zarówno w sferze politycznej jak i pod względem infrastruktury oraz stworzenie dynamicznego obszaru gospodarczego, kooperującego w możliwie wielu dziedzinach. Aglomeracje miejskie służą przy tym jako ważne źródła impulsów. Jednocześnie istotne znaczenie zajmuje aktywizacja potencjału rozwojowego obszarów wiejskich.

Peter Schirmer przytoczył jako konkretny przykład niemieckiego zaangażowania w budowę traktu rzecznego Odry budowę nowej podnośni statków w Niederfinow (planowany termin zakończenia – 2014 rok).

W dziedzinie wspólnego planowania przestrzeni kapitalne znaczenie miało powołanie na szczeblu międzyrządowym Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej. Na X Posiedzeniu Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej w 1999 r. podjęto decyzję włączenia Polsko-Niemieckiej Komisji Gospodarki Przestrzennej w skład Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej i przekształcenia jej w „Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej" działający w ramach Komisji Międzyrządowej.

W ramach współpracy polsko-niemieckiej w dziedzinie planowania przestrzennego zobowiązano się m.in. do wzajemnego informowania się o przygotowywanych planach zagospodarowania gmin (przygranicznych), opiniowania regionalnych planów i opracowań planistycznych o charakterze ponadlokalnym (w naszym systemie obecnie to plany zagospodarowania przestrzennego województwa), wymiany informacji na temat lokalizacji inwestycji, mogących wywierać wpływ na terytorium sąsiednie oraz zestawiania list projektów inwestycyjnych dla ich rekomendacji właściwym organom obu stron oraz instytucjom UE.

Istotnym zadaniem Komisji jest podjęcie współpracy transgranicznej przy wykonywaniu opracowań planistycznych i wymiany informacji. Zalecenia są realizowane w drodze bezpośrednich kontaktów pomiędzy niemieckimi krajami związkowymi i polskimi województwami przygranicznymi oraz między instytucjami centralnymi obu krajów.

Od początku lat 90-tych współpraca transgraniczna Polski z Niemcami w zakresie gospodarki przestrzennej była bardzo intensywna. Wspólne działania zaowocowały opracowaniem w roku 1995 „Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej". Był to pierwszy tego typu dokument w Polsce (jeden z pierwszych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej). Stał się on wzorcowym opracowaniem dla obszarów transgranicznych z pozostałymi państwami sąsiedzkimi Polski. W październiku 1995 roku „Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej" zostało przyjęte przez ministrów właściwych w sprawach zagospodarowania przestrzennego Polski i Niemiec. Obejmowało ono tereny po obu stronach granicy polsko-niemieckiej.

Studium zostało zaprezentowane Radzie Ministrów RP oraz przekazane przedstawicielom Sejmu, Senatu, zainteresowanym ministerstwom oraz czterem ówczesnym województwom przygranicznym do wiadomości i wykorzystania. W pierwszej połowie lat 90-tych w ramach prac Polsko-Niemieckiej Komisji Gospodarki Przestrzennej powstało także pierwsze wydanie polsko-niemieckiego leksykonu pojęć planistycznych. Został on przygotowany z myślą o wzajemnym poznaniu systemów planowania przestrzennego

oraz pojęć związanych z zagospodarowaniem przestrzennym Polski i Niemiec. W roku 2001 przygotowano kolejne wydanie leksykonu, który uwzględnił zmiany w prawodawstwie, które miały miejsce w obu krajach od czasu wydania jego pierwszej edycji.

Zmiana uwarunkowań, w tym przede wszystkim oczekiwane rozszerzenie Unii Europejskiej na Wschód, zdeterminowały podjęcie decyzji na temat przeanalizowania oraz uzupełnienia zapisów dokumentu „Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko niemieckiej" o istotne elementy związane z polityką przestrzenną na polsko-niemieckim obszarze transgranicznym. Aktualizacja „Studium" w pełnym zakresie miała nastąpić w latach 2003-2005 z udziałem funduszy Unii Europejskiej. Zadanie to nie zostało w pełni wykonane. Natomiast w 2006 r. na posiedzeniu Komitetu zapadła decyzja o przystąpieniu do wspólnych prac nad strategią rozwoju obszaru pogranicza polsko-niemieckiego. Na początku 2009 r. z inicjatywy marszałków województw pogranicza po stronie polskiej rozpoczęły się prace nad „Mapą zamierzeń inwestycyjnych polskiej części obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej". Projekt mapy był prezentowany w dniu 29 czerwca 2009 r., w Szczecinie, na międzynarodowej konferencji organizowanej pod patronatem Ministra Infrastruktury przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego „Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne". Warto dodać, że podczas tej pierwszej szczecińskiej konferencji poświęconej transgranicznemu planowaniu przestrzennemu strona niemiecka zadeklarowała gotowość do rozpoczęcia prac nad mapą zamierzeń planistycznych dla niemieckiej części pogranicza zgodnie z metodyką przyjętą przez stronę polską.

Temat jest aktualny do dziś i szczecińska konferencja jest dobra okazją do określenia stanowisk stron w tej kwestii.

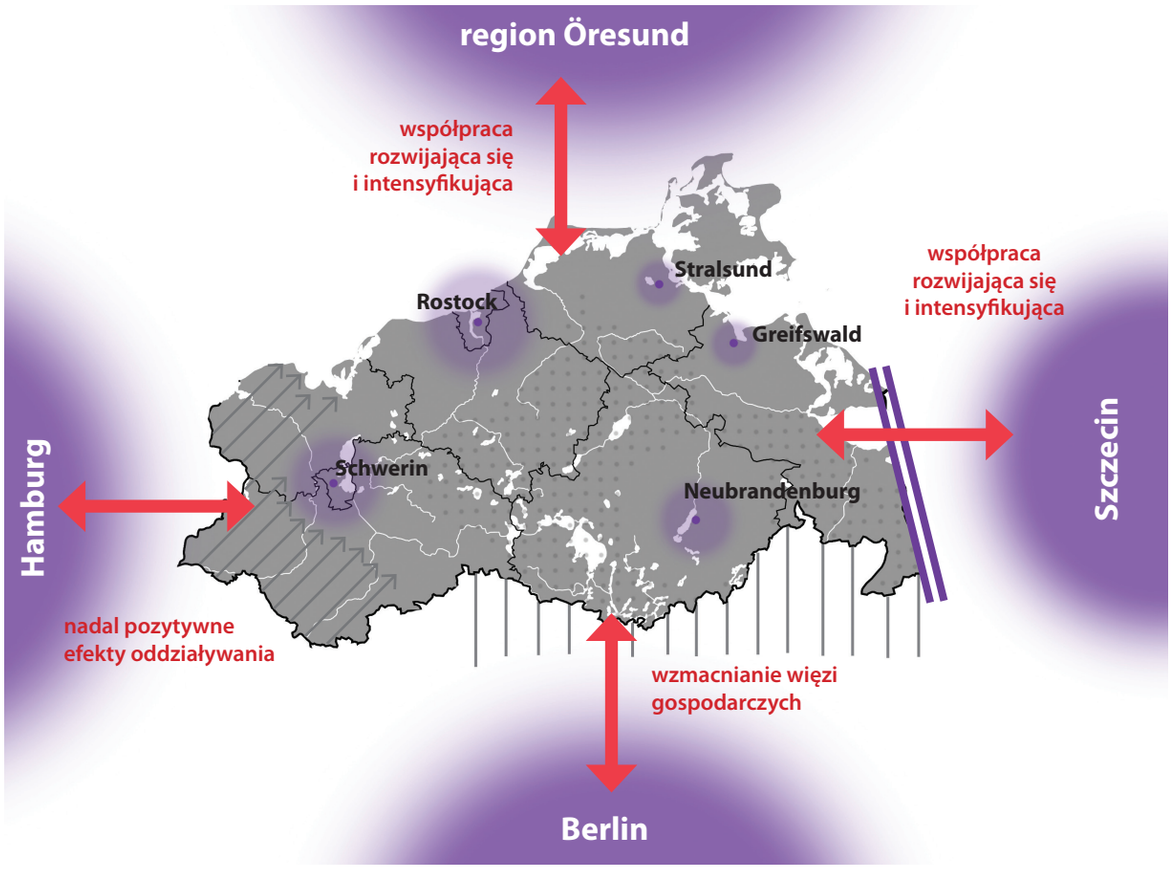
3.2. Cele i plany rozwoju kraju Meklemburgia-Pomorze Przednie w polsko-niemieckim regionie przygranicznym.

Petra Schmidt-Kaden,
Departament Planowania Przestrzennego w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Rozwoju Regionalnego Meklemburgii-Pomorza Przedniego

Temat „ścisłej współpracy polsko-niemieckiej" jest ulubionym tematem rozmaitych oficjalnych przemówień polityków (tzw. „Sonntagsrede" – pol. „mowa trawa"). Rzeczywistość nie jest już tak łatwa, i codzienna, autentyczna współpraca napotyka na wiele trudności. Wyzwaniem są różnice administracyjne, kompetencyjne urzędników oraz odmienne podstawy kulturowe. Regiony różnią się podejściem do zagadnień korytarzy transportowych, występuje również pomiędzy nimi konkurencja gospodarcza. Pomimo różnic współpraca jest konieczna, aby móc wspólnie konkurować na poziomie całej Europy. Mimo wspomnianych barier, współpraca kraju związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie ze Szczecinem trwa od wielu lat, z mniejszą lub większą intensywnością, ale jest to współpraca stała i konkretna. Współdziałanie jest tym bardziej istotne, że Szczecin stanowi centrum rozwoju całego obszaru, także po stronie niemieckiej. Znajdują się tam małe miasteczka i miejscowości o charakterze przestrzeni wiejskiej. Ważną kwestią jest podjęcie działań służących wywieraniu pozytywnego wpływu na rozwój gospodarczy całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Przyczynić się do tego mogą połączenia drogowe na poziomie regionalnym, zapewniające dobrą dostępność komunikacyjną do Szczecina partnerom po stronie niemieckiej.

W swoim wystąpieniu Petra Schmidt poruszyła 5 kwestii – w zwięzły sposób przestawiła najważniejsze założenia Krajowego Programu Rozwoju Przestrzennego Meklemburgii –Pomorza Przedniego; omówiła zasady międzynarodowego i bilateralnego planowania przestrzennego, przytoczyła przykłady bilateralnej współpracy z Polską w zakresie planowania przestrzennego.

W końcowej części wystąpienia zwróciła uwagę na zagadnienia związane ze zmianami klimatycznymi oraz z wymianą oświatową. Petra Schmidt przedstawiła program rozwoju przestrzennego Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Powstawał przy udziale naukowców z Uniwersytetu w Rostocku i oparty jest on na założeniu, że region Morza Bałtyckiego będzie się dynamicznie rozwijał, a rozwój możliwy jest tylko poprzez codzienną współpracę i połączenia z Polską. Rozkwit musi być oparty o otwarcie się na UE. Planiści z Meklemburgii dużą wagę przywiązują do swojego „rodzimego" sąsiedztwa, a więc do oddziaływania metropolii Hamburga i Berlina, a także Kopenhagi, jednak także Szczecin musi być włączony w szerszą współpracę z partnerami po stronie polskiej. W planie przewidziany jest rozwój ponadlokalnych (regionalnych) korytarzy transportowych oraz ulepszenie transgranicznych



Rys. 32. Krajowy Program Rozwoju Przestrzennego Meklemburgii–Pomorza Przedniego – powiązania z sąsiednimi regionami.

Źródło: opracowanie własne.

połączeń transportowych. Strona niemiecka docenia fakt, że Szczecin uważa swoje związki z Meklemburgią jako tak samo ważne, jak co najmniej powiązania z Warszawą. W świadomości niemieckich planistów Szczecin już dziś funkcjonuje jako przyszłe „Obercentrum" (centrum nadrzędne) również dla sąsiadującego z nim bezpośrednio obszaru niemieckiego pogranicza.

