METREX
The network of
European Metropolitan Regions and Areas

METROPOLIA DLA LUDZI
LUDZIE DLA METROPOLII

PUBLIKACJA Z MIĘDZYNARODOWEJ JESIENNEJ KONFERENCJI METREX POMORZE ZACHODNIE

SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE
Szczecin, 10-11 września 2015

Pomorze Zachodnie

Organizatorzy konferencji
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Miasto Szczecin, Miasto Świnoujście, Sieć METREX

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Patronaty honorowe:

Wojewoda Zachodniopomorski

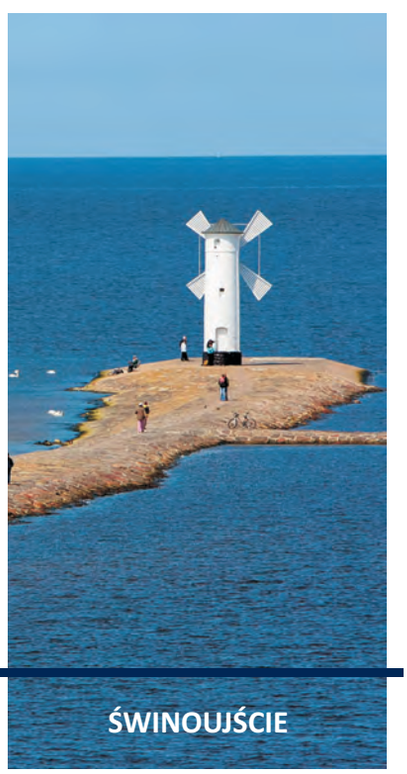
PATRONAT HONOROWY MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO OLGIERDA GEBLEWICZA

ŚWINOUJŚCIE
Patronat Honorowy Prezydenta Miasta Świnoujście

Patronat Honorowy Prezydenta Miasta Szczecin

METROPOLIA DLA LUDZI - LUDZIE DLA METROPOLII

PUBLIKACJA Z MIĘDZYNARODOWEJ JESIENNEJ KONFERENCJI
METREX POMORZE ZACHODNIE SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE
SZCZECIN, 10-11 WRZEŚNIA 2015



SZCZECIN 2016

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie
Olgierd Geblewicz Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.....7

10 września 2015 - Dzień Pomorza Zachodniego
moderacja: **Stanisław Dendewicz, Julita Miłosz-Augustowska**.....8

OTWARCIE KONFERENCJI I WPROWADZENIA
Tomasz Sobieraj - Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego.....9
Nicola Schelling - Prezydent METREX.....10
Piotr Krzystek - Prezydent Miasta Szczecin.....11

Rozwój obszaru europejskiego do roku 2050 - Making europe open & polycentric /**prof. Jacek Szlachta**.....12

POZYCJA SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO W SIECI METROPOLII EUROPEJSKICH
Wizja rozwoju Szczecina w obszarze metropolitalnym - znaczenie transformacji terenów nadwodnych / **Daniel Wacinkiewicz**.....16
Perspektywy rozwoju Świnoujścia / **Barbara Michalska**.....20
Rozwój portów Szczecin i Świnoujście / **Witold Ratajczak**.....22
Wielkoskalowe inicjatywy międzynarodowe na pograniczu Polski i Niemiec / **Stanisław Dendewicz**.....25

OBSZARY FUNKCJONALNE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
Zróżnicowanie skal obszarów funkcjonalnych według rezultatów projektu URMA / **prof. Marek Dutkowski**.....28
Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina / **Justyna Strzyżewska**, **Lothar Säwert**.....30
Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny / **Tomasz Czuczak**.....33
Centralna Strefa Funkcjonalna Województwa Zachodniopomorskiego / **Ewa Balanicka**.....35

Zaprezentowanie obiektów konferencji „Stara Rzeźnia" / **Laura Hołowacz**.....40
WIZYTA STUDIALNA.....41

11 września 2015 - Dzień Tematyczny
moderacja: Stanisław Dendewicz, Ewa Balanicka.....44

SOCJOLOGIA METROPOLII - JAKOŚĆ ŻYCIA W EUROPEJSKICH METROPOLIACH I REGIONACH: AKTUALNE TRENDY, ZAGROŻENIA I WYZWANIA - DIAGNOZA
Mieszkańcy współczesnych metropolii: Indeks charakterystyk społecznych / **prof. Tomasz Szlendak**.....45
Ludzie i przestrzeń: jak modele życia wpływają na przestrzeń? Omówienie retrospektywne / **prof. Jose Maria Ordeig Corsini**.....48
Pedagogika metropolii. W stronę „modi co-vivendi" / **prof. Maria Mendel**.....54
Wpływ zmian społecznych na rzecz rozwoju gospodarczego metropolii i obszarów metropolitalnych / **prof. Alberto Lozano Platonoff**.....56

PANELE TEMATYCZNE
Panel 1 - Jakość życia w metropoliach - Metropolia dla ludzi.....58
Moderator: **Ewa Balanicka**
Eksperci panelu: **dr Elena Lacilla, prof. Jose Maria Ordeig Corsini, Dagmar Keim**

Panel 2 - Zaangażowanie społeczne - Ludzie dla ludzi.....61
Moderator: **Stanisław Dendewicz**
Eksperci panelu: **Janusz Wardak, prof. Maria Mendel, prof. Tomasz Szlendak**

Panel 3 - Gra o metropolie i jej aktorzy - Ludzie dla metropolii.....64
Moderator: **prof. Marek Dutkowski**
Eksperci panelu: **prof. Jacek Szlachta, prof. Alberto Lozano Platonoff**

Panel 4 - Współpraca samorządowa - Metropolia dla metropolii.....67
Moderator: **dr Mirosław Grochowski**
Eksperci panelu: **dr inż. arch. Agnieszka Zimnicka, dr Maciej Borsa**

Posumowanie paneli tematycznych.....72
Ewa Balanicka, Stanisław Dendewicz, prof. Marek Dutkowski, dr Mirosław Grochowski

METROPOLIA OKIEM JEJ GOSPODARZA
DEBATA Z UDZIAŁEM ZAPROSZONYCH GOŚCI.....74
Moderator: **dr inż. arch. Agnieszka Zimnicka**
Eksperci panelu: **Susanne Metz, Douglas Gordon, Angelika Szerniewicz-Kwas, Jessica Andersson, Julian Jansen**

Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX.....80

Scenariusz i organizacja:
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie
Podziękowania dla sieci METREX, Prezydenta Miasta Szczecin i Prezydenta Miasta Świnoujście za współfinansowanie konferencji.

Wydawca:
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie,
pl. Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin, tel.:(+48) 91 43 24 960, fax: (+48) 91 43 24 96, e-mail: biuro @rbgp.pl, www.rbgp.pl
Zespół redakcyjny:
Leszek Jastrzębski - Dyrektor RBGPWZ, Stanisław Dendewicz - Dyrektor RBGPWZ w latach 2009-2016, Ewa Balanicka, Tomasz Furmańczyk, Maciej Łapko, Agnieszka Sawicka, Julita-Miłosz Augustowska, Lilli Wolny
Grafika i skład: Maciej Łapko /
Nakład: 200 sztuk
© 2016 RBGPWZ
Zdjęcia: str. 3 Urząd Miasta Szczecin / str. 8 Bogusława Guzowska /
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego / zasoby własne RBGPWZ oraz materiały prelegentów.
ISBN: 978-83-937147-8-0

Publikacja wydana ze środków własnych Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

WPROWADZENIE
Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego

Jesienna konferencja METREX Pomorze Zachodnie Szczecin Świnoujście „Metropolia dla ludzi – ludzie dla metropolii", która miała miejsce w Szczecinie w dniach 8-10 września 2015 r. wpisuje się w cykl konferencji europejskiej sieci regionów i obszarów metropolitalnych METREX. Stanowią one z jednej strony okazję do przedstawienia regionu gospodarza konferencji, z drugiej – umożliwiają i stymulują ekspercką dyskusję na wybrane tematy dotyczące zagadnień planowania przestrzennego.

Rola gospodarza międzynarodowej konferencji METREX była dla Pomorza Zachodniego prawdziwym przywilejem i zaszczytem. Już po raz drugi konferencja ta odbywała się w Szczecinie, tym razem została zorganizowana przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego przy finansowym wsparciu Województwa Zachodniopomorskiego, Miasta Szczecin, Miasta Świnoujście i Stowarzyszenia METREX.

Cieszę się, że uczestnicy konferencji mogli osobiście poznać walory szczecińskiej metropolii i stojące przed nią wyzwania oraz zapoznać się z uwarunkowaniami i kierunkami rozwoju strategicznego Pomorza Zachodniego.

Temat konferencji „Metropolia dla ludzi – ludzie dla metropolii" nie był przypadkowy. Czyż może być bowiem ważniejszy temat niż ludzie? Społeczne aspekty planowania przestrzennego stały się więc przedmiotem konferencyjnej dyskusji z podziałem na panele tematyczne. Można tu dostrzec pewną grę słów: metropolia dla ludzi – metropolia bardziej ludzka, przyjazna mieszkańcom, metropolia o ludzkiej twarzy; zestawiona z ludzie dla metropolii – by podkreślić, że jakość życia w danej metropolii zależy wprost od zaangażowania i dobrej woli zarówno osób decydujących o sprawach miasta czy regionu, jak i wszystkich mieszkańców.

Niniejsza publikacja pokonferencyjna ma na celu podsumowanie przebiegu konferencji, zebranie i powiązanie ze sobą bogatych wątków poruszanych podczas paneli tematycznych i propozycję kontynuowania wymiany eksperckiej dotyczącej tematyki społecznej w rozwoju europejskich miast i regionów.

Życzę Państwu owocnej lektury i odważnego podejmowania niezbędnych działań, aby ludziom - mieszkańcom naszych regionów i metropolii, żyło się w nich coraz lepiej

Olgierd Geblewicz
Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego

METREX to Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych. Została założona w 1996 roku w ramach Metropolitan Regions Conference w Glasgow, wspierana przez lokalne władze, organy rządowe oraz przez generalną Dyrekcję ds. Polityki Regionalnej Miejskiej Komisji Europejskiej. Celem organizacji jest wymiana informacji, wiedzy oraz doświadczeń w sprawach metropolitalnych, skupionych na planowaniu przestrzennym i rozwoju. Obecnie zrzesza członków blisko 50 głównych obszarów metropolitalnych. METREX organizuje konferencje, działa w ramach grup eksperckich oraz wspiera projekty związane z obszarami metropolitalnymi.

10 września 2015 Dzień Pomorza Zachodniego

Moderator dnia:
arch. Stanisław Dendewicz
Dyrektor Regionalnego Biura
Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego

Moderator dnia:
Julita Miłosz-Augustowska
Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego

Pierwszy dzień konferencji Metrex jest tradycyjnie poświęcony tematyce regionu, będącego gospodarzem konferencji. Stąd wśród wystąpień nie mogło zabraknąć prezentacji odnoszących się do zabiegającego o pozycję metropolitalną miasta Szczecina, jego silnych powiązań gospodarczych ze Świnoujściem, roli jaką dla obu aglomeracji odgrywa port oraz specyficznego charakteru tego obszaru funkcjonalnego o oddziaływaniu transgranicznym. Uczestnicy konferencji zostali zapoznani z prowadzonymi i planowanymi inwestycjami związanymi z poprawą dostępności transportowej, komunikacyjnej i żeglugowej, a umiejscowienie konferencji na terenie wyspy Łasztownia, która w historii miasta była zawsze jednym z obszarów rozwojowych, pozwoliło uczestnikom konferencji na zobrazowanie polityki miejskiej nakierowanej na rozwój działalności portowo-usługowej z wykorzystaniem terenów nadwodnych.

Potencjał społeczno-gospodarczy Szczecina, jego przygraniczne położenie i unikatowe transgraniczne oddziaływanie były tematem prezentacji Koncepcji Rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, a w szerszym aspekcie prezentacji poświeconej wielkoskalowym inicjatywom międzynarodowym na pograniczu Polski i Niemiec. Doskonałym uzupełnieniem omówionych szerzej doświadczeń regionalnych był wykład przybliżający zagadnienia przyszłości rozwoju społeczno-ekonomicznego Europy zgromadzone w toku prac nad raportem Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej.

Pierwszy dzień konferencji zakończył się bogatym programem studialnym, podczas którego uczestnicy konferencji mieli możliwość w bezpośredniej dyskusji z prelegentami dokonać podsumowania przedstawionych informacji i osobistych wrażeń z wizyty w Województwie Zachodniopomorskim.

OTWARCIE KONFERENCJI

10 WRZEŚNIA 2015

Tomasz Sobieraj
Wicemarszałek
Województwa Zachodniopomorskiego

Dyskusja na temat metropolii i miejskich obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym toczy się od dawna, ale ostatnio zyskała na sile szczególnie na forum Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, kiedy pod obrady Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska trafił dokument „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat miejskich obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym".

Ten dokument nie uzyskał naszej akceptacji, ale udało się porozumieć ze stroną rządową, że Samorząd pod przewodnictwem Pana Andrzeja Lubiatowskiego, Dyrektora Biura Unii Metropolii Polskich, zaangażuje się w sposób dużo większy niż zwykle i przygotuje wytyczne do wykorzystania w końcowym opracowaniu takiego wspólnego dokumentu. Takie wytyczne zostały opracowane, jednak z uwagi na wybory, ten dokument ma raczej charakter wyzwania intelektualnego.