Petra Schmidt podjęła także temat dość żywy po niemieckiej stronie granicy, a związany z polskimi planami lokalizacji energetyki jądrowej w pobliżu granicy. Opinia publiczna, jak również lokalne władze są zaniepokojone tymi planami. Dość powszechne jest stanowisko, że zapisy odnośnie elektrowni atomowych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego powinny uwzględniać transgraniczne oddziaływanie na środowisko. Mając świadomość, że koncepcje rozwoju energetyki jądrowej powstają na szczeblu rządowym, Petra Schmidt wyraziła nadzieję, że jej głos, za pośrednictwem polskich uczestników konferencji, zostanie przekazany decydentom warszawskim.

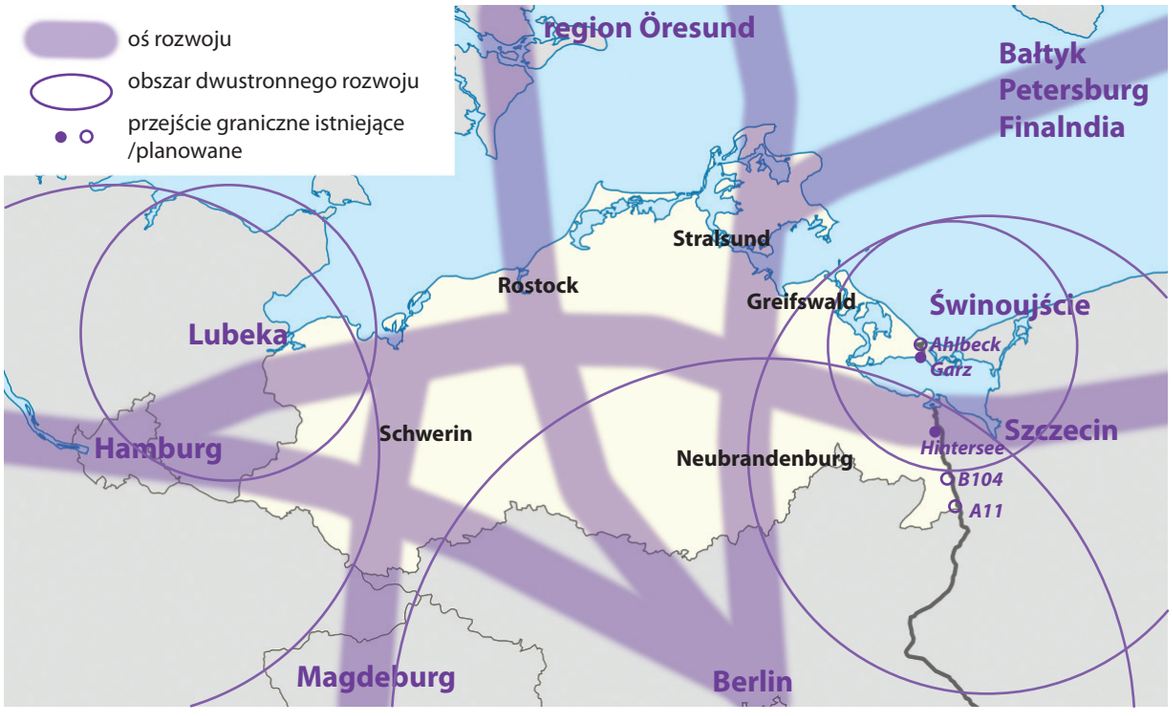
Problemy, nawet trudne, można z powodzeniem rozwiązywać lokalnie. Dobrym przykładem współpracy transgranicznej jest dbanie o stan przyrodniczy Doliny Dolnej Odry. We wspólne przedsięwzięcia, służące np. poprawie komunalnej

sieci połączeń komunikacyjnych w tym obszarze angażuje się aż 30 gmin z Meklemburgii, Brandenburgii i z graniczącego z nimi województwa zachodniopomorskiego.

Jednym z priorytetów Pomorza Przedniego jest zrównoważony rozwój przestrzenny: jego wdrażanie należy opierać na wytycznych unijnych. Do znaczących dokumentów należą – Agenda Terytorialna UE oraz dokumenty VASAB. Nie mają one wiążącej mocy prawnej, jednak ich wskazówki powinny być uwzględniane.

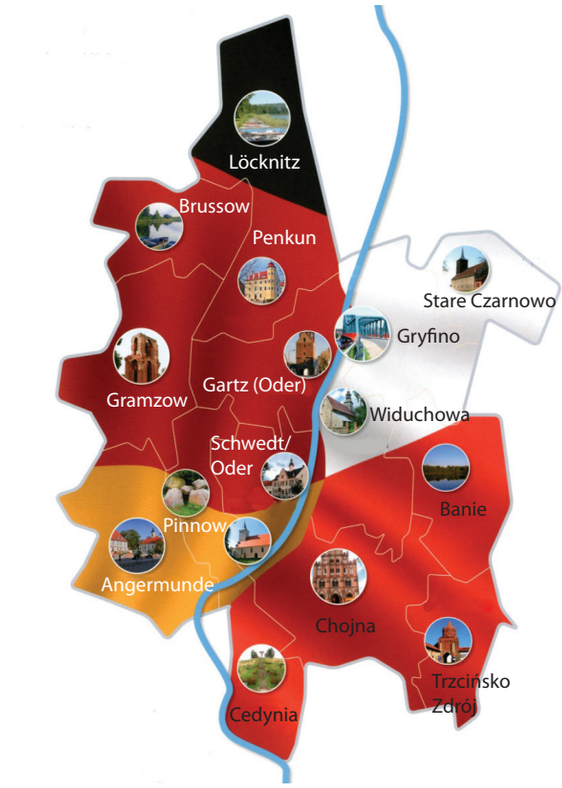
Ważną inicjatywą polityczną jest Partnerstwo Odry. Jej celem powinno być jednak powstanie bezpośrednich połączeń, a nie tylko projektów współpracy. Najważniejszym powiązaniem jest bezpośrednie połączenie ze Szczecinem. Mianem „dramatycznego tematu" nazwała prelegentka temat czasu podróży ze Schwerina do Szczecina. Sytuacja jest tu jeszcze gorsza niż na kierunku Szczecin Berlin. Problemem we współpracy jest także komunikacja publiczna i słaby rozwój tych powiązań: doskonale temat ten opisuje projekt MORO (Modelowe przedsięwzięcia ładu przestrzennego) dotyczący linii kolejowych. Powiązania Meklemburgii-Pomorza Przedniego ze Szczecinem powinny uzyskać rangę priorytetu.

Kolejnym pierwszoplanowym celem powinno być utworzenie bezpośredniego połączenia linią kolejową ze Świnoujścia do Berlina przez most w Karninie. Ministerstwo transportu w Schwerinie spotkało się z krytyką za wycofanie się z tego projektu, wynikało to jednak z braku możliwości jego finansowania. W tej chwili trwa dyskusja nie nad tym, czy uruchomić połączenie, ale nad formułą jego finansowania. – Chciałabym tutaj wyraźnie stwierdzić, że nie oznacza to odstąpienia od projektu – zapewniała Petra Schmidt.



Rys. 33. Krajowy Program Rozwoju Przestrzennego Meklemburgii-Pomorza Przedniego – osie rozwoju w obszarze transgranicznym.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 34. Obszar gospodarczy „Dolina Dolnej Odry”. Źródło: opracowanie własne.

Obecnie, w ramach opracowywania master planu dla Meklemburgii, zlecono prace badawcze na temat możliwości wykorzystania współpracy ze Szczecinem w rozwoju Pomorza Przedniego. Współpraca w ramach porozumienia PAPS (Prenzlau, Angermünde, Pasewalk, Szczecin) jest dobrym znakiem dla szans rozwoju regionu. W przyszłości projekty powinny koncentrować się także na kwestiach demograficznych i na możliwości pozyskania wykwalifikowanej siły roboczej po obu stronach granicy. W tej chwili sytuacja ta nie wygląda optymistycznie.

Wybrzeże Bałtyku jest znaczącym czynnikiem rozwoju i z tego powodu morze przybrzeżne musi być włączone w obszar planowania. W ramach projektów INTERREG możliwe jest ustalenie podstaw teoretycznych jego wykorzystania. Konieczne jest uwzględnianie interesów ochrony środowiska, swobody żeglugi, gazociągów oraz wpływu zmian klimatycznych na region.

Właśnie gospodarka w dobie zmian klimatycznych jest tą dziedziną, która znajduje się w centrum uwagi planistów ze Schwerina. Jest ona przedmiotem projektu modelowego MORO KLIMA – „Pomorze Przednie. Strategie przestrzenne przy zmianach klimatycznych”. Współpraca ze stroną polską jest tu – zdaniem Schmidt – wręcz niezbędna.

Na koniec swojego wystąpienia prelegentka podjęła temat wspólnej, polsko-niemieckiej wymiany edukacyjnej. Na pierwszym miejscu wymieniła współpracę szczecińskich szkół wyższych z uczelniami Meklemburgii. Konkretnymi przykładami kooperacji jest np. polsko-niemiecki kierunek studiów „Informatyka gospodarcza”, z możliwością zdawania egzaminów w Szczecinie i w Wismarze, i honorowania dyplomów po obu stronach granicy.

W podsumowaniu znalazło się jeszcze raz stwierdzenie, że współpraca między landem Meklemburgii a Szczecinem powinna polegać na codziennych, bliskich, a nie tylko okazjonalnych kontaktach.

Ad vocem

Stanisław Dendewicz – Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w nawiązaniu do wypowiedzi Petry Schmidt:

Wystąpienie Petry Schmidt w części dotyczącej uwzględniania niemieckich opinii w zachodniopomorskim planie zagospodarowania przestrzennego, skłoniło dyrektora Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Woj. Zachodniopomorskiego, Stanisława Dendewicza do odpowiedzi na kilka kwestii.

Dyrektor podkreślił wolę rozmów ze stroną niemiecką w sprawie polityki przestrzennej województwa i tych zagadnień, które zostały poruszone w wypowiedzi Petry Schmidt (transgraniczna ocena oddziaływania na środowisko). Wnioski z tych rozmów, które uzyskają konsensus, zostaną wprowadzone w postaci zmian do uchwalonego w 2010 roku planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Dyrektor przypomniał wypowiedź Danuty Dominiak-Woźniak z Ministerstwa Infrastruktury RP, która wspominała pierwszego dnia konferencji sprawę przyspieszenia likwidacji bariery w połączeniu Berlin – Szczecin oraz fakt, że jest to bezdyskusyjnym priorytetem, jeśli chodzi o rozwój przestrzenny oraz komplementarne wykorzystanie funkcji zarówno dla europejskiej metropolii Berlina, jak i aspirującego do roli metropolii Szczecina.

Również wypowiedź Petera Schirmera, który odniósł się do zbyt odległego terminu likwidacji bariery sprawnego funkcjonowania linii kolejowej pomiędzy Szczecinem a Berlinem (po roku 2016), spotkała się z całkowitym poparciem dyrektora Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej. Dodał, że kwestia ta podlegać musi dalszej dyskusji pomiędzy naszymi krajami. Drugie powiązanie Berlina ze Świnoujściem poprzez odbudowę mostu w Karninie jest już priorytetem w strategii miejskiej Świnoujścia i będzie niewątpliwie priorytetem strony Polski, ale po zakończeniu rozmów i podpisaniu umowy dotyczącej realizacji połączenia Berlin – Szczecin.

Jeśli chodzi o energetykę jądrową, dyrektor Dendewicz podkreślił, że są to kompetencje rządowe i partnerem do rozmów w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko po stronie polskiej jest Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Ważnym zagadnieniem dotyczącym planowania przestrzennego województwa jest jego rozszerzenie o tematykę planowania na morzu. Strona polska bardzo pozytywnie ocenia doświadczenia strony niemieckiej w tym zakresie i pragnie z nich korzystać. Dyrektor Dendewicz poinformował, że Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego jest organizatorem seminarium, dotyczącego planowania na morzu, które odbędzie się w listopadzie 2011 r. w Szczecinie.

Uczestnikami seminarium będą również przedstawiciele Dyrektoratu Generalnego ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa Komisji Europejskiej(DG Mare); w jego trakcie prowadzone będą dyskusje na temat wprowadzenia wspólnych procedur dotyczących planowania przestrzennego na obszarach morskich państw położonych nad Morzem Północnym i nad Bałtykiem. Strona niemiecka zostanie również zaproszona na to spotkanie.