Jest wiele problemów, z którymi metropolie muszą się zmagać. Jestem przekonany, że ta konferencja skupiająca świat polityków, naukowców, planistów, znajdzie rozwiązania wielu różnych problemów, które później postaramy się wdrożyć w życie, tak aby metropolia była dla ludzi a ludzie dla niej.

OTWARCIE KONFERENCJI

10 WRZEŚNIA 2015

Nicola Schelling
Prezydent METREX

Chciałabym serdecznie powitać Pana Tomasza Sobieraja – Wicemarszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Pana Piotra Krzystka – Prezydenta Miasta Szczecin i Pana Stanisława Dendewicza – Dyrektora Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, jak również przedstawicieli władz miast Pomorza Zachodniego, dyrektorów władz rządowych i samorządów lokalnych, dzisiejszych prelegentów, kolegów z sieci METREX oraz szanownych gości. Mam przyjemność przywitać Państwa podczas Dnia Pomorza Zachodniego odbywającego się w ramach Konferencji METREX. To wspaniałe, że dziś są Państwo z nami. Mamy nadzieję na owocną wymianę doświadczeń.

Wymiana wiedzy i idei to główne założenia sieci METREX. Wczoraj uczestniczyłam w innej, ważnej konferencji odbywającej się w ramach 25-go Forum Ekonomicznego w Krynicy i zostałam zaproszona do wygłoszenia prelekcji w jednym z paneli zatytułowanych „Czy powinniśmy obawiać się wzrostu metropolii?". Była to bardzo interesująca dyskusja i uważam, że niezwykle ważne jest, aby ten temat znalazł się na szczycie rozmów politycznych i ekonomicznych.

Wyzwania, z którymi mamy do czynienia w sieci METREX od przeszło 20 lat, stają się coraz bardziej istotne. Metropolie wraz ze swoim otoczeniem, z obszarami i regionami metropolitalnymi, to obecne centra innowacji, to cenne ośrodki w Unii Europejskiej, jeśli chodzi o światową konkurencję, przed której wyzwaniami stoimy. To, co my możemy wnieść w tę dyskusję, jako sieć METREX, to nasze doświadczenie zgromadzone na przestrzeni 20 lat wyrażone w postaci najlepszych praktyk, którymi możemy podzielić się z tymi, którzy dopiero zaczynają zdawać sobie sprawę z tego, jak ważna jest współpraca na poziomie metropolitalnym i regionalnym.

Dla tych z Państwa, którzy nie wiedzą czym jest METREX – jesteśmy siecią blisko pięćdziesięciu regionów metropolitalnych w Europie, jednak w naszej sieci uczestniczą też regiony metropolitalne ze Stanów Zjednoczonych i Azji. W sieci METREX praktycy i naukowcy ściśle współpracują ze sobą w kwestiach dotyczących inteligentnego planowania rozwoju, takiego jak zrównoważona mobilność, zielona infrastruktura, duże projekty infrastrukturalne, czy bezpieczne i stabilne zaopatrzenie w energię.

W regionach członkowskich METREX współpraca rdzeniowych miast z otaczającymi je obszarami wiejskimi, dotyczy zarówno biznesu, nauki, polityki, administracji i społeczeństwa obywatelskiego. Korzystamy z naszej sieci, aby wymieniać się doświadczeniem obszarów metropolitalnych i tworzyć nowe rozwiązania dla podobnych wyzwań, przed którymi stoimy.

Jako sieć chcemy uwrażliwiać Unię Europejską na potrzeby i potencjał regionów metropolitalnych. Nie muszę mówić, że obecnie blisko 70% mieszkańców Europy mieszka w miastach bądź regionach miejskich. W zeszłym roku podczas Europejskiego Tygodnia Miast i Regionów Open Days mieliśmy konferencję na temat wymiaru metropolii w kontekście spraw polityki europejskiej jakim jest Urban Agenda. To bardzo motywujące, że na szczeblu europejskim koncentruje się działania wokół tego zagadnienia, i że program rozwoju miast jest obecnie rozwijany przez Unię Europejską. METREX wnosi swój punkt widzenia w ramach konsultacji społecznych i trzyma rękę na pulsie w kwestii przyszłego rozwoju polityk urbanistycznych. Celem jest zapewnienie, że nasze oczekiwania będą komunikowane właściwym osobom we właściwym czasie. Łączenie wiedzy i przykładów najlepszych praktyk z tak wielu regionów metropolitalnych Europy, a nawet spoza jednej sieci, to atuty, które METREX wykorzystuje w interesie wszystkich regionów.

Mówiąc o doświadczeniu i przykładach dobrych praktyk, cieszę się, że gospodarzem tej konferencji jest Pomorze Zachodnie. Jestem przekonana, że możemy wiele nauczyć się od siebie nawzajem i już nie mogę doczekać się dzisiejszej konferencji.

Chciałabym serdecznie podziękować osobom, które umożliwiły organizację tej konferencji. Dziękuję zespołowi organizacyjnemu w imieniu METREX i wszystkich osób, które uczestniczą w konferencji. Życzę owocnych obrad.

OTWARCIE KONFERENCJI

10 WRZEŚNIA 2015

Piotr Krzystek
Prezydent Miasta Szczecin

Bardzo się cieszę, że Szczecin już po raz drugi może gościć konferencję sieci METREX, instytucji której rolą jest prowadzenie dyskusji i szukanie rozwiązań dla rozwoju europejskich metropolii. W obecnych czasach wszyscy zdajemy sobie doskonale sprawę, że rozwój gospodarczy Europy musi być oparty o jej ważne ośrodki i tymi ośrodkami są zawsze metropolie. To tutaj jest myśl, to tutaj są innowacje, to tutaj jest to wszystko, co może być motorem rozwoju gospodarczego tak ważnego dla całej Europy, tak ważnego dla Polski, która jest na etapie ciągłego budowania swojej przestrzeni gospodarczej i budowania swojej pozycji w Europie.

Miastem, które sukcesywnie buduje swą metropolitalną pozycję jest również Szczecin – największy ośrodek Województwa Zachodniopomorskiego. Ośrodek, który ma jedną cechę szczególną – jest transgraniczny. To jeden z tych przypadków w Europie gdzie do granicy, która dziś jest oczywiście tylko – i mamy nadzieję, że tak pozostanie – śladem na mapie mamy niecałe dwadzieścia kilometrów. To sprawia, że oddziałujemy nie tylko na stronę polską, gminy ościenne, na nasz region, ale z całą pewnością także na naszych niemieckich partnerów po stronie zachodniej. Jest to dla nas wielkie wyzwanie, ale i szansa, z której staramy się korzystać.

Szczecin, jako jedno z pierwszych polskich miast, powołał Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego po to, by te kwestie rozważać w szerszym gronie i być motorem tej współpracy; otwierać się na innych, na naszych partnerów po polskiej stronie, ale również po stronie niemieckiej, bo właśnie tam widzimy ogromne zainteresowanie współpracą. Postrzegamy Szczecin jako miasto, które powinno wieść prym w tej dyskusji i w stosowaniu rozwiązań, które będą służyły rozwojowi, które będą służyły mieszkańcom i powodowały, że coraz więcej osób będzie interesowało się Szczecinem, naszym obszarem metropolitalnym i będzie chciało tutaj mieszkać.

Prowadzimy wiele dużych projektów rozwojowych. Sama konferencja odbywa się w bardzo ciekawym miejscu, na szczecińskiej wyspie Łasztownia. Ostatnia konferencja METREX w Szczecinie odbyła się w 2006 roku, wówczas na tej przestrzeni prowadzona była działalność gospodarcza, pracowały dźwigi, istniało składowisko węgla, magazyny, tutaj znajdowało się serce portu. Dziś nasz port się unowocześnił, przeniósł się na nowe nabrzeża, prowadzi dalej przeładunki, a przestrzeń ta została oddana miastu. Dzięki zaangażowaniu wielu podmiotów jesteśmy dziś w miejscu, które kiedyś było rzeźnią a dzisiaj jest obiektem służącym właśnie takim spotkaniom, służącym kulturze Szczecina i będącym powoli wizytówką naszego miasta.

Liczymy na to, że cała Łasztownia się zmieni. Już dziś na tym terenie możemy podziwiać między innymi nowoczesną marinę jachtową. To są kroki w naszej zmianie w tej przestrzeni, która ma służyć mieszkańcom Szczecina. W tej chwili przygotowujemy na Łasztowni bardzo duży projekt drogowy, z budową nowego mostu, wsparty środkami unijnymi, który będzie kosztował ok 300 mln złotych, i to pokazuje skalę tego przedsięwzięcia.

Szczecin zmienia się w wielu przestrzeniach. Mamy wiele nowych obiektów, ważnych inwestycji, które zmieniają przestrzeń publiczną, ale też zmieniamy się pod względem gospodarczym. Mamy zaawansowane inwestycje technologiczne, mamy technoparki, mamy specjalne strefy ekonomiczne, mamy nowe przedsięwzięcia gospodarcze, które zastąpiły rozwiązania nieefektywne, które miały swoje korzenie jeszcze w czasach PRL-u. Szczecin zmierza w tym kierunku wykorzystując swoją szansę i starając się być miastem otwartym na współpracę i dobrym miejscem do życia, bo tak naprawdę dzisiaj mieszkańcy szukają dobrego miejsca, takiego które spełnia ich aspiracje. Aspiracje – po pierwsze – związane z dobrą pracą, następnie z edukacją dzieci, bowiem to jest element, na który każdy zwraca uwagę, i po trzecie – z otoczeniem czyli przestrzenią, w której żyją, drogami, komunikacją publiczną, dostępem do kultury, do sportu, do rekreacji.

To wszystko jest niezwykle ważne, ale taka powinna być metropolia. Powinna spełniać oczekiwania jak największej grupy swoich mieszkańców, powinna przyciągać, powinna mieć w sobie to coś. Takim miastem chce być Szczecin. Liczę na to, że również dzisiejsza konferencja będzie drobnym krokiem w tym kierunku i będzie okazją, by poznać Szczecin, poznać nasze pomysły, rozwiązania, które będą tutaj stosowane.

Bardzo dziękuję za udział naszych gości, ekspertów i prelegentów. Cieszymy się z obecności przedstawicieli miasta Świnoujście, bo jest to dynamicznie rozwijające się miasto, z którym ściśle współpracujemy. Choć odległość jest spora, bo to prawie sto kilometrów drogami i około sześćdziesięciu kilometrów wodą, to jesteśmy wspólnym portem, mamy wspólne projekty i dzielimy się razem doświadczeniami. To pokazuje jak zmienia się Polska, jak zmienia się Szczecin i jak zmieniają się nasze metropolie.

Życzę Państwu bardzo dobrej, owocnej konferencji, która wniesie wiele informacji, wiele doświadczeń i pozwoli poznać nasze miasto Szczecin z jak najlepszej strony.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

WYKŁAD WPROWADZAJĄCY

10 WRZEŚNIA 2015

Prof. Jacek Szlachta
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Profesor zwyczajny, Katedra Ekonomii Rozwoju, Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Prezes Instytut Rozwoju w Sopocie. Aktualnie między innymi: Wiceprzewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk, Członek Akademii Gospodarki Przestrzennej Niemiec, Zastępca Redaktora Naczelnego Gospodarki Narodowej, ekspert Komitetu Polityki Regionalnej Parlamentu Europejskiego (do 2014). Współtwórca szeregu dokumentów strategicznych na poziomie krajowym, makroregionalnym, regionalnym i miejskim. Ekspert projektu ESPON UE Europejskie Terytorium 2050.

"Rozwój obszaru europejskiego do roku 2050 Making Europe Open & Polycentric"

Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxembourg

Komisja Europejska stała się po roku 2008 znacznie bardziej niż wcześniej zainteresowana tym, jaka będzie przyszłość Unii Europejskiej. W wyniku kryzysu gospodarczego pojawiła się potrzeba naukowej refleksji na temat tego jak będzie wyglądał Świat i Unia Europejska w roku 2050.

W ramach działań ESPON, czyli Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej, obejmującej 31 krajów, stworzono specjalny projekt nazwany Europejskie Terytorium 2050 (ET 2050), dedykowany przyszłości terytorium Europy. Można to terytorium wykorzystać w lepszy lub gorszy sposób dla generowania rozwoju społeczno-gospodarczego Europy. W Europie mamy unikalne zasoby terytorialne i musimy je wykorzystywać we właściwy sposób. Ponad dziesięć instytucji naukowo-badawczych zostało zaangażowanych w realizację tego projektu, trwającego około cztery lata.

W ramach projektu ET 2050 zostały przyjęte dwa horyzonty czasowe: rok 2030 oraz rok 2050. Stworzono jeden scenariusz bazowy, zakładający prostą kontynuację dotychczasowych trendów oraz trzy możliwe scenariusze terytorialne. Pierwszy scenariusz (A) zakładał wzrost wynikający z przesłanek rynkowych, promujący duże metropolie; drugi scenariusz (B) stawiał na politykę publiczną, która promuje sieci miast drugiego rzędu, takich jak między innymi, Szczecin; trzeci scenariusz (C) opierał się na lokalnych i europejskich inicjatywach promujących małe miasta i mniej rozwinięte regiony. Dla Europy Środkowej i Wschodniej najbardziej obiecującym scenariuszem jest scenariusz B.

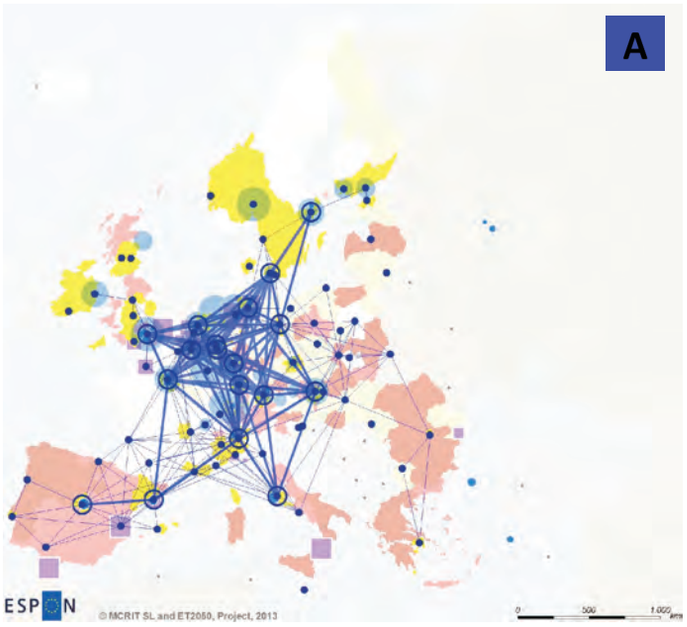
Należy podkreślić, że przyszłość Europy jest potencjalnie pesymistyczna z wielu powodów. Megatrendy nie są dla nas przyjazne m. in. ze względu na pogorszenie się pozycji ekonomicznej Europy, problemy społeczne oraz niekorzystne tendencje demograficzne. Wzrost PKB, który określono za pomocą dwóch różnych scenariuszy do roku 2030 nie jest obiecujący dla Polski. Również Unia Europejska osiągnie w tym okresie średniorocznie zaledwie o 1,9%, a 45 regionów zarejestruje przyrost PKB poniżej 1% średniorocznie. Wiąże się to ze znaczącymi zmianami strukturalnymi. Jeśli chodzi o sytuację na unijnym rynku pracy do roku 2030 w szczególnie trudnej sytuacji będzie szereg regionów europejskich, przede wszystkim położonych w jej południowej części.

Jeśli chodzi o zmiany ludnościowe to pierwsza projekcja, która została przygotowana na podstawie danych Eurostatu, zakładała spadek liczby ludności mieszkającej w Europie, ale uwzględnienie migracji zewnętrznych nieco poprawia sytuację. W strategii Ameryka 2050 w pierwszych zdaniach tego dokumentu pojawia się informacja, że Stany spodziewają się w tym czasie 100 milionów nowych obywateli i konieczne jest stworzenie dla nich nowych miejsc pracy i miejsc zamieszkania. W Europie jesteśmy w zupełnie innym położeniu.

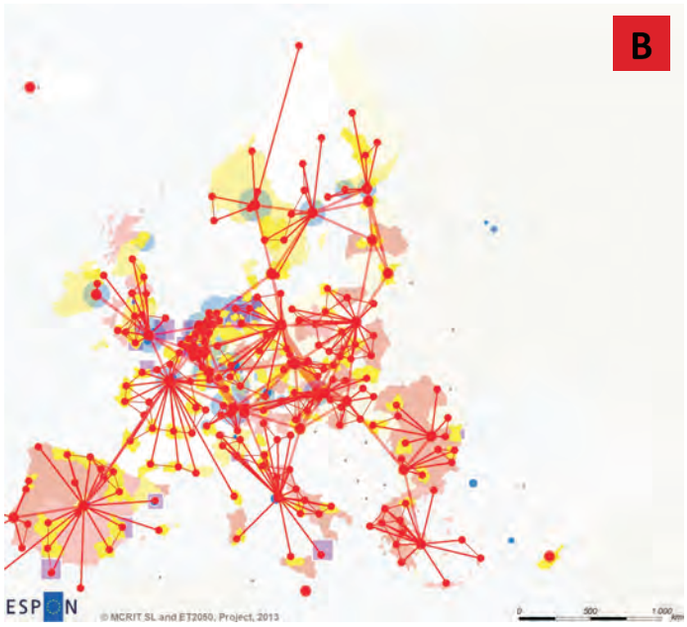
Jeśli chodzi o globalną dostępność, to do roku 2030 poprawi się ona jeszcze bardziej w kluczowych obszarach Unii Europejskiej. Niestety dla obszarów peryferyjnych, takich jak regiony polskie, zakłada się, że ulegnie ona relatywnemu pogorszeniu. Szczęśliwie Województwo Zachodniopomorskie ma całkiem dobry dostęp do pozostałej części Europy, ale dostępność do pozostałych regionów Polski jest relatywnie niska.

Jakie są kluczowe procesy, które są ważne dla przyszłości terytorium europejskiego? Pierwszy proces to przyszłość integracji europejskiej w trzech możliwych wariantach. Pierwszy wariant to Europa federacyjna z pogłębiającą się integracją, drugi to Europa dwóch lub trzech różnych prędkości oraz ostatni wariant to dezintegracja Europy. Rozpad Unii Europejskiej jest niestety również możliwym scenariuszem, oczywiście rozwojem dla Polski niekorzystnym.

Drugi proces, to związany jest z przyszłością waluty euro i strefy euro. Musimy pamiętać, że dzięki europejskiej polityce spójności Polska otrzymuje bardzo znaczące środki. Prezydent Piotr Krzystek mówił o bardzo dużej liczbie inwestycji w obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego finansowanych w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (EFSI). Polityka spójności pozwala na kompensację niższego poziomu korzyści wynikających z Unii Gospodarczej i Walutowej w słabszych ekonomicznie krajach i regionach. Dlatego polityka spójności była wykorzystywana do dzielenia się tymi korzyściami.



European Territorial Strategy A : Promotion of Global Cities
Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxembourg



European Territorial Strategy B: Promotion of Networks of Cities
Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxembourg

Trzecim procesem są przyszłe rozszerzenia Unii Europejskiej. Większość Europejczyków widzi Zachodnie Bałkany jako obszar, który wcześniej czy później stanie się częścią Unii Europejskiej, ale istnieje tutaj dużo więcej możliwości. Mówi się o Turcji, chociaż jest to bardzo dyskusyjna kwestia, czy też wskazuje się na wejście w struktury UE Gruzji, która jest chyba obecnie najbardziej obiecującym przypadkiem z Europy Wschodniej. Ukraina z kolei jest bardzo obiecująca dla Polski, ale z wieloma znakami zapytania ze względu na kwestię homo sovieticus, niestabilność gospodarczą i polityczną czy też korupcję.

Czwartym procesem jest możliwe przyszłe wyjście poszczególnych krajów z Unii Europejskiej. Wiemy, że będzie wkrótce referendum w Wielkiej Brytanii dotyczące tego, czy Wielka Brytania pozostanie w Unii czy też nie. Jest to bardzo wrażliwa i ważna kwestia. Jeśli Wielka Brytania zdecyduje wyłączyć się z integracji europejskiej to Unia Europejskiej będzie wyglądać zupełnie inaczej. Sytuacja stanie się o wiele bardziej skomplikowana.

Kolejnym przytoczonym procesem jest prędkość utraty siły ekonomicznej przez Europę. Wniosek jest taki, że Europa działa dużo lepiej, gdy jest pod presją. Jeśli sytuacja jest łatwa i stabilna nie martwimy się o przyszłość, nie musimy rozwiązywać żadnych problemów. Jednak, kiedy pojawia się kwestia zarządzania kryzysowego, Unia Europejska udowadnia, że potrafimy znaleźć dobre wspólne rozwiązania. Miejmy nadzieję, że przed nadejściem kolejnego kryzysu uda się nam znaleźć dobre rozwiązania.

Należy wspomnieć też o innych kluczowych dla przyszłości procesach, takich jak zielona polityka związana z energetyką, zmianami klimatycznymi czy ochroną zasobów.

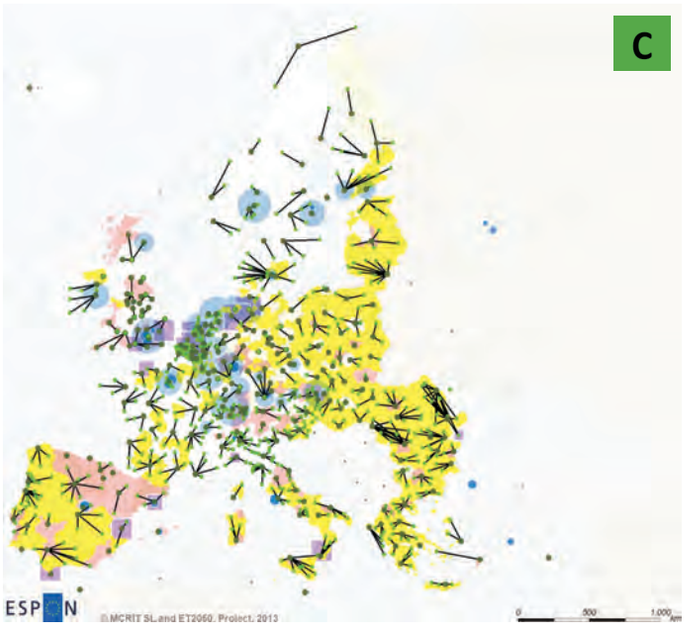
Kolejnym procesem, niezwykle ważnym z naszego punktu widzenia, jest wdrożenie wymiaru terytorialnego w politykach sektorowych. Polityka miejska zyskuje coraz większe znaczenie w Europie. Polityka rozwoju lokalnego staje się również interesująca z punktu widzenia europejskiej polityki spójności.

Należy wymienić także makroregiony – tutaj mamy bardzo dobry przykład współpracy skupionej wokół Morza Bałtyckiego, w którą region Pomorza Zachodniego jest bardzo mocno zaangażowany, współpracę transgraniczną z przykładami doskonałej polsko-niemieckiej współpracy. Są także ustalenia odnośnie wykorzystania Oceny Oddziaływania Terytorialnego, jako narzędzia.

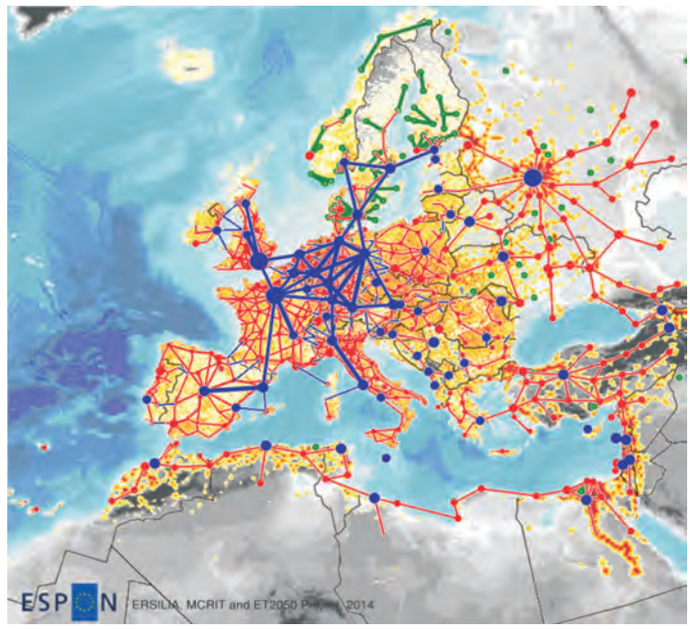
Jako proces trzeba też przywołać spadającą liczbę regionów Polski, które po roku 2020 mogą być beneficjentami najbardziej szczodrego wsparcia w ramach europejskiej polityki spójności, zgodnie z kryterium 75% PKB średniego dla Unii Europejskiej według parytetu siły nabywczej. W Polsce region mazowiecki jest już powyżej średniej Unii Europejskiej. Już wkrótce kolejne cztery takie regiony w Polsce, w tym Dolny Śląsk, będą w podobnej sytuacji, więc będzie mniej zasobów i środków dostępnych w ramach europejskiej polityki spójności dla tych obszarów.

Ostatnim przytoczonym procesem, niezwykle ważnym dla nas, bowiem szukamy najlepszych wzorów rozwoju terytorialnego, jest możliwa sektoryzacja polityki europejskiej. Wiele już powiedziano i napisano na temat strategii Europa 2020. Dużo łatwiej jest osiągnąć jej cele przy pomocy polityki sektorowej. Bardzo interesujące podsumowanie zostało przygotowane przez Komisję Europejską, a dotyczy środków dostępnych w ramach programów sektorowych w Regionalnych Programach Operacyjnych (RPO). Polska należy do tych krajów, gdzie udział tego typu programów jest wysoki i rośnie, ale w większości krajów Unii Europejskiej udział RPO spadł znacząco w latach 2014-2020. Czechy i Węgry właściwie zamknęły takiego rodzaju interwencję ze środków EFSI. Obecnie w przypadku takich programów pojawia się duży znak zapytania dotyczący tego, jak będzie wyglądać ich przyszłość.

By nadmiernie nie rozwijać zagadnień zmian w teorii, wynikających z takich nurtów naukowych jak: nowa geografia ekonomiczna, ekonomia miejsc i ekonomia przepływów, należy jedynie podkreślić, że nie tylko w Unii Europejskiej jesteśmy zainteresowani dowartościowaniem wymiaru terytorialnego w głównym nurcie ekonomii oraz konceptualizacją polityki miejskiej. Na całym świecie ważne organizacje, takie jak Bank Światowy i OECD, są także zaangażowane w ten proces.