Christiane Falck-Steffens,
Dyrektor Urzędu ds. Porządku Przestrzennego i Planowania Landowego, Meklemburgia-Pomorze Przednie

3.3. Polityka przestrzenna Pomorza Przedniego w odniesieniu do rozwoju przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Regionalny program rozwoju przestrzennego Pomorza Przedniego (RREP VP-Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern) ustalany jest w cyklu 10-letnim. Zawarte w nim ustalenia mają charakter prawnie wiążący, co oznacza, że stanowią prawo lokalne. Na poziomie strategii program zawiera wytyczne (die Leitlinie), określające główne, obowiązujące kierunki rozwoju na najbliższe 10 lat. Dokument musi być spójny z nadrzędnymi aktami prawnymi czyli z Dyrektywą Unijną 2001/42/EG, federalną ustawą o ładzie przestrzennym (Raumordnungsgesetz des Bundes), krajową ustawą o planowaniu przestrzennym Meklemburgii Pomorza Przedniego (Landesplanungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern) oraz z programem rozwoju przestrzennego Meklemburgii (Landesraumentwicklungs programm M-V).

W 2011 roku wejdzie w życie nowy program rozwoju przestrzennego Pomorza Przedniego. Zawiera następujące wytyczne: wzmocnienie pozycji Pomorza Przedniego w obszarze Morza Bałtyckiego, utworzenie i utrzymanie miejsc pracy, wzmocnienie systemu ośrodków centralnych, wzmocnienie wiodących gałęzi gospodarki: turystyki, rolnictwa, gospodarki leśnej, usług i gospodarki morskiej. Dokument określa następnie parametry przestrzenne, gospodarcze i demograficzne regionu (m.in. zawiera prognozy demograficzne do roku 2030 – niekorzystne) a w rozdziale 3. wyznacza ramy rozwoju ogólnoprzestrzennego. Jako ośrodki nadrzędne (Oberzentren) figurują tam: Stralsund i Greifswald, natomiast wśród tzw. średnich centrów 4 znajdują się na pograniczu polsko-niemieckim: Anklam, Wolgast, Pasewalk i Ueckermunde. Natomiast wśród 24 tzw. centrów podstawowych w pobliżu granicy znajduje się 8: Ducherow, Eggesin, Ferdinandshof, Heringsdorf, Löcknitz, Lubmin, Torgelow, Zinnowitz.

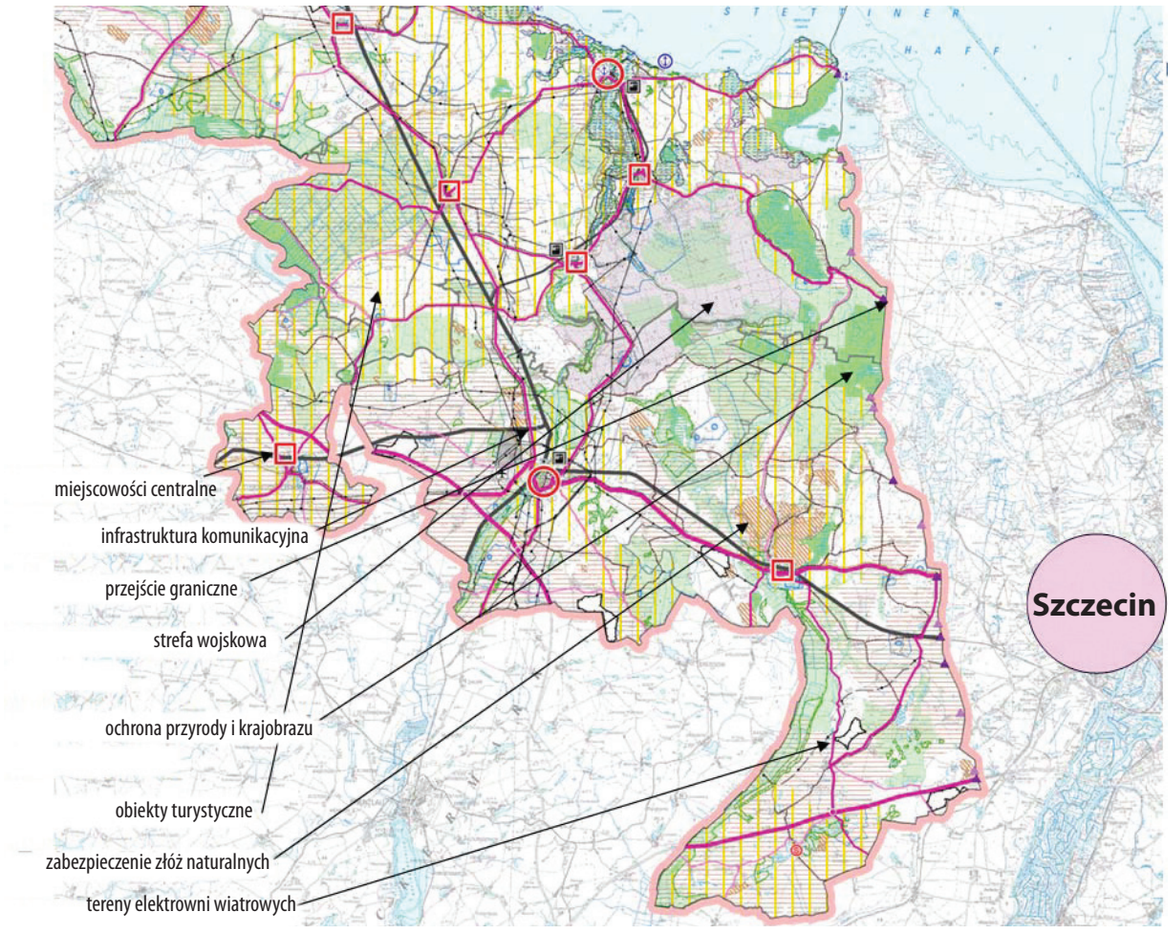
Wśród 16 najważniejszych regionalnych ośrodków turystycznych 5 znajduje się w przestrzeni granicznej: Karlshagen, Koserow, Loddin, Trassenheide i Ückeritz. Natomiast najważniejsze ośrodki osadnictwa rolniczego to m.in. Krien, Lassan, Penkun, Spantekow, Usedom i Züssow – – wszystkie w promieniu ok. 30 km od granicy. Już choćby z tego prostego zestawienia wynika, że duży odsetek ważnych dla regionu ośrodków znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie granicy z Polską, a w tej przestrzeni geograficznej oznacza to, że znajdują się także w promieniu oddziaływania metropolii Szczecina. Konsekwencją tego jest zapis 4, rozdziału 3, który brzmi: „Die günstige Lage Vorpommerns im sich wirtschaftlich und kulturell dynamisch entwickelnden Ostseeraum und die Nähe zur Metropole Berlin und zum Oberzentrum Stettin sollen offensiv für die Entwicklung der Region genutzt werden."

(„Wykorzystanie dogodnego położenia Pomorza Przedniego jak również dynamicznego rozwoju kultury i gospodarki całego obszaru bałtyckiego, a także bliskość metropolii berlińskiej i Szczecina do rozwoju naszego regionu."). Szczecin nazywany jest w planistyce niemieckiej „Oberzentrum" co ma także swoje historyczne uzasadnienie.

W programie określone są między innymi powiązania regionu z obszarami zewnętrznymi (w tym z Polską) oraz sposób zapewnienia i zabezpieczenia miejsc pracy. Rozwój Pomorza Przedniego będzie oparty o ośrodki osadnicze, w których będą skupione środki finansowe oraz miejsca pracy. Działalność związana z wysokimi technologiami skoncentrowana będzie w Greifswaldzie.

Ważnym aspektem rozwoju Pomorza Przedniego jest jego turystyczny charakter. W koncepcjach promocji turystycznej regionu preferowane są oferty, wyróżniające region spośród ofert innych regionów Niemiec. Za przykład może posłużyć Centrum Historyczne w Peenemuende albo historyczny 4,5 km kompleks wypoczynkowy na Rugii (Prora), zbudowany jeszcze przez nazistów, a dziś stanowiący osobliwość na skalę światową.

Turystyka zależy od jakości krajobrazu, a ta związana jest ze zrównoważonym rozwojem rolnictwa. Dla rozwoju turystyki muszą być też utrzymane odpowiedniej jakości wartości kulturowe, w tym kontekście ważne są ponadregionalne powiązania kulturowe ze Szczecinem. Wielojęzyczność w obszarze Pomorza Przedniego wpłynie korzystnie na



Rys. 35. Mapa - załącznik do RREP VP. Powiat Uecker-Randow.
Źródło: opracowanie własne.

jego rozwój. Z faktu tego wynika także konieczność zwiększenia liczby szkół oraz przedszkoli polsko-niemieckich.

Zmiany demograficzne warunkują rozwój gospodarczy: istnieje konieczność dopasowania przestrzennego rozmieszczenia usług do sytuacji zmniejszającej się liczby ludności, zwłaszcza w kwestii szkolnictwa. Celem jest osiągnięcie stanu rozwoju infrastruktury, który będzie umożliwiał obniżenie kosztów jej utrzymania w przyszłości.

Pomorze Przednie zwiększa swoją atrakcyjność inwestycyjną wyznaczając obszary pod duże parki przemysłowe (o powierzchni powyżej 100-200 ha). Przeznaczone są one pod przemysł uciążliwy dla środowiska, a ich lokalizacja uwzględnia odpowiednią odległość od obszarów turystycznych. Najważniejsze rzemieślnicze i przemysłowe ośrodki to: teren przemysłowy Lubminer Heide oraz Sassnitz – Mukran – Lietzow, teren przemysłowo-rzemieślniczy Pasewalk oraz park przemysłowy Pommerndreieck (Greifswald-Grimmen-Stralsund). Jeśli chodzi o koncentrację wielkopowierzchniowych przedsięwzięć handlowych – przewiduje się ich lokalizację w centralnych ośrodkach regionu, tak, by nie naruszać przestrzeni krajobrazowej obszarów mniej zurbanizowanych.

Kolejnym ważnym rozwiązaniem planistycznym jest wspieranie drobnego handlu i przeciwdziałanie powstawaniu pojedynczych inwestycji w handlu detalicznym, dominujących nad całym obszarem. Wyzwaniem dla Pomorza Przedniego jest zagospodarowanie infrastruktury pozostałej po przejściach granicznych; powinny powstać tam nowe strefy aktywności gospodarczej oraz miejsca pracy. Przewiduje się (przy współpracy z sąsiadami) odbudowanie starych dróg, kończących się do tej pory na granicy oraz zbudowanie ścieżek rowerowych łączących miasta w sąsiadujących ze sobą krajach.

Obecnie opracowywany jest plan rozwoju transportu publicznego dla obszaru Pomorza Przedniego. Szczególną rolę będą w nim odgrywać połączenia transgraniczne. Na prezentowanej mapie będącej załącznikiem do RREP VP widać wyraźnie powiązania z metropolią Szczecina.

Wśród pozytywnych dla Szczecina efektów rozwoju przestrzennego Pomorza Przedniego wymienia się m.in. efekt synergii przez: wspólną promocję regionów turystycznych, współpracę ważnych ośrodków badawczych i kooperację w dziedzinie ochrony środowiska.

Prowadzone są także prace nad koncepcją polityki energetycznej Pomorza Przedniego, będącej w pewnym sensie kontynuacją projektu MORO odnośnie zmian klimatycznych. W spotkaniach owego projektu uczestniczyli także przedstawiciele Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej. Spotkanie w sprawie wcześniej omówionego projektu odbędzie się po przerwie wakacyjnej. Celem tego opracowania jest określenie polityki przestrzennej w zakresie wytwarzania i wykorzystywania wszystkich form energii.