European Territorial Strategy C: Promotion of Rural and Peripheral Regions
Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxembourg



European Territorial Visions: 2020
Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxembourg

Przy pomocy wskaźnika PKB na kilometr kwadratowy możemy przeanalizować kilka poglądowych obszarów. Przykładowo dla Japonii, jeśli zastosujemy wskazany wskaźnik, myśląc o rozwoju i o wzroście, uwidocznią się duże centra metropolitalne oraz inne pojedyncze ośrodki, ale poza tym Japonia jest „płaska". Podobną sytuację możemy zaobserwować w Belgii. Silnymi ośrodkami są Bruksela, Antwerpia, kilka miast Flamandzkich, ale reszta obszaru nie jest tak ważna z punktu widzenia, przynoszenia dobrobytu i bogactwa obywatelom. Stosując wskaźnik PKB na kilometr kwadratowy na obszarze Europy zauważamy, że obszar, który nazywany jest pentagonem w środkowej części Europy Zachodniej, wyrasta znacznie ponad obszar Europy Wschodniej, chociaż uwidaczniają się na nim silne stolice takie jak: Warszawa, Praga czy Budapeszt oraz inne obszary metropolitalne. Możemy prawdopodobnie powiedzieć, że sukces Polski miał miejsce także, dzięki wymiarowi terytorialnemu, czyli policentrycznej sieci obszarów metropolitalnych.

Patrząc na mapę Polski, przy operowaniu wskaźnikiem PKB na kilometr kwadratowy, widać zarówno słabą Polskę wschodnią, ale też słabą Polskę Północno-Zachodnią przy granicy z Niemcami. Widzimy unikalną pozycję Szczecina i dlatego wspieramy wzmacnianie potencjału Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Należy też zwrócić uwagę na podsumowanie planów zagospodarowania przestrzennego, czy też długoterminowych strategii rozwoju terytorialnego różnych krajów europejskich. Okazuje się, że praktycznie we wszystkich krajach Unii Europejskiej takie prace są prowadzone, bowiem w każdym kraju powstają studia dotyczące rozwoju terytorialnego. Mimo, że metodologia ich przygotowania jest odmienna w każdym kraju, to należy podkreślić, że metropolie są bardzo istotne dla większości krajów europejskich.

Jak wyglądają trzy możliwe strategie związane ze scenariuszami terytorialnymi wspomnianymi na początku? Strategia A to promocja wielkich miast takich jak Paryż czy Londyn. Istotną rolę odgrywać będą być może, jeszcze pojedyncze inne ośrodki, ale Europa Środkowa i Wschodnia praktycznie pozostanie na uboczu. Najbliższym ośrodkiem blisko nas będzie oczywiście Berlin - stolica Niemiec, ale bardzo niewiele będzie się działo w naszym makroregionie.

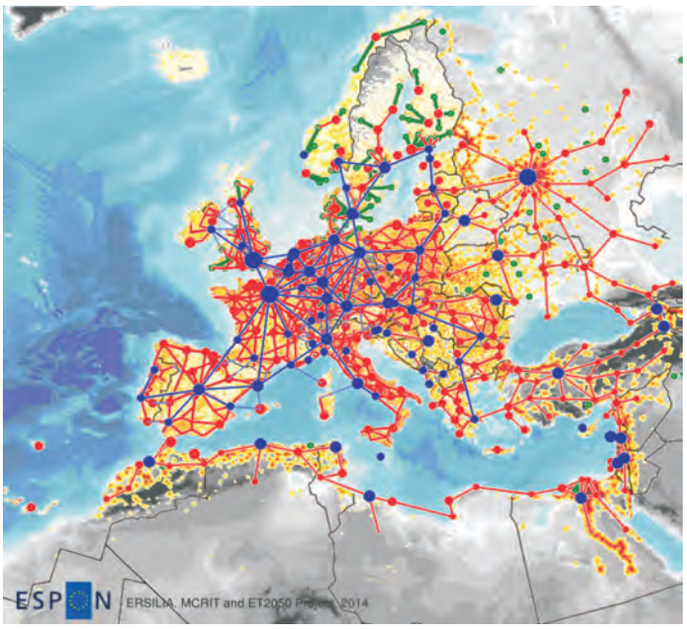
Wariant najkorzystniejszy z naszego punktu widzenia to strategia B - czyli promocja sieci miast drugiego rzędu i wspieranie ich rozwoju. Scenariusz ten stawia na wzrost znaczenia innych ośrodków metropolitalnych, które mogą doprowadzić do bardziej rozproszonego, bardziej równomiernie rozłożonego rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej.

Wadą strategii C, opartej na promocji regionów wiejskich i peryferyjnych, jest to, że nie widać tutaj właściwie żadnej sieci, przeważają powiązania lokalne.

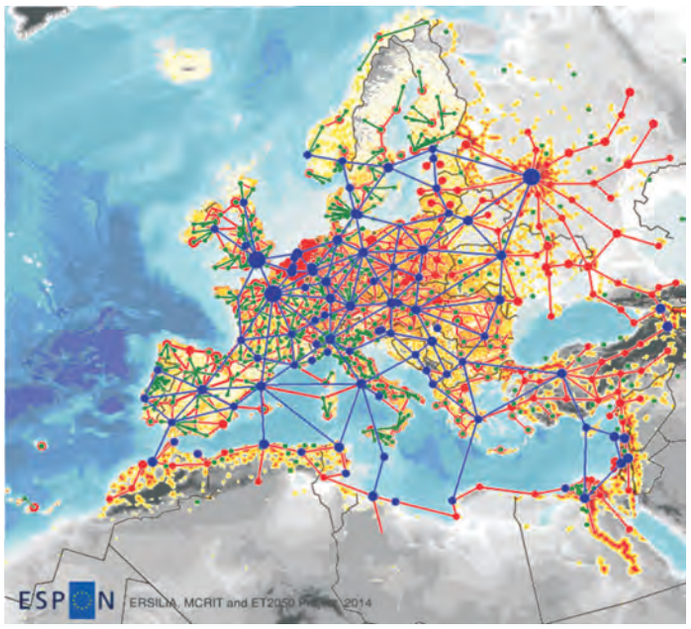
W podsumowaniu mojej prezentacji możemy zobaczyć również jak obszar Unii Europejskiej będzie się rozwijał do roku 2020, do roku 2030 i do roku 2050. Analizą objęliśmy tutaj również Afrykę Północną, Rosję czy też inne obszary, które nie są częścią Unii Europejskiej, ale są jej ważnymi sąsiadami.

Jak Unia Europa będzie się rozwijać, jeśli aktualna polityka nie zostanie skorygowana? Zostanie zachowana ogólna stabilność, w tym (niestety także) w złym sensie związanym z rosnącą nierównowagą społeczną, starzeniem się społeczeństw, co stanie się powszechnym trendem, a także rosnącą i bardziej zdywersyfikowaną migracją. Zbieżność czy też wspólnota regionów będzie przechodzić w ich różnorodność. Nastąpi zwiększenie nierówności regionalnych i powolna redukcja zatrudnienia wraz z presją na wynagrodzenia, dostosowywanie się do nowych globalnych trendów handlowych, rosnący rozwój turystyki, zróżnicowane tendencje dotyczące transportu na różnych poziomach, spadająca intensywność węglowa i energetyczna, zwiększająca się urbanizacja i asymetryczny wpływ zmian klimatycznych na poszczególne regiony.

Jakie są w związku z tym rekomendacje na przyszłość? W raporcie ET 2050 rekomendujemy długoterminowy rozwój Europy, która jest otwarta i policentryczna. Jak to zrobić? Musimy Europę powiązać globalnie, musimy promować wspólny rozwój z sąsiednimi krajami. Powinniśmy mieć strategie dotyczące problemów, jakie mogą pojawić się w przyszłości, w innym przypadku mamy zarządzanie kryzysowe. Przykładem jest polityka azylowa i migracyjna. Nie mamy strategii, która zostałaby w sposób przemyślany przygotowana, teraz dopiero myślimy, jak rozwiązać problem.



European Territorial Visions: 2030
Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxembourg



European Territorial Visions: 2050
Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxembourg

Nie staramy się być wystarczająco przewidujący, aby zobaczyć problem, który będzie ważny dla Europy w nadchodzących dziesięcioleciach. Musimy uruchomić regionalną różnorodność i rozwój endogeniczny pamiętając o tym, że nie istnieje coś takiego, jak jedno uniwersalne rozwiązanie dobre dla wszystkich. Wszystkie regiony europejskie, w tym szesnaście regionów w Polsce, posiadają odmienną specyfikę. Nie możemy pozostać przy jednej strategii i jednej wspólnej polityce dla wszystkich.

Musimy także wspierać zrównoważoną strukturę miejską. W Polsce tworzy się perspektywiczna sieć metropolii, ale nadal istnieją olbrzymie luki przestrzenne, np. między Szczecinem a innymi metropoliami. Musimy szukać rozwiązań dla ośrodków subregionalnych, czyli miast, które straciły swoje regionalne funkcje. Musimy także w sposób zrównoważony zarządzać zasobami naturalnymi.

Co jest istotne z punktu widzenia krajów Europy środkowo-wschodniej? Uważamy, że w Polsce i w innych krajach Europa Środkowej ta pułapka średniego rozwoju już w tej chwili istnieje. Jeśli nie będziemy wykorzystywać potencjałów, które są związane z zasobami terytorialnymi, przyszłość może nie być dla nas zbyt optymistyczna. Widzimy załamanie rosnącej we wcześniejszych latach spójności po kryzysie gospodarczym 2008 roku. Jak to wyjaśnić? Wszystkie polskie regiony, wszystkie polskie metropolie poprawiają swoją pozycję w stosunku do średniej Unii Europejskiej, ale te najbogatsze rosną najszybciej, więc możemy obserwować rosnące nierówności wewnątrz kraju. Rosnące nierówności mają swoje efekty uboczne - kulturowe i społeczne. Nadal uważamy, że taka sytuacja może być niebezpieczna dla płynnego rozwoju w przyszłości. Narastanie tych samych nierówności widzimy też na Węgrzech, w Czechach i w innych krajach europejskich. Jest to zjawisko, które w długim okresie może być niekorzystne dla przyszłego rozwoju społeczno-gospodarczego.

W odniesieniu do granicy wschodniej, widzimy ją jako zewnętrzną granicę Unii Europejskiej, prawdopodobnie nawet do roku 2050. Widzimy obecnie setki tysięcy ludzi przybywających do Unii Europejskiej. Prawdopodobnie nie jesteście Państwo świadomi liczby dotyczącej Ukraińców mieszkających i pracujących w Polsce.

Jest ich około pół miliona i bardzo dobrze dostosowali się do polskiego środowiska i polskiego rynku pracy. Możemy przyjmować corocznie od 50 do 100 tysięcy Ukraińców w naszym kraju, którzy dobrze się tu czują, którzy znajdują tu pracę, którzy zapominają o złej przeszłości i złych relacjach między Polakami a Ukraińcami. Ale co będzie, jeśli coś złego się wydarzy? Jeśli będziemy mieli w Unii Europejskiej milion czy dwa miliony Ukraińców uciekających ze swojego kraju? Będziemy mieli poważny kryzys w naszym kraju. Są to sytuacje wymagające opracowania alternatywnych scenariuszy, także w wymiarze terytorialnym.

Problemem jest relatywny spadek dostępności w porównaniu z zachodnią i północną Europą. W ramach europejskiej polityki spójności mamy trzy obszary interwencji, jakimi są: infrastruktura, kapitał ludzki i wsparcie dla przedsiębiorstw. Wielu ekspertów mówi, że powinniśmy zapomnieć o finansowaniu infrastruktury z Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych, ponieważ dzięki Unii Europejskiej już zbudowaliśmy piękną infrastrukturę. Tak nie jest. Oczywiście musimy coraz bardziej przesuwać środki na działania związane z kapitałem ludzkim i na wsparcie przedsiębiorstw, w tym małych i średnich. Nie możemy jednak zapominać o tym, że wciąż istnieją luki w infrastrukturze wielu obszarów, które są pomijane przez inwestorów ze względu na ograniczoną dostępność. Takie obszary są także narażone na jednokierunkowe migracje, dewastujące ich struktury demograficzne. Nie jest to przykład zrównoważonego rozwój Europy, ponieważ migracje w ramach Unii Europejskiej nie powinny być jednokierunkowe.

I na koniec chciałbym wskazać na naszą stronę internetową www.et2050.eu, gdzie można znaleźć wszystkie raporty, łącznie z prezentowanym przez mnie syntetycznym raportem końcowym.

POZYCJA SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO W SIECI METROPOLII EUROPEJSKICH

10 WRZEŚNIA 2015

dr Daniel Wacinkiewicz
Doradca Prezydenta Miasta Szczecina ds. Metropolitalnych

Doradca Prezydenta Miasta Szczecin ds. strategii rozwoju, współpracy międzynarodowej i transgranicznej oraz metropolii; doktor nauk prawnych, adiunkt w Katedrze Prawa Gospodarczego Publicznego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego.

"Wizja rozwoju Szczecina w obszarze metropolitalnym - znaczenie transformacji terenów nadwodnych"

Pewna unikatowość Szczecina, którą często podkreślamy, wynika ze specyficznego charakteru tej aglomeracji. Jesteśmy traktowani jako metropolia regionalna o oddziaływaniu transgranicznym i w istocie nie ma innej aglomeracji o takim charakterze w Polsce. W klasyfikacjach ESPON-u czy METREX-u jesteśmy traktowani jako miasto słabe MEGA.

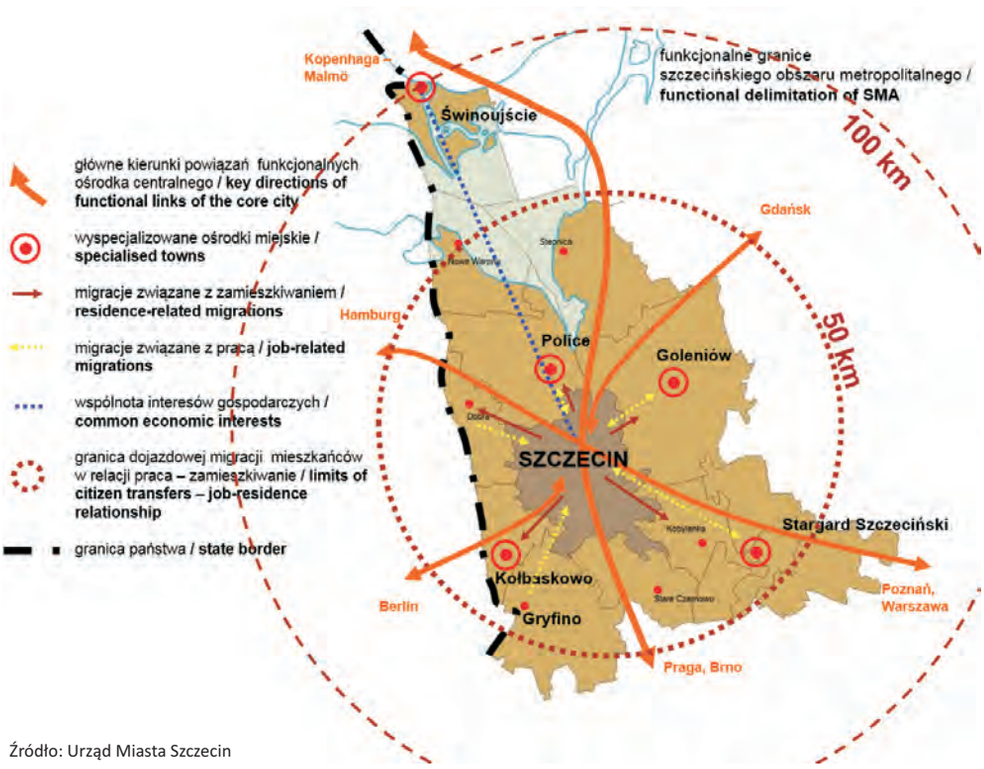
Wspomnianą unikatowość możemy odnieść do trzech kluczowych aspektów. Po pierwsze Szczecin jest obszarem metropolitalnym, który został stworzony już wiele lat temu. W 2005 roku powołano do życia Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – jedno z wyjątkowych pod tym względem stowarzyszeń w Polsce. Stowarzyszenie SOM za swoją działalność otrzymało w zeszłym roku nagrodę Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

Stowarzyszenie skupia obecnie trzynaście gmin, powiat oraz samo Województwo Zachodniopomorskie. Jest zalążkiem kooperacji i powiązań, które obecnie nie są jeszcze w naszym kraju uregulowane na poziomie ustawowym. Wypada to zawsze podkreślać – nie mamy w Polsce regulacji ustawowej, która normowałaby funkcjonowanie obszarów metropolitalnych, pomimo że od kilkunastu lat trwają różne zabiegi o to, aby ta ustawa została w końcu uchwalona.

Drugim aspektem odnośnie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, który warto podkreślić, jest jego transgraniczność i idące za tym założenie, że metropolia oddziałuje na sąsiednie ościenne terytoria Republiki Federalnej Niemiec. Patrząc z perspektywy miasta doświadczamy tego na co dzień, często w bardzo różnych, nie zakładanych wcześniej płaszczyznach. Granica między naszymi państwami nie istnieje w sposób rzeczywisty tylko umowny, ale w tej części Europy oznacza procesy, których się wcześniej nie spodziewaliśmy. Przykładowo, rozwija się bardzo intensywnie osadnictwo mieszkańców Polski na terenach niemieckich. Wcześniej spodziewano się efektu odwrotnego, w postaci nabywania nieruchomości przez obywateli Niemiec po stronie polskiej. W związku z tym pojawiające się funkcjonalne powiązania są wspierane przez projekty realizowane m.in. w ramach programu INTERREG – programu współpracy regionalnej i Euroregionu Pomerania, w którym uczestniczą gminy polskie i niemieckie. Jesteśmy w przededniu uruchomienia INTERREGU VA, kolejnego okresu finansowania, który pozwoli zrealizować szereg ważnych priorytetów.

Takim priorytetem dla miasta Szczecina jest edukacja, w tym edukacja dwujęzyczna. Znajomość języka i kompetencja międzykulturowa będzie również lepiej sprzyjać integracji funkcjonalnej obszarów z obydwu stron granic.

Główne kierunki powiązań funkcjonalnych, na poziomie ponadregionalnym, są więc związane poniekąd z rentą lokalizacyjną Szczecina jako miasta, które graniczy również z państwami skandynawskimi przez Bałtyk. Szczecin i Świnoujście, są bardzo silnie wzajemnie powiązane w sensie gospodarczym.



Powiązania funkcjonalno-przestrzenne szczecińskiego obszaru metropolitalnego

Źródło: Urząd Miasta Szczecin

Funkcje o znaczeniu subregionalnym

Źródło: Urząd Miasta Szczecin

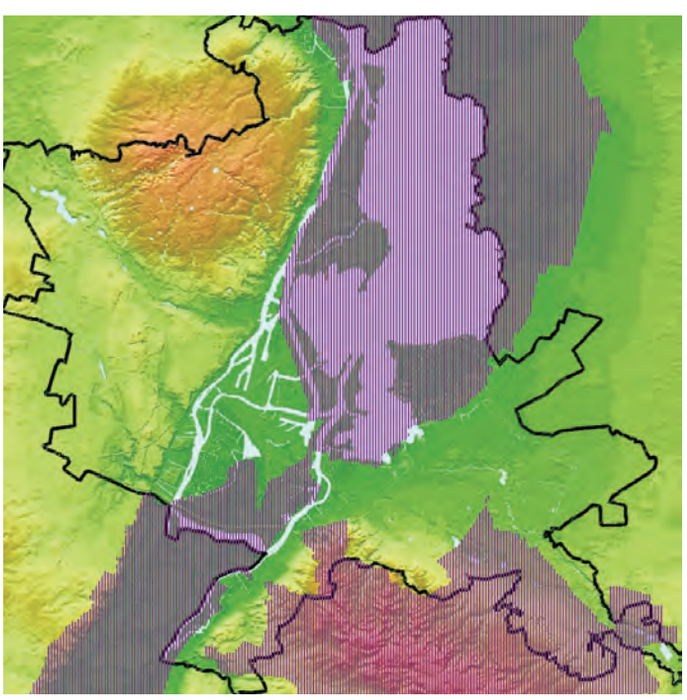
Jednym z powiązań jest port, który znajduje się w tych dwóch miastach oddzielonych drogą wodną o ponad sześćdziesiąt kilometrów. Połączenie miasto-port jest tradycyjne dla Szczecina, ponieważ to zawsze było miasto portowe, począwszy od samych jego początków, poprzez różne burzliwe historycznie zmiany. Funkcja portowa była dla miasta niezwykle istotna i obecnie dzięki bardzo ambitnym i świetnie realizowanym planom portu szczecińskiego zyskuje coraz większe znaczenie.

Szczecin w ramach metropolii oddziałuje, co jest dość charakterystyczne dla tworzących się dzisiaj w Polsce obszarów metropolitalnych, na ościenne gminy, również te bardziej oddalone od samego miasta. Odbywa się to przede wszystkim w obszarach świadczenia usług, czyli w tym, co jest w istocie jednym z kluczowych zadań samorządów – świadczenie usług na rzecz wspólnoty samorządowej, na rzecz mieszkańców.

Jesteśmy również świadkami procesów dość typowych dla całej Europy, takich jak emigracja mieszkańców miast poza jego granice administracyjne i osiedlanie się w gminach ościennych. Wywołuje to określone konsekwencje, nie tylko podatkowe, ale również społeczne, a do pewnego stopnia polityczne. Oznacza to nowe obowiązki typowe dla metropolii. Musi ona oddziaływać szerzej niż tylko w ramach obszaru wytyczonego przez granice administracyjne miasta. Obecnie jesteśmy świadkami procesów o niezwykłej intensywności.

Można powiedzieć, że rozwój metropolitalnych funkcji na terenie miasta to nie tylko kwestia prestiżu i istnienia metropolii jako celu samego w sobie. Jest to przede wszystkim wyobrażenie sobie praktycznych i koniecznych konsekwencji budowania ponadregionalnego ośrodka kultury, innowacji, kapitału, budowania silniejszej pozycji potencjału społeczno-gospodarczego oraz naukowego. O czym warto pamiętać w tym ostatnim aspekcie, to pozycja Szczecina jako najsilniejszego ośrodka akademickiego w regionie.

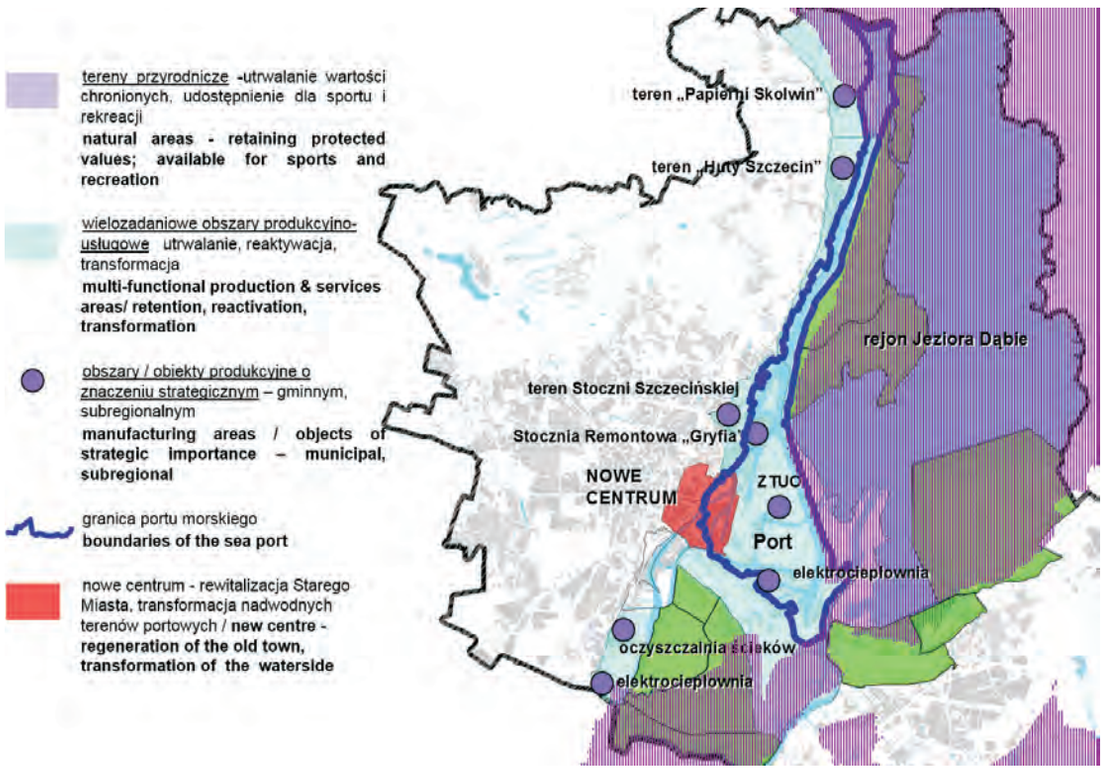
Trzecim aspektem odnośnie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego są jego uwarunkowania środowiskowe. Gdy popatrzymy na topografię miasta, cechuje się ona dosyć dużą rozpiętością. Waha się od 150 metrów nad poziomem morza do obszarów depresyjnych na obszarze lotniska Dąbie. Warto nadmienić, że 40% powierzchni miasta zajmuje obszar programu Natura 2000, co jest bardzo istotne dla jego funkcji rozwojowych. Niektórzy sceptycznie nastawieni do tego programu mówią o blokowaniu rozwoju przez szczególnie restrykcyjne zasady dotyczące traktowania obszarów Natura 2000, inni natomiast dostrzegają potencjał związany z ochroną naturalnych zasobów środowiskowych.



Uwarunkowania topograficzne gminy Miasto Szczecin
Źródło: Urząd Miasta Szczecin

NATURA 2000

Zagospodarowanie przestrzenne obszarów nadwodnych Szczecina



Źródło: Urząd Miasta Szczecin

Blisko jedną czwartą obszaru Miasta (24 %) zajmują tereny pokryte wodą (jezioro Dąbie), a lesistość wynosi aż 19 %, co jest niezwykle rzadko spotykanym współczynnikiem. Szczecin jest czwartym co do wielkości (obszarowo) miastem w Polsce, a siódmym jeśli chodzi o potencjał ludnościowy. Te topograficzne informacje są o tyle istotne, że one determinują warianty rozwojowe miasta i do nich musi być też dostosowana polityka przestrzenna. Polityka przestrzenna tworzona jest w naszym wypadku na poziomie planów miejscowych oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Muszą one uwzględniać obiektywne okoliczności, które wymienialiśmy, tym samym determinantami rozwoju są, z jednej strony, różnorodność fizjonomiczna Szczecina, a z drugiej specyficzna ilość i nasycenie obszarów zielonych oraz obszarów Natura 2000.