Problemem rozwoju Pomorza Przedniego jest zapewnienie dostępu do usług medycznych w sytuacji malejącej liczby ludności. Działania, jakie są planowane w tym zakresie, obejmują m.in. stypendia dla studentów medycyny pod warunkiem późniejszej pracy na obszarze Pomorza Przedniego (nawet w wysokości 1000 euro). Innym działaniem jest rozwój telemedycyny oraz wspólne projekty Uniwersytetu w Greifswaldzie i Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego. Przewiduje się wspólny rozwój medycyny społecznej (community medicine). Dostęp do specjalistycznych porad medycznych dla obszaru Pomorza Przedniego może być także zapewniony przez Berlin i Szczecin.

Ważną okolicznością w planowaniu przestrzennym Pomorza Przedniego jest wprowadzana z początkiem listopada bieżącego roku reforma administracyjna kraju związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie. Planowanie przestrzenne obszaru Pomorza Przedniego oraz obszaru pogranicza ma polegać na realizowaniu obecnych koncepcji a nie tworzeniu nowych, które mogą w praktyce opóźniać postęp prac. Koncepcje te powinny być uzupełniane i aktualizowane co 2-3 lata.

Kończąc wystąpienie Christiane Falck-Steffens wyraziła nadzieję na dalszą współpracę i przyszłe spotkania warsztatowe.

3.4. Kierunki rozwoju Schwedt

Jürgen Polzehl,
Burmistrz Miasta Schwedt

Odra jest najważniejszą osią powiązań Schwedt ze Szczecinem i potrzebne są na niej nowe mosty, w sensie dosłownym i metaforycznym. Schwedt widzi swoją szansę w osi rozwoju Berlin – Schwedt – – Szczecin i ma nadzieję na współpracę z obiema metropoliami. Początek we współpracy ze stroną polską jest już poczyniony – Schwedt związany jest partnerstwem z trzema zachodniopomorskimi miastami: Koszalinem, Gryfinem i Chojną. Doświadczenia ze współpracy są jak najlepsze. Miasto liczy 34 tys. mieszkańców i jest ważnym ośrodkiem przemysłowym (30% zatrudnionych w mieście pracuje w rafinerii). Oprócz przemysłu petrochemicznego w Schwedt zlokalizowana jest także fabryka papieru oraz port rzeczny.

Analiza SWOT dla miasta Schwedt wskazuje na jego mocne strony: to przede wszystkim dobra infrastruktura społeczna (rekreacja, sport i kultura), walory krajobrazowe, duże rezerwy nieruchomościowe, przyzwoita struktura gospodarki. Wśród szans rozwojowych wymienia się także bliskość granicy z Polską. Jako ośrodek średniej wielkości, Schwedt oddziałuje na wschodnią część powiatu Uckermark – Gartz, Pinnow i Angermünde.

Miasto dąży do stworzenia wizerunku, który będzie stymulował dalszy jego rozwój. Schwedt współpracuje w ramach wielu projektów INTERREG czy LEADER (współpraca miejsko-wiejska). Współpraca miasto-wieś dobrze się układa po stronie niemieckiej, natomiast słabiej ze stroną polską; jej intensyfikacji służy Euroregion Pomerania, targi regionalne, Park Dolnej Odry, ochrona turystyki wodnej przed katastroficznymi powodziami i ścieżki rowerowe (finansowo wspierane w ramach programu INTERREG IVA). Powstał w tym celu „Transgraniczny Plan Działania", określający kierunki aktywności po obu stronach granicy. W kręgu partnerów Schwedt znajdują się takie gminy jak Chojna, Gryfino, Kołbaskowo, brakuje wciąż Szczecina. Planowane są przedsięwzięcia poprawiające infrastrukturę turystyczną, unifikujące transgraniczny system oznakowania, rozwijane są spotkania polsko-niemieckie. W celu lepszej komunikacji utworzono połączony portal informacyjny.

Wspólne inwestycje w połączenia turystyczne („Poznać i docenić sąsiadów") przekraczają sumę 7,4 mln euro. Są to środki INTERREG IV, w których partycypują miejscowości Brüssow, Gartz, Oder-Walse, Angermünde, Schwedt, Banie, Cedynia, Chojna, Gryfino, Kołbaskowo, Stare Czarnowo i Trzcińsko-Zdrój.

Inne przykłady projektów to polsko-niemieckie ogrody, projekty kulturalne, projekt Dolina Miłości. Schwedt pragnie stać się ośrodkiem turystyki wodnej, dlatego podejmowane są w nim inicjatywy, takie jak: centrum sportów wodnych w Schwedt czy marina dla kajaków.

Modelowy projekt planowania przestrzennego (MORO), pod nazwą „Transgraniczny plan

Rys. 36. Projekt INTERREG – centrum sportów wodnych w Schwedt.
Źródło: prezentacja konferencyjna.

działania – tworzenie wspólnego obszaru gospodarczego Dolina Dolnej Odry z uwzględnieniem metropolii Szczecin" jest w istocie zaproszeniem metropolii nadodrzańskiej do ściślejszej współpracy. Burmistrz Polzehl wyraził w imieniu miasta wolę nawiązania dobrych relacji ze Szczecinem, których celem ma być wspólne wykorzystanie potencjałów. W obu miastach występuje zapotrzebowanie na siłę roboczą i uczelnie szczecińskie mogą współpracować w tym zakresie z Schwedt. Przykładem takich prób współpracy jest list intencyjny podpisany przez władze Schwedt z Uniwersytetem Szczecińskim. Powinno powstać także opracowanie naukowe lub eksperckie na temat najbardziej poszukiwanych branż i zawodów, w których należy kształcić młodych ludzi. Współpraca z uczelniami mogłaby przyjąć formę podobną do tej, jaka nawiązana została z Wyższą Szkołą Zawodową w Neubrandenburgu. Jest nawet koncepcja utworzenia filii Uniwersytetu Szczecińskiego w Schwedt w celu zapewnienia miastu wykwalifikowanej kadry.

Sprawy gospodarcze są ważne dla współpracy międzynarodowej. Prowadzone wśród polskich mieszkańców badania wykazały, że Polacy mieszkający w Niemczech wolą pracować w Polsce. Kolejnym istotnym aspektem rozwoju Schwedt jest fakt, że 80-90% statków zawijających do tego miasta to statki polskie. W ramach „Partnerstwa Odry" możliwe byłoby planowanie rozwoju ponadregionalnej infrastruktury komunikacyjnej.

Miasto nadal chce rozwijać współpracę gospodarczą i w tym celu potrzebuje połączenia kolejowego ze Szczecinem a także nowego, lepszego połączenia drogowego ze stroną polską. Po stronie niemieckiej jest zgoda na nowe przejście graniczne, brak jej jednak w dalszym ciągu po stronie polskiej. Połączenie to umożliwiłoby wyprowadzenie uciążliwego tranzytowego ruchu samochodowego z centrum miasta.

Panel dyskusyjny nr III
transgraniczny region metropolitalny Szczecina – perspektywa niemiecka

Prowadzący: Peter Schirmer, Stały Zastępca Wspólnego Departamentu Planowania Przestrzennego Berlina-Brandenburgii

Uczestnicy: Christiane Falck-Steffens, Jürgen Polzehl, Katarina Erdmenger, Stanisław Dendewicz, Petra Schmidt

Peter Schirmer: Tym razem proponuję oddać głos naszemu audytorium. Proszę o pytania z sali.

„Co Pomorze Przednie zamierza uczynić, aby promować turystyczne wykorzystanie nie tylko przystani i portów jachtowych, ale także brzegów?“

Dr Zbigniew Zbroja, prezes Stowarzyszenia „Transgraniczny Klaster Szlak Wodny Berlin-Szczecin--Bałtyk”: Wątpliwość wzbudziło zlikwidowanie w strategii rozwoju Pomorza Przedniego zapisów związanych z portami i przystaniami jachtowymi na wyspach Rugia, Uznam i Wolin. W obszarze ujścia Odry jest łącznie w Polsce i w Niemczech około 100 portów i przystani żeglarskich. Po otwarciu Strefy Schengen wzrasta ruch jachtów, jednak płyną one tranzytowo i nie zatrzymują się na dłużej przy brzegu. Stowarzyszenie, reprezentowane przez dr Zbroję usiłuje odmienić tę tendencję poprzez wypromowanie szlaku żeglarskiego Berlin – Szczecin – Bałtyk. Istotą tego produktu jest łączenie inicjatyw turystycznych na szlaku. Dr Zbroja zadał także pytanie: „Co Pomorze Przednie zamierza uczynić, aby promować turystyczne wykorzystanie nie tylko przystani i portów jachtowych, ale także brzegów?“

Christiane Falck-Steffens: Temat turystyki jachtowej jest bardzo ważny dla Pomorza Przedniego. Zdaniem Christiane Falck-Steffens liczba portów jest jednak mniejsza. Celem koncepcji rozwoju turystyki wodnej jest takie rozmieszczenie portów, aby były wzajemnie osiągalne w ciągu jednego dnia żeglugi. Cel ten w zdecydowanej większości został osiągnięty. Przystanie znajdują się w małych miejscowościach, które nie są w stanie spełniać potrzeb rozrywkowych i kulturalnych żeglarzy, np. jeśli chodzi o kina czy dyskoteki. Wiele innych usług można zaoferować jednak turystom, dlatego prowadzone są prace mające na celu takie kształtowanie małych miejscowości, aby mogły zapewnić odpowiedni wachlarz towarów i usług oraz mogły służyć do wypoczynku żeglarzy na lądzie.

„Czy powinien powstać nowy most w Schwedt?“

Peter Schirmer: Podkreślił konieczność budowy nowego mostu nad Odrą w Schwedt, co mogłoby stworzyć warunki analogiczne do sytuacji na pograniczu francusko – niemieckim, nad Renem. Jego zdaniem mosty nie powinny być na takiej rzece w odległości większej niż 20 km, a obecnie znajdują się co 60 km. Czy powinien powstać nowy most w Schwedt?

Jürgen Polzehl: Mosty powinny być budowane tam, gdzie występuje przepływ ludzi i towarów. Obecnie transport samochodowy ze Schwedt do Polski przechodzi przez centrum Schwedt. W rezultacie normy Unii Europejskiej dotyczące ochrony przed hałasem są przekraczane, a mieszkańcy żądają poprawy sytuacji. Proponujemy nowe przejście do Polski, w miejscu, które nie byłoby tak uciążliwe dla mieszkańców.

Peter Schirmer skierował pytanie do Dyrektora RBGP Stanisława Dendewicza o punkt widzenia Polski w sprawie inwestycji budowy mostu.

Stanisław Dendewicz: Temat mostu Ognica jest znany i był wielokrotnie sygnalizowany przez stronę niemiecką. Wymaga on dalszej dyskusji, jednak istnieje szereg ważniejszych przedsięwzięć na pograniczu polsko-niemieckim. Przedstawione tutaj argumenty są przesłanką do podjęcia wspólnych prac na temat planowania przestrzennego na całym polsko-niemieckim pograniczu. Słusznym jest stwierdzenie, że obiekty mostowe realizowane są według potrzeb transportowych. Zasadniczym parametrem w tym zakresie jest przepustowość obiektów istniejących, a most w Schwedt ma 50-procentową rezerwę przepustowości. Dyrektor jeszcze raz potwierdził potrzebę nowych powiązań, w związku z czym konieczne jest stworzenie wspólnych opracowań o charakterze planistycznym. Mapa powiązań transportowych obszaru Partnerstwa Odry udowodniła taką potrzebę, a konferencyjne obrady pokazały celowość opracowań także w zakresach innych niż transport.

Czy planowanie przestrzenne powinno być regulowane przez dyrektywy Unii Europejskiej?

Peter Schirmer: Czy planowanie przestrzenne powinno być regulowane przez dyrektywy Unii Europejskiej? Czy UE powinna mieć więcej kompetencji w zakresie planowania przestrzennego?