Odnośnie kierunków głównych zadań, które stoją przed miastem, dotyczących realizacji funkcji subregionalnych, wspomnieliśmy już o świadczeniu usług o różnym charakterze. Są to usługi specjalistyczne na rzecz mieszkańców nie tylko Szczecina, ale i okolicznych obszarów ościennych, w zakresie edukacji, kultury, szkolnictwa wyższego, rynku usług dla seniorów, kultury fizycznej czy atrakcyjnych miejsc zamieszkania. Widzimy tendencje związane z migracją z i do miasta. Ten proces nie jest tylko jednostronny. Szczecin jest miejscem pobytu częściowego i hotelowego.

Zadaniem, które stoi przed miastem, jest też kwestia związana z poprawą dostępności transportowej i komunikacyjnej. Są to dwa istotne elementy kluczowe dla rozwoju tej metropolii. Towarzyszy im przykładowo projekt pogłębienia toru wodnego, szczególnie kluczowe dla racji stanu portu i rozwoju miast obszaru regionu metropolitalnego. W odniesieniu do toru wodnego warto też wspomnieć o gospodarce morskiej, która jest traktowana jako silnie rozwijana specjalizacja regionalna. Pogłębienie toru wodnego jest też elementem większego problemu, jakim jest stan żeglowny rzeki Odry i żegluga śródlądowa.

Obecnie pojawiają się szanse na wypracowanie odpowiednich rozwiązań na poziomie ogólnopolskim i we współpracy ze stroną niemiecką. Mamy nadzieję, że uda się wreszcie, po wielu latach starań, doprowadzić do skutecznego rozwiązania tego problemu.

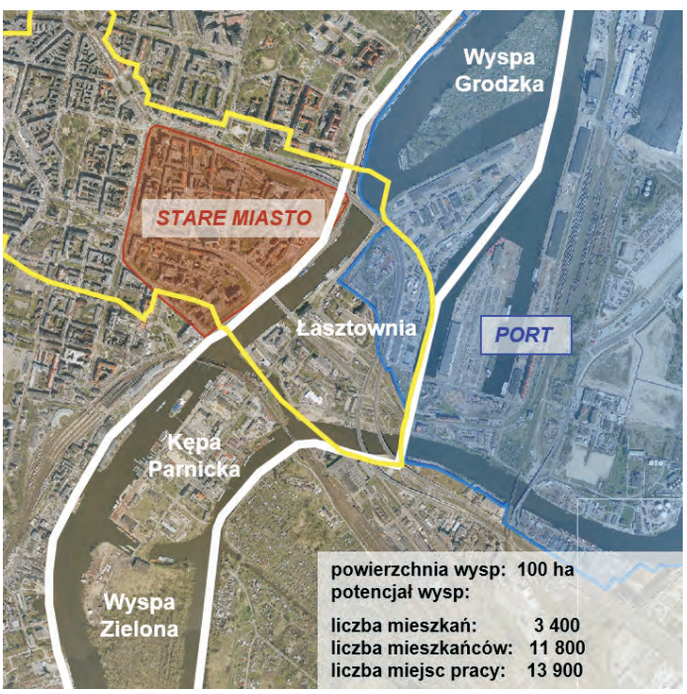
Powiązania subregionalne są również determinowane komunikacyjnie, stąd jeden z kluczowych przyszłościowych projektów to stworzenie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, która ułatwi dostępność do tego obszaru dla rozproszonych skupisk ludności wokół miasta rdzeniowego jakim jest Szczecin.

W kwestii zagospodarowania przestrzennego obszarów nadwodnych należy zwrócić uwagę na przyjęte najważniejsze założenia. Jednym z głównych celów jest ochrona i utrwalenie różnorodnego sposobu użytkowania terenów nadwodnych. Jest to miejsce portu, miejsce zabudowy śródmiejskiej, obszar water-frontowy w postaci Wałów Chrobrego i jest to jednocześnie obszar imprez masowych, w naturalny sposób wykorzystywany przez miasto do organizacji tego typu przedsięwzięć. Jest to obszar transformacji dostrzeganej w płaszczyźnie wycofywania się z terenów portu do innej lokalizacji odbywającej się w ramach partnerskiego porozumienia między miastem a portem.

Pozwala to przenosić funkcje miejskie do obszarów położonych na Łasztowni, które kiedyś, w okresie przedwojennym, stanowiły oś rozwojową centrum miasta. Wyspa Łasztownia była właśnie takim miejscem. W wyniku nalotów alianckich została bardzo istotnie zniszczona, podobnie jak szczecińskie Stare Miasto, stąd też obecnym, wielkim wyzwaniem rozwojowym i planistycznym jest przywrócenie jej różnego rodzaju funkcji i rewitalizacja tych terenów. Należy podkreślić, że wspólnym mianownikiem dla tego obszaru jest jego silne powiązanie z wodą. Tworzy to naturalne więzi, jak te wspomniane pomiędzy Szczecinem a Świnoujściem.

Wśród inwestycji związanych z zagospodarowaniem obszarów nadwodnych należy wymienić budowę Mostu Kłodnego. Z punktu widzenia Szczecina jest to kluczowa inwestycja na kolejne lata. Obrazując to w perspektywie historycznej, obszar Łasztowni, od czasu likwidacji twierdzy Szczecin w roku 1873 był naturalnym terenem rozwojowym miasta i, pomimo położenia pod po drugiej stronie Odry, stanowił jego integralną część. Na skutek działań wojennych tereny te uległy zniszczeniu, ale obecna polityka przestrzenna miasta definiuje ścisłe centrum w sposób oparty o historyczne powiązanie Starego Miasta i Łasztowni. Służy to także utrwalaniu tożsamości miasta.

Łasztownia może rozwiązać problem rozwojowy obszaru Starego Miasta, które jest zdeterminowane tradycyjnym układem przestrzennym. Nie jesteśmy w stanie i nie powinniśmy w żaden sposób tego historycznego układu naruszać. Oznacza to w rezultacie, że lokowanie na Starym Mieście nowych funkcji potrzebnych miastu, o charakterze przemysłowym, usługowym czy handlowym jest stosunkowo mocno ograniczone. Spowodowało to, że od blisko dziesięciu lat poważnie dyskutuje się na temat tego, w jaki sposób wykorzystać tereny Łasztowni na cele rozwojowe.



Transformacja terenów nadwodnych – Stare Miasto – Łasztownia
Źródło: Urząd Miasta Szczecin

Mamy już pewne oznaki inwestycyjnych działań – lokują się tutaj inwestycje biurowe, rewitalizowane są stare obiekty, powstała nowa miejska marina, modernizowane są bulwary, ale warunkiem możliwości rozwojowych jest komunikacyjne włączenie tego obszaru w obszar centrum Szczecina.

Niektóre szerokie wizje rozwojowe Łasztowni powstawały w lepszym okresie ekonomicznym, jednak kryzys spowolnił ambitne plany. Kluczowym pozostało jednak ścisłe połączenie tych dwóch obszarów: Starego Miasta i Łasztowni, tworząc z nich spójną kompozycję potwierdzaną w planach miejscowych. Tworzą one szansę utrzymania zrównoważonego rozwoju ścisłego centrum miasta z zachowaniem wartości krajobrazowych, historycznych, społecznych i ekonomicznych.

Bulwar Gdyński
Źródło: Urząd Miasta Szczecin

Wspomniany Most Kłodny jest warunkiem spełnienia tej wizji o tyle, że obecnie brakuje dobrego połączenia komunikacyjnego między Starym Miastem a Łasztownią. Nowy projekt mostu zakłada ulokowanie go tuż obok Trasy Zamkowej, komunikując Stare Miasto z Łasztownią. Most będzie zakończony przestrzeniami publicznymi w postaci placów po obu stronach i jest projektowany z nastawieniem na preferencje transportu publicznego, dostępności pieszej oraz rowerowej.

Projekt Mostu Kłodnego
Źródło: Urząd Miasta Szczecin

Cała idea przywracania funkcji Staremu Miastu wiąże się z ograniczeniem drogowego ruchu kołowego. Wsłuchując się w oczekiwania społeczne, które są bardzo wyraźnie artykułowane, widać tę ideę dosyć wyraźnie. Mieszkańcy oczekują likwidacji obecnego odcięcia miasta od rzeki wskazując, że jest to rozwiązanie nieuzasadnione historycznie i nienaturalne. Mieszkańcy oczekują, że ruch kołowy oddzielający Stare Miasto od rzeki zostanie znacznie ograniczony, a w tym miejscu pojawi się zabudowa przybliżająca miasto do wody. Projekt Mostu Kłodnego jest też elementem realizacji tej idei.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

POZYCJA SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO W SIECI METROPOLII EUROPEJSKICH

10 WRZEŚNIA 2015

Barbara Michalska
Zastępca Prezydenta
Miasta Świnoujście

Absolwentka Politechniki Lubelskiej. W latach 1997-1998 pracowała w Nadzorze Budowlanym w Urzędzie Rejonowym w Świnoujściu. W latach 2003-2010 zajmowała stanowisko Naczelnika Wydziału Inżyniera Miasta Urzędu Miasta Świnoujście realizując wiele inwestycji miejskich i zarządzając drogami. Od 2007 r. pełni funkcję pełnomocnika Prezydenta ds. budowy stałego połączenia w Świnoujściu. Powołana na urząd I-go Zastępcy Prezydenta Miasta Świnoujście w dniu 6 grudnia 2010 roku.

"Perspektywy rozwoju Świnoujścia"

Świnoujście jest najdalej położonym na północny zachód miastem należącym do Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Świnoujście, na zaproszenie metropolii, przyłączyło się dwa lata temu do Stowarzyszenia SOM na zasadzie dobrowolnego udziału. Mamy świadomość, że obecnie w różnego rodzaju opracowaniach przynależność do obszaru metropolitalnego i jego dokładny zasięg jest różnie przedstawiany, niezależnie jednak od tego czujemy się powiązani ze Szczecinem.

Szczecin jest dla nas niezwykle ważnym partnerem. Jest to najbliższe duże miasto, przez naszych mieszkańców doceniane jako ważny ośrodek uniwersytecki. Dzięki jego bliskości, młodzi ludzie ze Świnoujścia nie muszą wyjeżdżać poza obszar metropolitalny do Warszawy, Poznania czy Krakowa w celu podjęcia studiów. Dzięki temu pozostają w bliskim w kontakcie ze swoim miastem. Tym samym doskonale rozumiemy dlaczego aspiracje naukowe są bardzo ważne i wyraźnie artykułowane w strategii miasta Szczecina. Zasadniczym powiązaniem gospodarczym między naszymi miastami jest oczywiście gospodarka morska i rola, jaką odgrywa port. Port w Świnoujściu to trzeci, co do wielkości port w naszym kraju, więc w odniesieniu do relatywnie małego, 40-sto tysięcznego miasta, stanowi ogromną determinantę gospodarczą. Sytuacja, w której niewielkie miasto posiada tak duże znaczenie gospodarcze jest dosyć nietypowa na tle innych miast w kraju.

Tereny o największym znaczeniu gospodarczym i rozwojowym
Źródło: Urząd Miasta Świnoujście

Świnoujście położone jest na trzech wyspach – Uznam, Wolin i Karsibór – i podobnie jak Szczecin, jest bardzo rozległe obszarowo. Takie uwarunkowanie utrudnia proces administrowania między innymi dlatego, że jest to miasto na prawie powiatu, więc cała infrastruktura jest w zarządzie prezydenta miasta, który jednocześnie jest starostą. Tym samym, przykładowo, zarządzanie wszystkimi szkołami i większością infrastruktury drogowej jest zadaniem gminy. Należy też zwrócić uwagę, że nasza gmina, podobnie jak Szczecin, jest pokryta w jeszcze większym procencie programem Natura 2000, co stwarza zarówno pewne szanse, jak i powoduje konkretne utrudnienia dla rozwoju gospodarczego.

Wyspa Uznam w zachodniej części przylega bezpośrednio do granicy niemieckiej. Leży na niej centrum Świnoujścia, które stanowi część turystyczną miasta. Turystyka jest drugą, niezwykle istotną gałęzią gospodarki Świnoujścia. W trakcie opracowywania strategii miasta, niezależnie do momentu jej przygotowania, czy było to dwadzieścia lat temu, czy jest to obecnie, zawsze otrzymujemy podobny rezultat – Świnoujście musi współistnieć z tymi dwoma gałęziami – turystyką i gospodarką morską. Takie zestawienie przysparza konfliktów, jednak do tej pory udawało się je skutecznie łagodzić. Korzystnie na taką sytuację wpływa lokowanie działań związanych z turystyką i gospodarką morską na oddzielnych wyspach. Na wyspie Uznam rozwija się turystyka, a na wyspie Wolin rozwija się infrastruktura portowa i przemysłowa. Rzeka Świna oddziela od siebie te dwie wyspy i łagodzi oddziaływanie dwóch tak odmiennych środowisk gospodarczych na siebie.

OT Port Świnoujście Sp. z o.o.
Źródło: Urząd Miasta Świnoujście

Wyspa Karsibór uzupełnia różnorodność miasta. Dominują tu funkcje związane z agroturystyką, tworzy się infrastrukturę pod kątem spędzania czasu nad wodą i przeprowadza się działania związane z ochroną rezerwatu ptasiego. Warunki naturalne miasta dają bardzo duże perspektywy rozwoju i, na przekór do części pesymistycznego wykładu pana prof. Jacka Szlachty o perspektywach dla Europy, mieszkańcy Świnoujścia pozytywnie patrzą w przyszłość. W ostatnich latach Świnoujście bardzo intensywnie się rozwija i jest to dostrzegane zarówno w regionie, jak i w Polsce. Zwiększa się też liczba gości zagranicznych z Niemiec i Skandynawii, między innymi z racji położenia przygranicznego.