Petra Schmidt: Pomysł ten jest bardzo kontrowersyjny i dlatego poddawany jest silnej krytyce. W Niemczech panuje przekonanie, że UE nie powinna mieć w tym zakresie żadnych kompetencji. Ta dziedzina powinna przynależeć kompetencjom narodowym. Inaczej wygląda sytuacja w planowaniu na morzu. Dyrekcja Generalna ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa wprowadziła regulacje dotyczące planowania na morzu, które muszą być wprowadzone przez wszystkie kraje. Jest to zrozumiałe, chociażby ze względu na wspólne zasoby i ochronę środowiska. Strona niemiecka chce mieć wpływ na ich kształt. Uważa także, że określenie zakresu kompetencji w planowaniu przestrzennym nie powinno być narzucane przez UE. Niemniej jest to kwestia otwarta, pod warunkiem, że zgłoszone zostaną w tym względzie konstruktywne propozycje.

Katarina Erdmenger: Kompetencje w planowaniu rozwoju zostały w Traktacie Lizbońskim podzielone pomiędzy kraje członkowskie a Unię Europejską. Kwestia planowania przestrzennego na poziomie UE jest bardzo dyskusyjna.

Peter Schirmer: Czy jest możliwe używanie języka angielskiego we wspólnym polsko-niemieckim planowaniu przestrzennym?

Christiane Falck-Steffens: Przy projektach, realizowanych w ramach Euroregionu Pomerania stosowana jest forma dwujęzyczna. Nastręcza to pewne trudności przy precyzyjnym tłumaczeniu. Angielski jest dobrym pomostem, który jest zrozumiały dla fachowców i pozwala im jednocześnie odejść od ograniczeń związanych z terminami fachowymi i ich tłumaczeniem. Opracowanie to powinno jednak trafić do małych gmin, co może spowodować pewne problemy i bariery ze względu na konieczność stosowania języka urzędowego.

Jürgen Polzehl: Jeśli dokument ma trafić bezpośrednio do obywateli, musi być w ich narodowym języku.

Czy pomimo różnic zdań pomiędzy stroną polską a niemiecką na temat ważnych projektów w planowaniu regionalnym, da się stworzyć wspólnie metropolię Dolnej Odry, jak w przypadku metropolii Górnego Renu?

Peter Schirmer: Są różnice zdań pomiędzy stroną polską a niemiecką na temat ważnych projektów w planowaniu regionalnym, takich jak np. Scandria i CETC. Czy pomimo tych różnic da się stworzyć wspólnie metropolię Dolnej Odry, jak w przypadku metropolii Górnego Renu?

Petra Schmidt: W Meklemburgii-Pomorzu Przednim nie ma regionu metropolitalnego. Kraj związkowy znajduje się w obszarze oddziaływania metropolii Hamburga i Szczecina oraz w niewielkim stopniu – Berlina. Warto byłoby pogłębić dyskusję na temat oddziaływania metropolii w oparciu o przykłady innych obszarów transgranicznych. – np. Belgii, Francji, Szwajcarii.

W zakresie wspólnego planowania obszarów oddziaływania na stronę niemiecką możliwe jest podjęcie współpracy i temat ten powinien być przedyskutowany na następnym spotkaniu Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej.

Stanisław Dendewicz: Z zadowoleniem przyjął deklaracje Petry Schmidt i wyraził nadzieję, że w ramach tej konferencji podjęta będzie inicjatywa takiej współpracy. W planowaniu obszarów morskich Województwo Zachodniopomorskie chciałoby mieć podobne kompetencje planowania przestrzennego jak kraj związkowy Meklemburgia-Pomorze Przednie. Dyrektor przypomniał też o prowadzonych przez Komisję Europejską pracach w zakresie planowania przestrzennego na morzu.

„Jak strona niemiecka widzi możliwość takiej wspólnej pracy nad koncepcją obszaru metropolitalnego w ujęciu transgranicznym?“

Jednym z głównych celów bloku tematycznego oraz dyskusji panelowej jest uzyskanie odpowiedzi od strony niemieckiej na pytanie o możliwość współpracy nad koncepcją obszaru metropolitalnego w ujęciu transgranicznym. Chodzi bardziej o organizacyjne możliwości podjęcia takiej współpracy. Strona polska podpisała porozumienie między SSOM, Świnoujściem, gminami euroregionu i województwem w sprawie prac nad priorytetami dotyczącymi strony polskiej. Celem spotkania jest określenie ram organizacyjnych dla współpracy polsko-niemieckiej w obszarze metropolitalnym Szczecina. Jak strona niemiecka widzi możliwość takiej wspólnej pracy?

Peter Schirmer: Opracowanie dotyczące oddziaływania Szczecina na stronę niemiecką może zostać wykonane w ramach Partnerstwa Odry. Również współpraca przy projekcie MORO stanowi dobre doświadczenie i nowe przedsięwzięcie mogłoby mieć podobny charakter. Ma to być platforma uświadamiania problemów, przy wykorzystaniu wszystkich dostępnych instrumentów w sposób transparentny. Wzajemne zrozumienie jest warunkiem lepszej współpracy.

Petra Schmidt: Współpraca w ramach Partnerstwa Odry nie jest rozwiązaniem dla chcących współpracować ze Szczecinem gmin ze wschodnich obszarów Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Być może te gminy chciałyby uczestniczyć w jakimś związku lub stowarzyszeniu ze Szczecinem – gotowość współpracy jest bardzo wielka. W chwili obecnej nie można jednak określić, czy kraj związkowy będzie w stanie uczestniczyć w tej współpracy i ją wspierać. Petra Schmidt prywatnie jest zdania, że współpraca jest bardzo potrzebna.

Jürgen Polzehl: Miasto Schwedt chce należeć do obszaru oddziaływania Szczecina, gdyż nie będzie należeć do obszaru bezpośredniego wpływu Berlina.

Na tym dyskusję zakończono. Następny blok tematyczny dotyczył już bezpośrednio możliwości wspólnych prac nad studium polsko-niemieckiego pogranicza.

IV. Studium intergracji przestrzennej pogranicza polsko–niemieckiego

4.1. Perspektywa polsko-niemieckiej współpracy planistycznej

arch. Stanisław Dendewicz,
dyrektor Regionalnego
Biura Gospodarki
Przestrzennej Województwa
Zachodniopomorskiego

Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Stanisław Dendewicz wprowadził uczestników konferencji w problematykę ostatniego, niemniej niezwykle ważnego dla przyszłości relacji transgranicznych, bloku tematycznego. Chodziło o sprecyzowanie odpowiedzi na pytanie o udział strony niemieckiej w pracach nad „Studium integracji przestrzennej pogranicza polsko-niemieckiego". Położenie nadgraniczne i nadmorskie polskiej części pogranicza Polski i Niemiec nadaje jej tranzytowy charakter. Krzyżują się tutaj połączenia międzynarodowe w układzie zachód-wschód – z Europy Zachodniej do Europy Wschodniej, w tym na Ukrainę, Białoruś, do Rosji i państw nadbałtyckich – oraz połączenia północ-południe, z Półwyspu Skandynawskiego do Europy Południowej. Przez województwa przygraniczne przebiegają główne szlaki komunikacyjne prowadzące do portów. Na przedłużeniu tych szlaków, po drugiej stronie Bałtyku, znajdują się regiony szwedzkie i duńskie: Skania i Blekinge, Kopenhaga i Bornholm. W relacji zachód-wschód przebiegają przez obszar studium dwa intensywnie wykorzystywane paneuropejskie korytarze transportowe: II i III. W relacji północ-południe znajduje się Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-Route65. Po stronie polskiej prace realizowane są na podstawie porozumienia zawartego w roku 28 czerwca 2010 r. między województwami: zachodniopomorskim, lubuskim i dolnośląskim oraz między Ministrem Infrastruktury. W uzasadnieniu tej inicjatywy porozumienie powołuje się na art. 13 traktatu z 17 czerwca 1991 r. między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy oraz Europejską Konwencję Ramową o współpracy transgranicznej. Tworzone wspólnie opracowanie jest pierwszym etapem zamierzenia o wiele trudniejszego – a mianowicie: podjęcia dialogu ze stroną niemiecką w celu opracowania planistycznego dokumentu transgranicznego, który pokazywałby priorytety rozwoju przestrzennego pogranicza zarówno w aspekcie terytorialnym, jak i antropogenicznym.

Akt taki wymagałby uzgodnień na szczeblu regionalnym i państwowym. Zasadne więc jest postawienie pytania – Jak partnerzy niemieccy zapatrują się na to trudne wyzwanie?

4.2. Możliwości i uwarunkowania współpracy polsko-niemieckiej w pracach nad studium integracji pogranicza

Dr Katharina Erdmenger,
Kierownik Oddziału Planowania Europejskiego i Rozwoju Przestrzennego, Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast Republiki Federalnej Niemiec (BMVBS)

Katharina Erdmenger reprezentowała podczas konferencji Dietmara Horna, przewodniczącego Polsko-Niemieckiej Komisji ds. Gospodarki Przestrzennej. W pierwszej części prezentacji omówiła uwarunkowania rozwoju wynikające z położenia Berlina i Szczecina w szerszym kontekście Unii Europejskiej. Oba miasta położone są poza rdzeniem rozwoju w Europie, co widoczne jest wyraźnie chociażby na zdjęciu satelitarnym pokazującym oświetlenie obszaru Europy w nocy. Silnie zurbanizowanyi gospodarczo wiodący region tworzy na tym zdjęciu obszar zwany „Błękitnym Bananem". Celem działania Berlina, jak i partnerów polskich, jest osiągnięcie sytuacji, w której powstanie drugie, równie silne centrum rozwoju społeczno-gospodarczego Europy, położone na osi północno-wschodniej. (Koncepcję tę omawiał także pierwszy z prelegentów, Reiner Nagel – przyp. red.)

Kolejnym europejskim uwarunkowaniem planowania przestrzennego są dokumenty takie jak Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020, która zakłada zrównoważony rozwój przestrzenny UE. Na nieformalnym Spotkaniu Ministrów Państw Członkowskich Unii Europejskiej (UE) ds. spójności terytorialnej i rozwoju miast zorganizowanym przez Prezydencję Niemiecką w roku 2007 przyjęto dokument „Agenda Terytorialna Unii Europejskiej: w kierunku bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów" (Territorial Agenda of the European Union).

Obecnie trwają prace nad oceną aktualności tego dokumentu w świetle transformacji polityki spójności UE oraz narastania globalnych wyzwań rozwojowych. W efekcie prac prowadzonych przez międzynarodowy zespól ekspertów powstała uaktualniona Agenda Terytorialna UE. Jej istotą jest tzw. solidarność przestrzenna („spatial solidarity") czyli wzmocnienie spójności terytorialnej jako paradygmatu polityki rozwoju UE oraz harmonijne włączenie w rozważania o rozwoju przestrzennym UE takich kategorii jak: wrażliwość poszczególnych regionów na fluktuacje ekonomiczne, braki w zaopatrzeniu w energię, jak również inne zjawiska globalne takie jak zmiana klimatu, migracje i nowy ład ekonomiczny (globalizacja gospodarki) itd. Trzon rozważań poprzedniej agendy stanowiły: globalizacja, zmiany klimatu, zmiany demograficzne, wzrost cen nośników energii. Obecnie jednak znacznie silniej uwypuklony zostanie ich kontekst terytorialny. Nowa Agenda Terytorialna kładzie też większy nacisk na ponadgraniczne powiązania i współpracę, jak również bardziej równorzędnie niż poprzedni dokument traktuje

przestrzeń lądową i morską. Ma ona w bardziej harmonijny sposób łączyć rozwój przestrzenny i społeczno-gospodarczy, tzn. zwracać uwagę na procesy metropolitalne (korzyści z aglomeracji), czy tworzenie zrębów gospodarki opartej na wiedzy. Uwzględni ona także kwestie przestrzenne istotne dla nowych krajów członkowskich doświadczonych licznymi wyzwaniami rozwojowymi od spadku PKB po problemy natury społecznej i politycznej.

Podobne postulaty zawiera strategia Unii Europejskiej do 2020 roku. Wśród podstawowych zasad, jakie te dokumenty wyznaczają dla planowania przestrzennego, należy wymienić zintegrowany i zrównoważony rozwój regionów, policentryczność, współpracę miejsko-wiejską, współpracę nadgraniczną (ang. cross-border cooperation), rozwój lokalnej i globalnej konkurencyjności, dostępność terytorialną czy wykorzystanie ekologicznych, krajobrazowych i kulturowych wartości obszarów.