Miasto jest stosunkowo dobrze skomunikowane. Mamy połączenie z drogami krajowymi, a do terminalu portowego dobiega droga krajowa nr 3, stanowiąca część trasy drogowej E65 na kierunku północ-południe. Świnoujście posiada też bezpośrednie połączenie ze stroną niemiecką dzięki dwóm ciągom komunikacyjnym. W bliskim sąsiedztwie po stronie niemieckiej miasto posiada dostęp do połączenia lotniczego oraz pośrednie połączenie kolejowe z Berlinem. Strona niemiecka zabiega o odtworzenie połączenia bezpośredniego pomiędzy miastem Świnoujściem i Berlinem, które mogłoby skrócić czas przejazdu z pięciu do dwóch godzin.

Bezpośrednią komunikację ze Szczecinem i pozostałą częścią kraju utrudnia nam brak stałego połączenia. Wspólny portowy ośrodek gospodarczy Świnoujścia i Szczecina powoduje, że kanał Świny, który rozdziela wyspy Uznam i Wolin, musi być kanałem żeglownym o pełnej przepustowości. W przeciwieństwie do prezentowanej sytuacji w Szczecinie, gdzie Stare Miasto można połączyć z Łasztownią mostem, wysp Świnoujścia nie możemy połączyć w ten sposób. O ile jeszcze kilkanaście lat temu dyskutowanym rozwiązaniem był most o wysokości wynoszącej 67 metrów, to dziś już nawet ta wysokość jest problemem ze względu na rozwój portu w Szczecinie pod kątem przyjmowania coraz większych jednostek. Jesteśmy więc z jednej strony mocno gospodarczo związani, ale z drugiej – rozwój portu w Szczecinie negatywnie oddziałuje na połączenie wysp Świnoujścia.

Rozwiązanie korzystne dla obydwu stron to budowa tunelu pod rzeką. Dziś wyspy są połączone promami, promem łączącym centrum miasta i promem stanowiącym swojego rodzaju miejską obwodnicę. Świnoujście przygotowało już prace studialne dotyczące projektu tunelu, kończą się także opracowania techniczne. Ze swojej strony jesteśmy gotowi do realizowania inwestycji. Niestety jest to inwestycja bardzo kosztowna dla budżetu miasta Świnoujście i nie uda się jej przeprowadzić bez wsparcia zewnętrznych funduszy.

Warto wyszczególnić obszary o największym potencjale ekonomicznym i rozwojowym Świnoujścia, zaczynając od wyspy Uznam. Dla centrum miasta perspektywą rozwoju jest gospodarka turystyczna. Dzielnica nadmorska z zachowaną zabudową secesyjną przeżywa obecnie skok rozwojowy, ale chłonność inwestycyjna tych terenów jest znaczna, gdyż zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego, istnieje jeszcze potencjał rozwojowy dla tego obszaru. Dzielnica nadmorska podobnie, jak niemal całe Świnoujście, pokryta jest planem zagospodarowania. Świnoujście pokryte jest planem w blisko 95% i jest to bardzo dobry wynik jeśli chodzi o polskie miasta. Przyjęte plany zagospodarowania tworzą dobre i stabilne warunki do realizacji przedsięwzięć.

Port jachtowy – propozycje architektoniczne
Źródło: Urząd Miasta Świnoujście

W sąsiedztwie centrum ulokowany jest port jachtowy, nazywany Basenem Północnym, o znacznym potencjale inwestycyjnym, możliwym do realizacji w najbliższych latach. Zrewitalizowany port jachtowy jest w tej chwili jednym z największych portów nad naszym wybrzeżem i może pomieścić 350 łodzi. Rozwój portu, zgodnie z przyjętym planem miejscowym, uzupełniony zostanie o dodatkową infrastrukturę w postaci m.in. zabudowy apartamentowej. Warto zauważyć, że w ostatnich latach obłożenie łóżek w sezonie wynosiło blisko 99% dla lipca i sierpnia. Obecnie w dzielnicy nadmorskiej miasto Świnoujście dysponuje 8 tys. miejsc, a docelowo zakłada się podwojenie tej liczby w najbliższych latach.

Kolejnym krokiem jest sukcesywne wydłużanie sezonu turystycznego. Już dziś zaobserwowaliśmy fakt jego wydłużenia od kwietnia do października, co dodatkowo korzystnie odbija się na inicjatywach przedsiębiorców.

Obecnie pod względem inwestowania promujemy tereny, które wcześniej były terenami wojskowymi, między innymi teren przy ulicy Bałtyckiej i Wojska Polskiego oraz teren odzyskany pod usługi przy torze żeglownym, leżące przy Basenie Mulnik w centralnej części wyspy Uznam.

Na wyspie Wolin tereny inwestycyjne przygotowywane są pod kątem rozwoju usług portowych, stoczniowych oraz lokalizacji usług magazynowych i produkcyjnych. Kończy się też budowa strategicznej dla naszego kraju inwestycji – terminalu LNG oraz nowo powstałego portu zewnętrznego.

Wyspa Karsibór
Źródło: Urząd Miasta Świnoujście

W zachodniej części wyspy Wolin znajduje się terminal promowy łączący nas ze Skandynawią. Obecnie Świnoujście zajmuje pierwszą pozycję w kraju jeśli chodzi o odprawy pasażerskie z ilością pasażerów sięgającą 1 mln rocznie. W obrębie wyspy znajdują się ponadto: Wolny Obszar Celny „Euroterminal", prowadzący działalność przeładunkową oraz Stocznia Remontowa Gryfia połączona ze Szczecinem. Główna siedziba stoczni mieści się w Szczecinie, ale w obrębie Świnoujścia planuje się lokalizację terenów rozwojowych.

Potencjał rozwojowy wyspy Karsibór opiera się na przyrodniczej atrakcyjności tego obszaru. Karsibór jest najmniejszą z trzech głównych wysp Świnoujścia, ale posiada ogromny potencjał związany z agroturystyką i nastawieniem na wykorzystywanie uwarunkowań przyrodniczych. Obecnie trwają prace nad uregulowaniem turystyki na tym obszarze i nad wspieraniem realizacji odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

POZYCJA SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO W SIECI METROPOLII EUROPEJSKICH

10 WRZEŚNIA 2015

Witold Ratajczak
Zarząd Morskich Portów
Szczecin i Świnoujście S.A.

Absolwent Akademii Morskiej w Szczecinie i Brunel University Uxbridge. Następnie zarządzał infrastrukturą techniczną centrum Barkeley Square House i St. Katherine Docks w Londynie. Pełnomocnik zarządu ZMPSiŚ ds. budowy Terminala LNG w Świnoujściu, Dyrektor działu realizacji projektów w Veolia Waters. Od 2014 roku Dyrektor ds. Rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin Świnoujście. Akredytowany przez British Engineering Council, członek Chartered Institute of Building Services Engineers.

"Rozwój portów Szczecin i Świnoujście"

W ujęciu retrospektywnym dotyczącym miasta Szczecina i miasta Świnoujście nikt nie pamięta już, jak pierwsi ludzie osiedlali się na tych terenach. Niezależnie do tego czy przybyli na łodziach rzeką Odrą, czy też dotarli tu konno lub pieszo postanowili osiąść na terenie przyszłego miasta Szczecina. Tak na początku tysiąclecia zaczęła się historia miasta, która doprowadziła w XIII wieku do nadania mu praw miejskich. Miasto od początku związane było z rzeką i portem i, w dalszej perspektywie, z gospodarką morską. Obszar ten, nazywany niekiedy regionem śledzia, rozwijał się, aż do czasów współczesnych, zawsze między dwoma mostami, Mostem Długim i Mostem Kłodnym. Rozwój dokonywał się po obu stronach rzeki, najpierw po stronie zachodniej, a następnie po stronie wschodniej, i przez wieki był związany z handlem i z morską naturą tego miasta.

Międzyodrze - Wyspa Grodzka - Łasztownia
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Jeden z charakterystycznych epizodów w historii Szczecina warty przytoczenia, to historia związana z dokonaniami stoczni „Vulcan". Pod koniec XIX i na początku XX wieku, w tej szczecińskiej stoczni, budowane były czterofajkowce, najszybsze ówcześnie statki na świecie. Biły rekordy związane z najszybszym przepłynięciem Oceanu Atlantyckiego zdobywając Błękitną Wstęgę Atlantyku. Statki budowane w stoczni „Vulcan" są elementem dziedzictwa tego miasta, które przechodziło przez wiele rąk: Słowian, Polaków, Duńczyków, Szwedów, Rosjan, Prusów i Niemców. Ostatecznie, w wyniku podziałów historycznych, połowa obszaru Pomeranii, tego charakterystycznego i tożsamościowo oddzielnego regionu, znajduje się w rękach Polski.

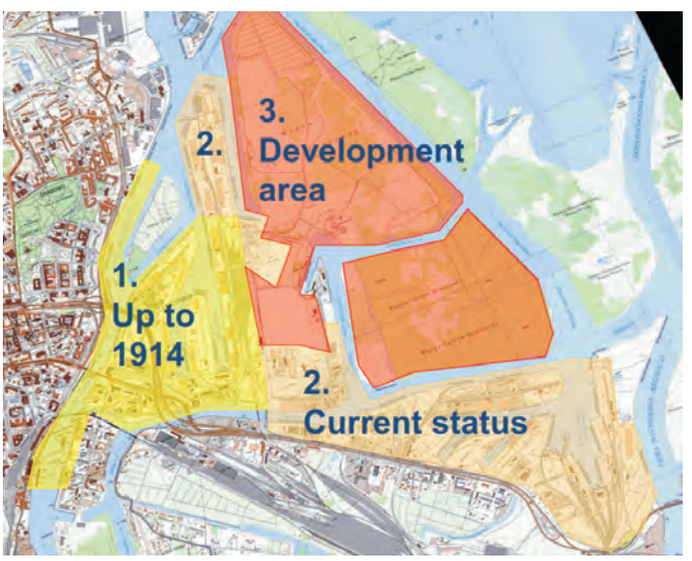
Jednak wieki istnienia Pomeranii, jako dużego, spójnego regionu mocno działają na korzyść wspólnych działań transgranicznych i wpływają na perspektywy jego rozwoju. Port, który przez wieki naturalnie stanowił podstawę rozwoju regionu, nadal pozostaje bardzo ważny. Szczecin i Świnoujście dzieli od siebie odległość ponad sześćdziesięciu kilometrów drogą wodną i pomimo tego współpracują ze sobą bardzo dobrze. Duże jednostki wpływające do Świnoujścia są częściowo rozładowywane, a następnie płyną do Szczecina. Port Szczecin-Świnoujście posiada połączenia z całą Europą i pozostałą częścią świata, a w drugą stronę stanowi transportowe okno na świat dla południowej części Polski i dla sąsiednich krajów, takich jak Czechy czy Słowacja. Jesteśmy również lokalnym portem dla Berlina i Brandenburgii oraz państw położonych dalej na południe od Polski i stopniowo rozwijamy współpracę z tymi obszarami.

Obszary rozwojowe - Ostrów Grabowski
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Port Szczecin-Świnoujście powiązany jest na wiele sposobów z trasami transportowymi takimi jak Odrzańska Droga Wodna, droga ekspresowa S3, sieć kolejowa z linią pasażerską CE59 oraz linią E59 zdominowaną transportem towarowym. Dzięki dobrym powiązaniom port uczestniczy w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, który stanowi część głównej europejskiej sieci korytarzy transportowych TEN-T. Rozwijanie sieci transportowej jest jednym z priorytetów Brukseli. Wspiera rozwój regionów, zwiększa konkurencyjność oraz przyspiesza tworzenie się i wymianę nowych pomysłów. Należy pamiętać, że w kwestii połączenia na kierunku północ-południe Polska odgrywa niezwykle istotną rolę .

Kluczowe korytarze transportowe sieci TEN-T
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Odnoście charakterystyki wodnego połączenia z Berlinem, odbywa się ono rzeką Odrą poprzez kanały Haveli i Szprewy. Obecnie trwają prace nad przywróceniem mu dawnej świetności. Proces ten już się rozpoczął. Sukcesywnie poprawia się struktura i żeglowność Odry oraz rozwija się infrastruktura związaną z samą rzeką w postaci umocnień brzegowych i mostów. Port w Szczecinie rozwija się wzdłuż obszaru przemysłowego miasta i tym samym ma bezpośredni wpływ na rozwój przemysłu powiązanego z działalnością portową. Port znajduje się wewnątrz granic miasta i oba te organizmy ściśle ze sobą współpracują w ramach ustalonej struktury: mamy przedpole, z którego dostarczane są ładunki od strony morza, istnieje zaplecze bezpośrednie oraz dalsze zaplecze rozwojowe dla portu i miasta. Wszystko to determinuje misje naszego portu oraz wsparcie dla rozwoju połączeń transportowych z Czechami, Słowacją, a dalej z Węgrami aż do Morza Adriatyckiego. Miasto, dzięki współpracy z portem ma potencjał związany z możliwością przejęcia strumieni transportowych z korytarzy wschodnich, z Grecji, Turcji itd. W związku z tym zaplecze stanowi podstawę dla rozwoju tych korytarzy.