Polsko-niemiecką współpracę w zakresie infrastruktury zapewniają konsultacje międzyrządowe. Pozytywny wpływ na tę formę współpracy będzie mieć podpisane niedawno polsko-niemieckie porozumienie wyznaczające listę wspólnych projektów, które są priorytetowe dla Polski i Niemiec. Wśród nich jest 11 przedsięwzięć infrastrukturalnych. Ułatwią one transgraniczną współpracę regionalną. Pozytywny jest także wpływ Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej na współdziałanie w zakresie planowania przestrzennego.

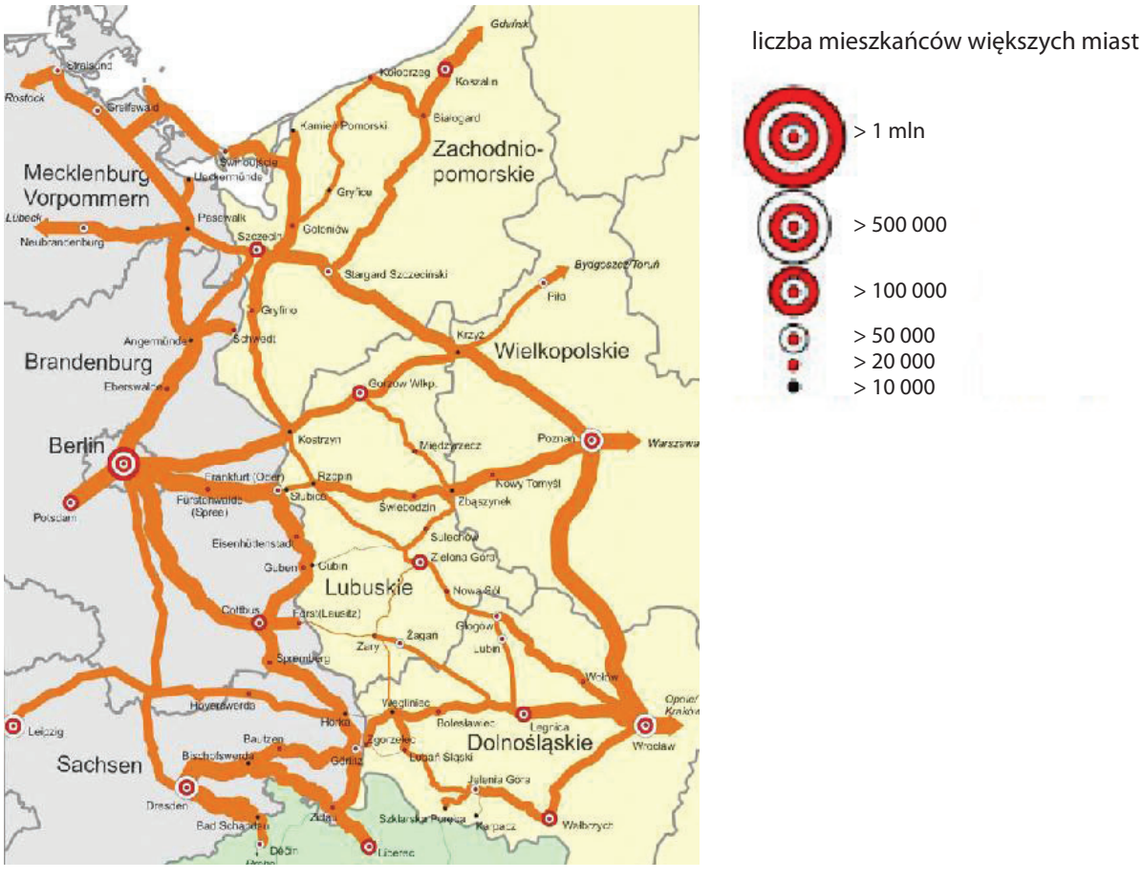
Cele, dla których warto realizować polsko-niemieckie planowanie przestrzenne, to: zapewnienie odpowiednio wysokiej jakości życia, odpowiedniej dostępności transportowej umożliwiającej rozwój. Ta dostępność umożliwi rozwój współpracy i zwiększy przepływy przez granicę. Warto podkreślić fakt, że względna dostępność Szczecina i Polski Zachodniej w zakresie infrastruktury kolejowej pogorszyła się w ostatnich latach (w przeciwieństwie do Niemiec, gdzie wybudowano trasy szybkiej kolei), a poprawie uległa za to dostępność transportem drogowym (ze względu na wybudowane drogi ekspresowe i autostrady).

Ważnymi dla rozwoju obszaru pogranicza polsko-niemieckiego są uwarunkowania demograficzne. Zarówno we Wschodnich Niemczech, jak i Zachodniej Polsce liczba młodych ludzi wkraczających na rynek pracy jest mniejsza niż liczba osób przechodzących na emerytury. Z tego powodu powstają poważne obciążenia dla rozwoju tych obszarów oraz rodzi się zagrożenie dla ich przyszłości.

Wspólne dokumenty polsko-niemieckie oceniane są bardzo pozytywnie przez stronę niemiecką. Polsko-niemiecka mapa inwestycji infrastrukturalnych, będąca pierwszą próbą pokazania rozwoju infrastruktury na całym obszarze, doskonale udowodniła konieczność powstawania takich opracowań. Pokazała ona także wspólny potencjał obu regionów. Mapa zamierzeń inwestycyjnych została wykonana po polskiej stronie pogranicza i następnym etapem prac będzie jej wykonanie przez stronę niemiecką. Jest duża szansa i nadzieja, że przedsięwzięcie to będzie początkiem tworzenia wspólnej wersji wizji rozwoju całego obszaru.

Wiele wnoszącymi do współpracy polsko-niemieckiej w zakresie planowania przestrzennego są projekty MORO (Modelowe Przedsięwzięcia Planowania Przestrzennego) finansowane przez rząd federalny. Nie mają one bezpośredniego wpływu na planowanie przestrzenne, ale ze względu na zawartość merytoryczną ich sposób oddziaływania jest znaczny. Wdrażane są kolejne projekty MORO, pierwsze efekty przewidziane są na 2012 r.

W podsumowaniu swojej wypowiedzi Katharina Erdmenger podkreśliła wagę wspólnych projektów. Jako wskazówka do zarządzania na pograniczu, w szczególności, gdy znajdują się na nim obszary metropolitalne, może służyć projekt METROBORDER realizowany w ramach programu ESPON (Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej). Jest to program badawczy dotyczący rozwoju przestrzennego, związany z funduszami strukturalnymi UE. Realizowany w ramach programu projekt

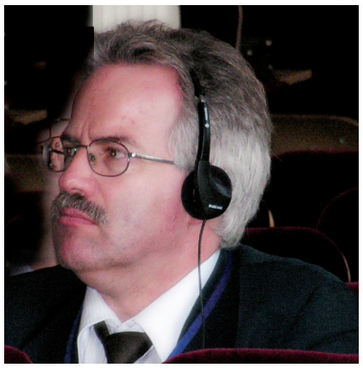


Rys. 37. Ruch kolejowy w polsko-niemieckim regionie przygranicznym. Źródło: prezentacja konferencyjna.

METROBORDER analizuje uwarunkowania rozwoju transgranicznych metropolii w całej Europie.

U podstaw leży założenie, że regiony metropolitalne są ogólnie postrzegane jako siła napędowa rozwoju terytorialnego w kontekście krajowym, jak i w skali europejskiej i globalnej. Wiele regionów granicznych posiada specyficzne potencjały, lecz także określone bariery. Generalnie jednak transgraniczne obszary wydają się być systemowo niedoszacowane w ich możliwości rozwoju, stąd potrzeba uświadomienia ich roli. Projekt METROPOBORER (realizowany m.in. przez Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast RFN) ma na celu określenie kryteriów, potencjałów i praktyk zarządzania opartych na danych, gromadzonych w ramach programu ESPON. Efektem prac ma być propozycja opcji rozwoju dla transgranicznych obszarów metropolitalnych. METROBORDER wskazuje on potencjały współpracy w regionach transgranicznych oraz kierunek, w jakim współpraca ta może się rozwijać. Polsko-niemiecka współpraca w zakresie planowania przestrzennego może wykorzystać dorobek tego projektu.

W podsumowaniu dr Erdmenger, jako przedstawicielka federalnego ministerstwa, zadeklarowała gotowość strony niemieckiej do udziału w pracach planistycznych. Powinien to być, jej zdaniem pierwszy krok ku tworzeniu wspólnej, polsko-niemieckiej „solidarności przestrzennej".



4.3. Struktury i wizje w polsko-niemieckiej przestrzeni granicznej

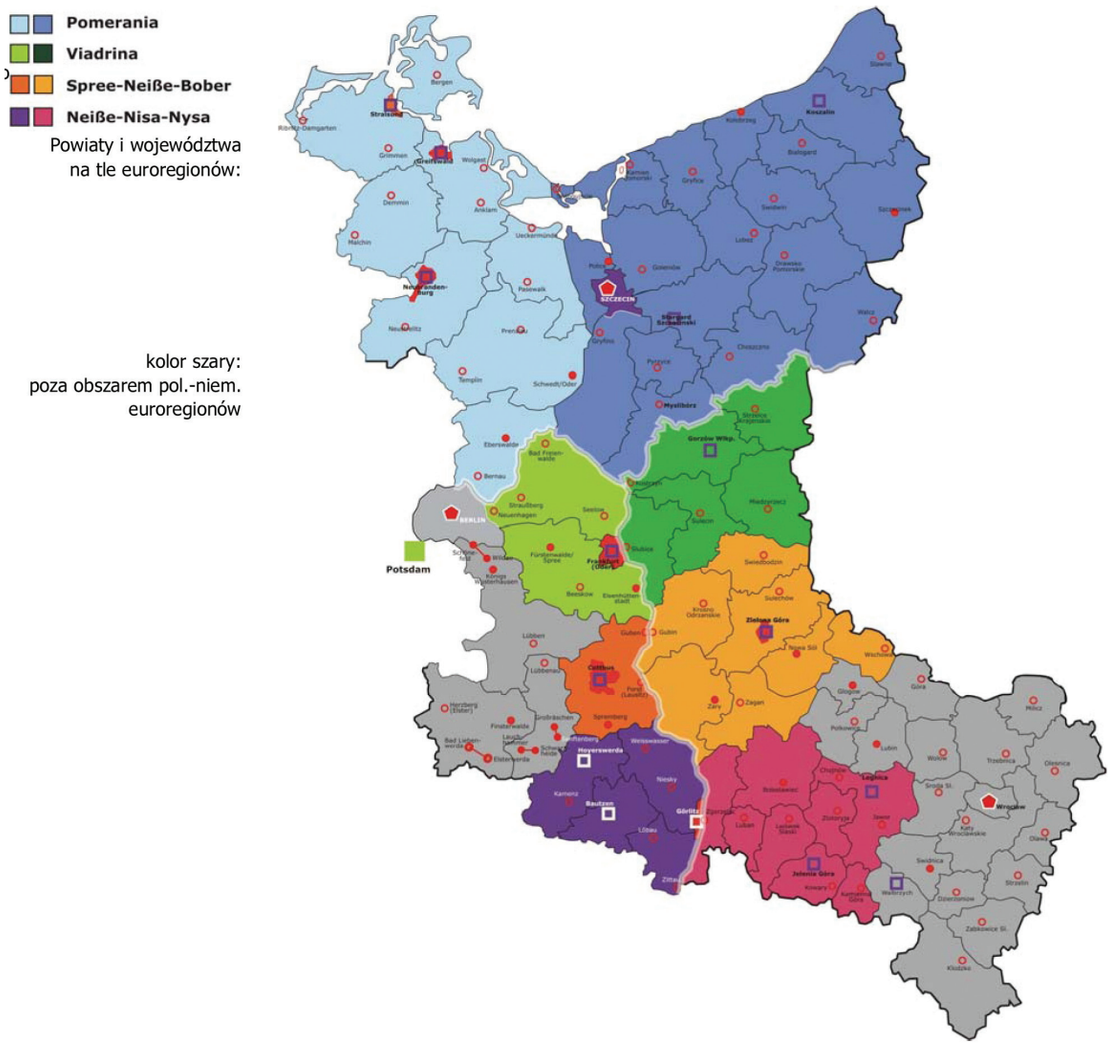
Detlef Herz,
Wspólny Wydział Planowania Berlin-Brandenburgia, Referat Europejskiego Rozwoju Przestrzennego

Na początku wystąpienia Detlef Herz omówił oddziaływanie Berlina na obszar Polski oraz najważniejsze wspólne inicjatywy planistyczne z ostatnich lat. Pierwszą taką inicjatywą był AB Landbridge, którego efektem były wskazówki odnośnie polityki przestrzennej i korytarzy transportowych. Projekt „ADRIATIC – BALTIC LANDBRIDGE" realizowany był w ramach Programu INTERREG III B/ CADSES (rok 2008). Celem projektu była analiza możliwości rozwoju multimodalnego korytarza lądowego północ-południe spinającego wybrzeża dwóch akwenów morskich Bałtyku i Adriatyku. Korytarz połączy kraje północnej Europy oraz kraje śródziemnomorskie z globalnymi rynkami, które to z kolei wymuszają wzrost gospodarczej spójności regionów i inwestycje w zrównoważoną strukturę gałęziową transportu, w szczególności morskiego i kolejowego. Podstawą realizacji projektu było stworzenie nowego, wielosektorowego partnerstwa pomiędzy podmiotami z różnych krajów, w celu zdefiniowania odmiennych scenariuszy powstania i funkcjonowania korytarza transportowego oraz określenia jego potencjalnych możliwości rynkowych. W projekcie zostały zidentyfikowane, scharakteryzowane i poddane ocenie różne warianty przebiegu trasy korytarza, z uwzględnieniem regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego, warunków transportowych oraz dostępności usług logistycznych.

Wymienić należy także projekt DPERON czyli Polsko-Niemiecki Obszar Rozwoju Odra/Nysa (Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/ Neiße). Były to badania z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury komunikacyjnej; możliwości realizacji inwestycji transgranicznych. Założeniem projektu była identyfikacja koniecznych przedsięwzięć infrastrukturalnych i potencjalnych działań organizacyjnych z zakresu komunikacji we wspólnym regionie pod kątem ich znaczenia gospodarczego dla polsko-niemieckiego regionu jako całości. Celem DPERON nie było przeprowadzanie nowych, szeroko zakrojonych badań, lecz raczej sięgnięcie do istniejących planów i koncepcji, poddanie ich ocenie i wypracowanie zaleceń do działania jako bazy dla przyszłych procesów decyzyjnych do roku 2020. Efekty projektu DPERON zostały ostatnio wykorzystane w projekcie dotyczącym poprawy dostępności aglomeracji miejskich na pograniczu Polski i Niemiec.

Wspomnieć należy też o projektach MORO w części dotyczącej badania dostępności transportem kolejowym.

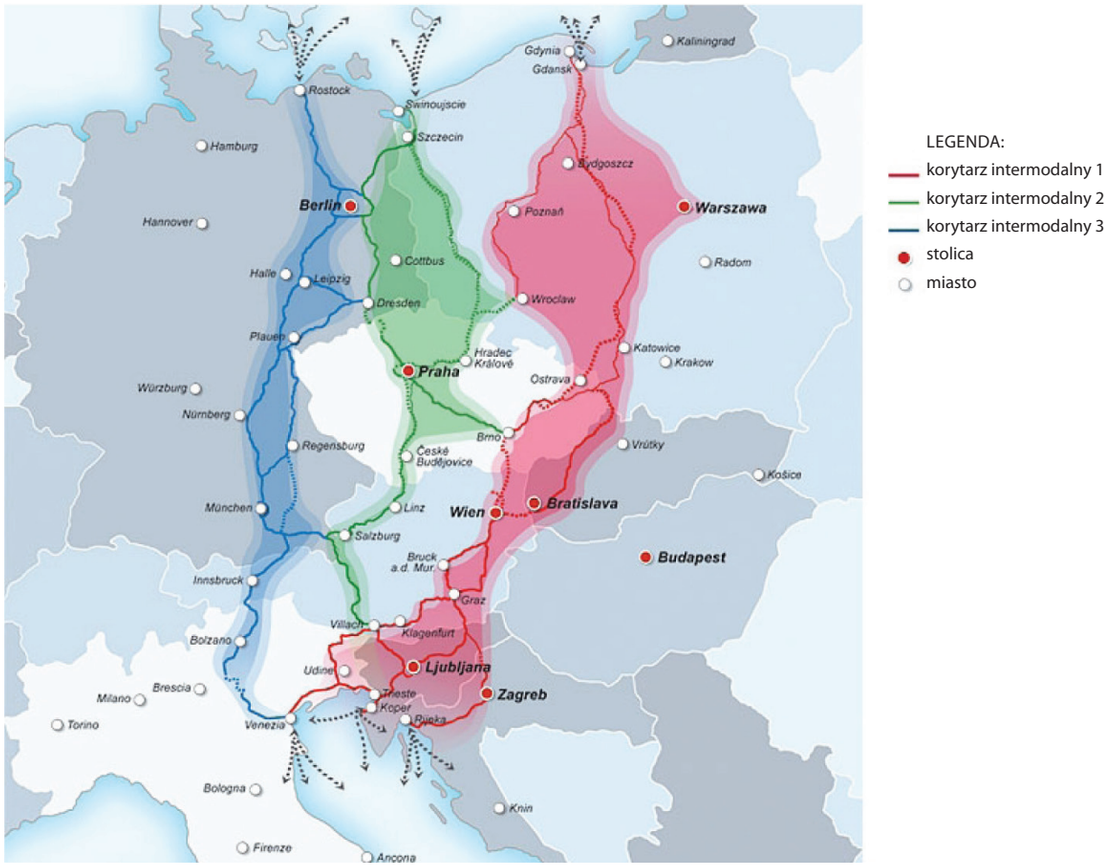
Jak podkreślił Detlef Herz, dyskusje i prace w ramach wielu projektów były otwarte i szczere, a ich wyniki pokazane zostały w ramach Partnerstwa Odry. Celem wszystkich tych przedsięwzięć była przede wszystkim poprawa jakości życia na pograniczu.



Rys. 38. Projekt DPERON. Powiaty i województwa na tle euroregionów.
Źródło: »Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra-Nysa (DPERON). Raport końcowy.

Perspektywy rozwoju obszaru w różnych scenariuszach rozwoju, takich np. jak studia ESPON (Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej), są niezbyt korzystne dla naszego regionu. Daje to jednak szansę na działania wyprzedzające negatywne tendencje. Głównym celem ESPON jest połączenie pracy naukowej na temat rozwoju regionalnego z jej wprowadzeniem w życie. Projektów udziela wskazówek dotyczących rozwoju przestrzennego. Podobne opracowania i ekspertyzy przygotowuje Republika Federalna Niemiec. Zakładają one oparcie wzrostu na innowacjach. Wszystkie te wytyczne nie mają wartości prawnej, ale są ekspertyzą, którą należy uwzględniać w podejmowanych działaniach.

Trudnym tematem w ramach współpracy polsko-niemieckiej są powiązania północ-południe oraz projekty takie jak: SoNorA, CETC i Scandria. Ich wadą jest skupianie się tylko na infrastrukturze. Jednak już wnioski płynące z projektu



Rys. 39. Adriatic-Baltic Landbridge. Korytarze intermodalne.
Źródło: »Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra-Nysa (DPERON). Raport końcowy.

AB Landbridge wskazują, że obie koncepcje nie muszą ze sobą konkurować, możliwy jest efekt synergii, dzięki sprzężeniu funkcji transportowych.

Dla Berlina i Brandenburgii ważna jest także współpraca podczas pracy nad ważnymi dokumentami, w tym nad planami rozwoju województw. Strona niemiecka ma swoje sugestie w sprawie dalszego opracowywania wspólnych dokumentów i ma nadzieję na odpowiednie spotkania w tych sprawach. Liczba poruszonych zagadnień pokazuje, jak wiele pracy jest jeszcze przed nami.

Panel dyskusyjny nr IV
perspektywa polsko–niemieckiej współpracy planistycznej

Moderatorem ostatniego panelu dyskusyjnego konferencji, odnoszącego się bezpośrednio do kwestii współpracy polsko-niemieckiej przy tworzeniu Studium Integracji Przestrzennej Polsko-Niemieckiego Pogranicza był dr arch Maciej Borsa ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

Na dyskusyjnym podium wystąpili: Katharina Erdmenger, dr Maciej Zathey (Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego), Andrzej Betka (Geodeta Województwa Lubuskiego), Dagmara Mliczyńska-Hajda (architekt), Izolda Buzar, Stanisław Dendewicz. Dyskusja odbyła się przy aktywnym udziale całego audytorium konferencji.

„Czy studium jest lub – czy może być potrzebne, a jeśli tak, dlaczego?"

Maciej Borsa postawił pytanie wyjściowe: „Czy studium jest lub – czy może być potrzebne, a jeśli tak, dlaczego?"

Katharina Erdmenger: Praca nad studium jest niewątpliwie bardzo potrzebnym i ciekawym działaniem. Także w kontekście prób, jakie podejmuje się w całej Europie. Wypracowanie wspólnej wizji będzie trudne, trudne też będzie opracowanie niemieckiej części studium, ale mimo to cieszę się, że możemy razem podjąć to wyzwanie. Strona niemiecka liczy na kontynuację i rozwijanie współpracy.

„Współpraca ta będzie trudna ze względu na różnice w kompetencjach partnerów – każdy z landów ma swoje własne uregulowania."

Maciej Zathey: Studium jest niezwykle potrzebnym działaniem i zadaniem. Mamy już pewne doświadczenie w pracach planistycznych, chociażby przy tworzeniu mapy dla „Partnerstwa Odry". Wspólne ćwiczenia prowadzone z koordynatorem ze strony niemieckiej udowodniło, jak bardzo ta współpraca planistyczna jest niezbędna. Wspólne studium jest bardzo potrzebne dla całego pogranicza. Opracowanie studium po stronie polskiej jest próbą przezwyciężenia problemów w zakresie wizji, metodologii i zapisów planowania. Pozwoli ono później w efektywny sposób współpracować z partnerami po stronie niemieckiej. Współpraca ta będzie trudna ze względu na różnice w kompetencjach partnerów – każdy z landów ma swoje własne uregulowania.

Andrzej Betka: Województwo lubuskie liczy na wsparcie większych sąsiadów. „Błękitny Banan" gospodarczej prosperity, o którym mówiła pani Erdmenger, zaświeci nam tylko wówczas, gdy wspólnie będziemy nad tym pracować. Studium jest bardzo potrzebnym dokumentem. Województwo lubuskie jest teraz na etapie opracowywania własnego planu zagospodarowania przestrzennego. Dokument transgraniczny uzupełni naszą wizję.

„Opracowanie ma analizować uwarunkowania, prognozować i dawać inspirację do dalszych działań programowych i planistycznych."

Dagmara Mliczyńska-Hajda: Dokument ten jest niezwykle potrzebny. Istnieje potrzeba nowego spojrzenia na rozwój obszaru pogranicza. Opracowanie ma analizować uwarunkowania, prognozować i dawać inspirację do dalszych działań programowych i planistycznych. W ramach współpracy ważne będzie odniesienie do różnic proceduralnych i formalnych. Przykładem takich

różnic jest odmienne traktowanie sieci osadniczej w Polsce i w Niemczech.

Izolda Buzar: Ministerstwo Infrastruktury przywiązuję dużą wagę do studium i doświadczeń zebranych przy jego opracowywaniu. Ma to szczególne znaczenie ze względu na fakt, że jest to także jeden z obszarów funkcjonalnych z opracowywanej obecnie KPZK 2030. Ministerstwo liczy w szczególności na wartość dodaną doświadczeń w tworzeniu bazy danych informacji przestrzennych, co ułatwi stworzenie rozporządzenia o zakresie planów zagospodarowania przestrzennego województw. Poza tym – działanie to ma praktyczne znaczenie w sytuacji, gdy dotąd brakuje aktów wykonawczych do sporządzania planów zagospodarowania.

„Jakie są najważniejsze problemy pogranicza?“

Maciej Borsa: Moderator panelu zadał pytanie o najważniejsze problemy dla rozwoju pogranicza. W trakcie konferencji podstawowe znaczenie miała infrastruktura komunikacyjna. Pokazana została różnica w obciążeniu ruchem (np. kolejowym) między Polską a Niemcami. Maciej Borsa wyraził wątpliwość, czy niektóre z celów (np. tunel w Świnoujściu, rewitalizacja Szczecina) da się zrealizować ze względów finansowych.

Stanisław Dendewicz: W celu ułatwienia kolejnych wypowiedzi Dyrektor zacytował uzgodniony w ramach grupy sterującej wykaz priorytetów stanowiących podstawowy szkielet prac nad kierunkami rozwoju w studium integracji pogranicza. Kierunkami i priorytetami polityki przestrzennej, którymi zajmie się studium zgodnie z uzgodnioną strukturą opracowania, są:

- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC jako pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy;
- wzrost rangi portów ujścia Odry w regionie bałtyckim i w Europie środkowo-wschodniej;
- Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina jako ponadregionalny ośrodek rozwoju;
- Wrocławski Obszar Funkcjonalny jako ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności;
- oparcie rozwoju o duże miasta tj.: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Jelenia Góra i Legnica jako makroregionalne ośrodki rozwoju;
- wielokierunkowa współpraca miast przygranicznych tj. Świnoujścia, Kostrzyna nad Odrą, Słubic, Gubina i Zgorzelca;
- Odra jako główny korytarz ekologiczny obszaru i oś komunikacyjna;
- transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne;
- spójność i dostępność przestrzenna;
- główne obszary zagospodarowania turystycznego oraz aktywizacja społeczno-ekonomiczna;
- obszary zagrożone powodzią – ich zasięgi i metody ochrony.

„Najważniejsze jest zapewnienie wzrostu atrakcyjności osiedleńczej miast zarówno małych, jak i wielkich.“

Dagmara Mliczyńska-Hajda: Przedstawiony w porozumieniu wykaz celów jest zbyt obszerny do skutecznej ich realizacji. Najważniejsze jest zapewnienie wzrostu atrakcyjności osiedleńczej miast zarówno małych, jak i wielkich. Przekłada się to na analizy wydajności ekonomicznej, zdolność wykorzystywania wszelkich walorów i zdolność do ponoszenia wydatków inwestycyjnych na utrzymanie infrastruktury. Często zapomina się o tym, co mówili goście z Rotterdamu, Hamburga i Berlina, że miasto „stoi” na mieszkańcach i atrakcyjność osiedleńcza oraz zdolność wykorzystywania walorów inwestycyjnych, ale i kulturowych, wiąże się ściśle ze specyfiką przestrzeni, krajobrazem itp. Miasto składa się z mieszkańców i dla tych mieszkańców ma być atrakcyjne. Osiągnięcie takiego stanu powinno być priorytetem studium integracji przestrzennej pogranicza Polski

i Niemiec. Obszar ten to część Europy o niezwykle bogatym i zróżnicowanym dziedzictwie opartym o jednoznaczne wartości związane z wartościami leżącymi również u podstaw Unii Europejskiej. Zagadnienia związane z osadnictwem często są spłycane, sprowadzane bardzo często do problemów renowacji miast, a właśnie to zagadnienie powinno znajdować się w takim opracowaniu jak studium integracji, na drugiej pozycji.

Andrzej Betka: Z punktu widzenia województwa lubuskiego największym problemem do rozwiązania w planach rozwoju jest podjęcie decyzji w sprawie eksploatacji złóż węgla brunatnego w Gubinie lub Legnicy. Jest to jedno z większych możliwych do eksploatacji złóż w Europie. Ich eksploatacja umożliwi zapewnienie spokojnej przyszłości mieszkańcom regionu. Województwo Lubuskie liczy w tym zakresie na wymianę doświadczeń z partnerami po drugiej stronie granicy.

Maciej Zathey: Eksploatacja złóż węgla brunatnego jest także jednym z priorytetów województwa dolnośląskiego. Ważnym problemem, jaki powinien być poruszony w studium, jest zła, nieefektywna alokacja środków w przestrzeni, wywołana obecnością granicy. Przyczyni się to do ponoszenia przez obie strony większych kosztów w przyszłości niż jest to konieczne (np. koszt utrzymania dwóch remiz strażackich, gdy wystarczyłaby jedna).

„Do ważnych spraw, które powinny znaleźć się w studium pogranicza, należą: turystyka, demografia, zmiany klimatyczne, kultura, edukacja oraz zasoby wykwalifikowanej siły roboczej."

Katharina Erdmenger: Podkreśliła wielkie zróżnicowanie celów i przykładów omawianych na konferencji. Do ważnych spraw, które powinny znaleźć się w studium pogranicza, należą: turystyka, demografia, zmiany klimatyczne, kultura, edukacja oraz zasoby wykwalifikowanej siły roboczej. Regiony powinny współpracować obserwując nawzajem swoje mocne oraz słabe strony, w których mogłyby się wspierać.

„Głównym celem studium powinna być identyfikacja związków o charakterze klastrowym i kooperacyjnym, a nie konkurencyjnym."

Izolda Buzar: Głównym celem studium powinna być identyfikacja związków o charakterze klastrowym i kooperacyjnym, a nie konkurencyjnym. Istnieje obawa o zaistnienie zjawiska wysysania siły roboczej (np. lekarzy, pielęgniarek) z Polski do Niemiec. Należy podjąć działania, które rozwiązują problem, a nie przyczyniają się do jego powstawania po drugiej stronie.

Maciej Borsa: Zwrócił się do uczestników konferencji z prośbą o włączenie do dyskusji.

„Priorytetem rozwoju powinien być rozwój zrównoważony i ochrona środowiska, a nie powstawanie kolejnych inwestycji niszczących środowisko i krajobraz."

Helena Freino (Prezes Towarzystwa Urbanistów Polskich, Oddział w Szczecinie): Skierowała pytanie do Kathariny Erdmenger dotyczące metafory „rozświetlonego" banana rozwoju, który miałby się przesunąć na wschód. Priorytetem rozwoju powinien być rozwój zrównoważony i ochrona środowiska, a nie powstawanie kolejnych inwestycji niszczących środowisko i krajobraz. Podobne pytanie zostało zadane Andrzejowi Betce z województwa lubuskiego. Dlaczego w dobie walki ze zmianami klimatu województwo lubuskie chce opierać energetykę na węglu brunatnym? Helena Freino zadała pytanie Maciejowi Borsie, dlaczego uważa on, że studium powinno mieć charakter informacyjny i nie zawierający rekomendacji?

„Ze strony niemieckiej jest chęć wyrównania poziomu życia ludzi w całej UE oraz wola, aby opierał się on na kryteriach rozwoju zrównoważonego."

Katharina Erdmenger: Metafora „rozświetlonego" banana odnosiła się do aktywności gospodarczej, a nie do inwestycji negatywnie oddziałujących na

środowisko. Nie chodzi o zabetonowanie kolejnego obszaru Europy. Nie chodzi także o sztuczny wzrost i wzrastające wytwarzanie większej ilości dwutlenku węgla. Ze strony niemieckiej jest chęć wyrównania poziomu życia ludzi w całej UE oraz wola, aby opierał się on na kryteriach rozwoju zrównoważonego.

Andrzej Betka: Problem emisji dwutlenku węgla jest bardzo poważny. Inwestycja ta nie stanowi znacznego uszczuplenia zasobów leśnych województwa. Będzie ona źródłem energii elektrycznej, której w tej ilości z innych źródeł tak naprawdę nie da się dostarczyć.

Maciej Borsa: Moderator panelu poprosił prelegentów o próbę oceny konferencji oraz wypowiedź dotyczącą tego, co ich najbardziej zaskoczyło w ciągu tych dwóch dni. Maciej Borsa odpowiadając na pytanie prezes Helena Freino, stwierdził, że studium musi mieć rekomendacje, ale nie mają one wiążącego charakteru prawnego. Z tego powodu muszą być one takie, aby każda ze stron chciała dobrowolnie je wdrażać.

Katharina Erdmenger: Wyraziła duże zadowolenie z uczestnictwa w konferencji. Sprawa włączenia się strony niemieckiej w prace na Studium integracji będzie jednym z priorytetów jej urzędu.

Maciej Zathey: Wyraził szczególne zadowolenie z prezentacji partnerów zagranicznych, w tym rozwiązań w zakresie transportu publicznego w Hamburgu.

Andrzej Betka: Zwrócił uwagę na konieczność stworzenia nowej jakości i wiedzy w ramach opracowania studium pogranicza, a nie powtarzania informacji z innych opracowań.

Dagmara Mliczyńska-Hajda: Zdaniem Dagmary Mliczyńskiej-Hajdy konferencja utwierdziła ją w przekonaniu, że refleksja nad transgranicznym planowaniem przestrzennym idzie w dobrym kierunku. Konferencja wskazała na potrzebę otwarcia i nowego spojrzenia na planowanie przestrzenne tak, aby polskie rozwiązania zaczęły przypominać te funkcjonujące np. w Hamburgu.

Stanisław Dendewicz: Podstawowym wnioskiem płynącym z tego bloku tematycznego jest potrzeba jak najszybszego podjęcia współpracy ze stroną niemiecką. Zależy to nie tylko od stron porozumienia w Polsce, ale także od partnerów niemieckich, co powinno być przedmiotem rozmów na następnym spotkaniu Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej.

Podsumowanie i zakończenie konferencji

Dr Wojciech Drożdż,
Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego

Wśród podstawowych zagadnień poruszanych w trakcie konferencji należy wymienić europejskie widzenie metropolii. Nie mogą one dobrze funkcjonować bez systemu transportu publicznego, który ma charakter hierarchiczny. Nie tylko transport jest podstawą rozwoju metropolii, ale także obiekty architektoniczne oraz włączenie jej do sieci miast. W ramach sieci współpracy miast szczególne miejsce zajmują środowiska naukowe. Szczecin musi się włączyć w tę sieć współpracy i stać się atrakcyjnym partnerem dla innych metropolii bałtyckich. Ważne też, aby nie tracić z pola widzenia tego, co stanowi o atrakcyjności i konkurencyjności metropolii – wysokiej jakości życia mieszkańców.

Rozwijające się w takim kształcie miasto będzie szansą rozwoju dla Województwa Zachodniopomorskiego i kraju związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie. Jest to szczególnie ważne w kontekście złej sytuacji gospodarczej całego obszaru.

Pozytywny wkład w konferencyjne obrady wniosły prezentacje francuskie, niemieckie i holenderskie. Ważne jest także porozumienie w sprawie studium pogranicza: umożliwi ono wspólną koordynację planów, wzmocni zaufanie, które jest podstawą inicjatyw rozwoju całego obszaru. Podstawą tej aktywności jest wspólne informowanie o istotnych inwestycjach wpływających na planowanie przestrzenne – kompromis umożliwia kooperację. Podejmując jakiekolwiek działania, musimy pamiętać, że działamy głównie na rzecz przyszłości naszych dzieci, a nie tylko nas samych.

Kończąc wypowiedź, wicemarszałek podkreślił, że Polska Zachodnia oraz wschodnie kraje związkowe Niemiec nie dadzą rady w pojedynkę stawić czoła ogólnoeuropejskiej konkurencji i z tego powodu muszą współpracować. Aby ta współpraca przynosiła dobre efekty, potrzebne jest zaufanie, które można osiągnąć tylko poprzez podejmowane wzajemne inicjatywy. Wicemarszałek podziękował Stanisławowi Dendewiczowi, dyrektorowi Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej za organizację konferencji i wyraził nadzieję na kontynuowanie tej inicjatywy w roku następnym.

ISBN: 978-83-931887-7-2

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Plac Kilińskiego 3,
71-414 Szczecin, tel.: (+48) 91 43 24 960, fax: (+48) 91 43 24 962, e-mail: biuro@rbgp.pl, www.rbgp.pl