Rozwój przestrzenny Portu Szczecin
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Na terenie wyspy Łasztownia, która do roku 1914 była jednym z obszarów rozwojowych portu, wprowadzane są obecnie funkcje miejskie. Docelowo planujemy uwolnienie tych terenów z działania portu, jednak znajdujemy się jeszcze w okresie przejściowym. Nadal utrzymujemy i częściowo modernizujemy istniejącą infrastrukturę portową, ale staramy się jednocześnie dostosować działalność portowo-przemysłową tak, aby rozwój tego obszaru pod kątem funkcji miejskich był rzeczywiście możliwy.

Obecnie przejęliśmy i zaplanowaliśmy rozwój kolejnego obszaru na cele portowe. Jest część półwyspu gdzie będzie rozwijać się działalność związana z przeładunkiem drobnicy i towarów masowych. Przyszłościowymi terenami rozwojowymi są również: Ostrów Grabowski o istotnym znaczeniu pod względem obszarowym dla Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego oraz Ostrów Mieleński, na obszarze którego rozpoczęliśmy już procedury związane z przejęciem terenu o powierzchni blisko 150 ha.

Docelowo port w Szczecinie będzie posiadał ok 200-250 hektarów nowych gruntów w sercu portu i tam też będzie koncentrował się jego rozwój po przekazaniu pozostałych terenów obecnej Łasztowni na funkcje miejskie. Port posiada też tereny umożliwiające rozwój sektora przemysłowego, nie tylko związanego z przemysłem portowym. Główny obszar rozwojowy dla tego typu funkcji koncentruje się w części północnej portu. Dodatkowe tereny rozwojowe ulokowane są też w części południowej.

Obszary rozwojowe. Szczecin - Infrastruktura na potrzeby Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

W roku 2007 nastąpiło przekazanie części obszaru Łasztowni i już w pobliżu strefy wolnocłowej portu są rozwijane nowe miejskie funkcje. Obecnie dla tego terenu miasto nie planuje funkcji mieszkaniowych, dopuszcza się jednak realizację funkcji biurowo-hotelowych, komercyjnych czy obszarów targowo-wystawowych.

Na terenie szczecińskiego portu zrealizowano w ostatnich latach szereg projektów. Wykorzystując fundusze z programów unijnych zrealizowano między innymi: odbudowę Nabrzeża Zbożowego, budowę nowej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz budowę czterech nowych placów parkingowych dla pojazdów ciężarowych, które są niezwykle istotne dla działalności portowej.

Szczecin - Nowe nabrzeża
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Bardzo ważnym projektem w perspektywie najbliższych lat jest ogromny projekt rozwoju kanału Dębickiego. Projekt zakłada pogłębienie kanału do 12,5 metra, modernizację i budowę nowych nabrzeży oraz realizację nowej pełnej infrastruktury po jego zachodniej stronie.

Projekt ten należy do grupy inwestycji określanej wspólnymi mianem „12,5 metra", których celem jest pogłębienie basenów portowych i drogi wodnej do takiej właśnie głębokości. Inwestycje związane z pogłębieniem drogi wodnej są realizowane przez Urząd Morski, a ich wartość wynosi 1,2 mld złotych. Realizacja tych projektów pozwoli na przyjmowanie jednostek klasy PANAMAX o długości do 240 metrów, 250-metrowych jednostek kontenerowych oraz 300 metrowych cruiserów.

Efektem realizacji tego celu będzie nowa tożsamość portu również związana ze zwiększeniem ruchu pasażerskiego. Szczecin może stać się bardzo ważnym ośrodkiem na mapie crusierów żeglujących po Morzu Bałtyckim, a przez dodatkową bliskość Berlina, może okazać się bardzo atrakcyjną lokalizacją przyciągającą znaczną liczbę turystów.

W sierpniu tego roku została podpisana umowa dzierżawy słynnego szczecińskiego obiektu – elewatora EWA. Mamy nadzieję, że nowy dzierżawca tchnie w ten obiekt nowe życie poprzez modernizację i umożliwienie znacznego obrotu ładunkowego. Ambitny plan zakładany przez nowego operatora to roczny obrót wysokości 1 miliona ton. Jest to również zachęta, poprzez konkurencję, dla innych operatorów dzierżawiących ten teren do inwestowania w rozwój. Dlatego też ta część półwyspu będzie bardzo ważna jeśli chodzi o przeładunki i obrót towarami pochodzenia rolniczego.

Przeszłość i przyszłość zachowanej infrastruktury stoczniowej
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

W odniesieniu do związku Szczecina z wodą należy wspomnieć o terenach stoczniowych. Obecnie rozwija się tam sektor energetyki wiatrowej, elementy konstrukcji fundamentów i wież, a w Goleniowskim Parku Przemysłowym wytwarzane są łopaty turbin wiatrowych. Dzięki rozwojowi tego typu produkcji nasze województwo coraz częściej jest postrzegane jako centrum energetyki wiatrowej, a Szczecin staje się centrum rozwoju przemysłu związanego z konstrukcjami typu off-shore. Realizowane są tu nie tylko elementy konstrukcyjne, ale istnieją też ośrodki projektowe oraz przemysł i usługi wspierające tę gałąź gospodarki.

Wewnątrz obszaru portowego Stocznia Szczecińska jeszcze niedawno budowała największą ilość kontenerowców średniej wielkości na świecie. Niestety została zamknięta, ale należy podkreślić, że wciąż trwają starania w kierunku odbudowywania działalności stoczniowej na tym obszarze. Służy temu wciąż istniejący potencjał infrastrukturalny i wierzymy, że na tym obszarze nadal będą budowane jednostki pływające oraz będzie rozwijać się przemysł powiązany z przemysłem stoczniowym.

Do nowych inwestycji związanych z rozwojem portu w Świnoujściu należy port zewnętrzny posiadający ogromne możliwości rozwojowe. Zakłada się rozszerzenie basenu portowego w ramach istniejącej infrastruktury.

Port Zewnętrzny w Świnoujściu
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Należy też wspomnieć o terminalu LNG w Świnoujściu, który jest niezwykle ważnym projektem w skali kraju. Niestety budowa obiektu nie została ukończona w przewidywanym czasie, ale mamy nadzieję, że jego realizacja stworzy nowe możliwości rozwoju innych sektorów gospodarki. Przyczyni się do powstania nowych firm i inicjatyw dając możliwość stworzenia na przykład klastra energetycznego. Stworzy zupełnie nowe możliwości rozwoju miasta Świnoujście.

Terminal LNG w Świnoujściu
Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Cele rozwojowe portu na najbliższe lata zakładają wzrost obrotu z obecnych 23 mln do 42 mln ton w roku 2027. Realizowane będą inwestycje związane z pogłębieniem toru wodnego między Świnoujściem a Szczecinem do 12,5 metra. Zwiększy się powierzchnia obszarów inwestycyjnych do ponad 200 hektarów.

Rozpoczęliśmy też inicjatywę stworzenia obszaru rozwojowego waterfrontu w pobliżu strefy wolnocłowej, w tym celu ogłoszono konkurs na opracowanie koncepcji urbanistycznej rozwoju tego terenu. Planujemy, że teren ten wraz z istniejącym budynkiem magazynowym nr 44 staną się dobrą bazą do rozwoju funkcji miejskich na tym obszarze.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

POZYCJA SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO W SIECI METROPOLII EUROPEJSKICH

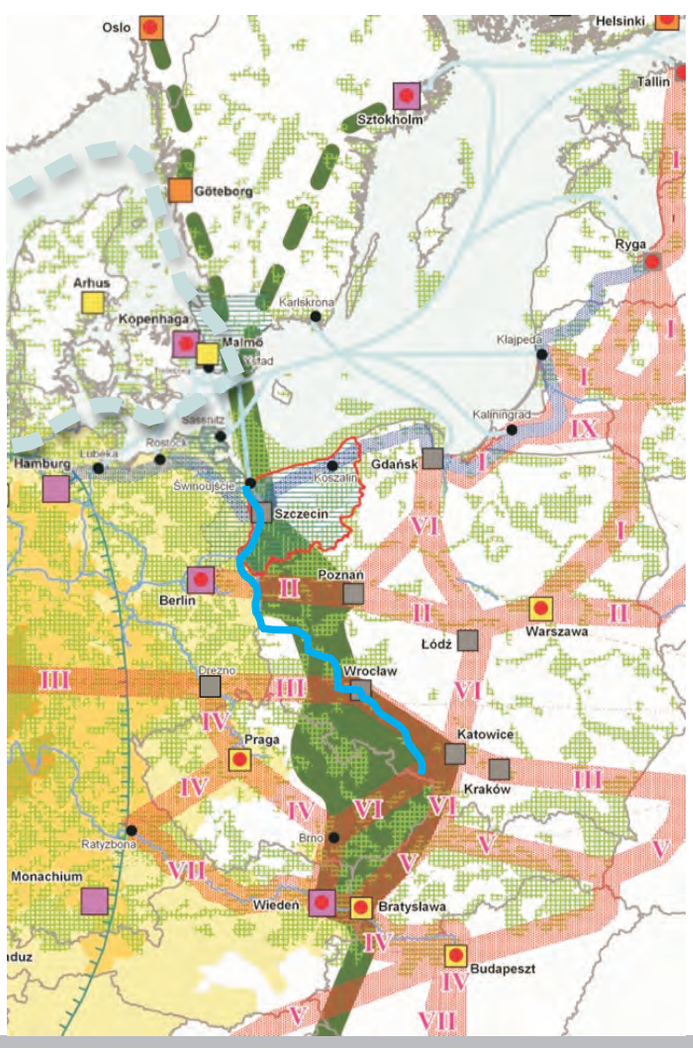
10 WRZEŚNIA 2015

arch. Stanisław Dendewicz
Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Architekt i urbanista, absolwent Politechniki Wrocławskiej, Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Wieloletni wykładowca w Katedrze Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, obecnie – w Katedrze Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Szczecińskiego. Kierował opracowaniem planów zagospodarowania przestrzennego Dolnego Śląska i Zachodniego Pomorza. Architekt Miasta Gdańsk i Architekt Wojewódzki na Dolnym Śląsku.

"Wielkoskalowe inicjatywy międzynarodowe na pograniczu Polski i Niemiec"

Chciałbym podzielić się informacją, z trochę już odległych w czasie działań, będących próbą rozpoznania warunków do wspólnej polityki przestrzennej na obszarze dużo większym niż region. Chodzi o obszar pogranicza Polski i Niemiec, który ze strony polskiej dotyczy trzech regionów – województw: Pomorza Zachodniego, Ziemi Lubuskiej i Dolnego Śląska.



Najpierw należy powiedzieć kilka słów o naszym regionie. Województwo Zachodniopomorskie posiada 23 tys. kilometrów kwadratowych co stanowi 7% powierzchni kraju oraz 1 700 000 ludności - ok 4% ludności kraju. W roku 2014 wytworzyło PKB o wartości 64,3 mld złotych co przekłada się na 35,83 tys. zł na mieszkańca. Położenie wskazuje na bardzo strategiczne sąsiedztwo południowo-zachodniego Bałtyku, przez który przechodzą wszystkie statki wchodzące na Bałtyk przez cieśniny duńskie, co generuje główne priorytety rozwoju nie tylko dla Pomorza Zachodniego.

Jest to też jeden z impulsów realizowanej z powodzeniem idei integracji regionów położonych wzdłuż przebiegu historycznej amber road – drogi bursztynowej z Zatoki Gdańskiej do Zatoki Weneckiej, z odnogą do Zatoki Pomorskiej. Chodzi tu o Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC), który łączy międzymorze Bałtyk-Adriatyk, nie tylko wywołując konieczność integracji działań w celu poprawy przepustowości komunikacyjnej tego mulitimodalnego korytarza transportowego, ale również, może nawet w większym znaczeniu, jest korytarzem kulturowym. Ważne jest, że ten obszar przecinają równoleżnikowe korytarze transportowe generujące impulsy gospodarcze. Chodzi o kierunki z Berlina do Warszawy oraz z Berlina i Drezna na Wrocław-Katowice-Kraków. Dla naszego regionu niezwykle ważny jest również korytarz wzdłuż Bałtyku, biegnący od Półwyspu Jutlandzkiego, od Hamburga aż po Rygę. Prognozowana transformacja tego regionu według Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju pokazuje nasz obszar, do niedawna będący granicą ze światem zachodnim, który obecnie jest wewnętrzną granicą Unii Europejskiej. Przestrzeń ta została zdefiniowana jako obszar o szczególnych impulsach rozwojowych. Międzypaństwowa granica ciągle tamtędy przebiega, głównie jako granica pomiędzy znacznie zróżnicowanym dochodem na jednego mieszkańca.

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE W PRZESTRZENI EUROPEJSKIEJ

- Granice województwa zachodniopomorskiego
- Stolice pañstw
- Paneuropejskie korytarze transportowe
- Œrodkowoeuropejski Korytarz Transportowy
- Via Hanseatica
- G³ówne po³¹czenia transba³tyckie
- Drogi wodne œródl¹dowe (IV klasy i powy¿ej)
- Odrzañska Droga Wodna
- Obszary Natura 2000
- Euroregion Pomerania
- Obszary o dostêpnoœci komunikacyjnej wy¿szej ni¿ œrednia UE (wg ESPON)
- Pentagon - europejski obszar przyspieszonego wzrostu

Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu (MEGA wg ESPON)

- "lokomotywy" europy
- silne
- potencjalne
- s³abe
- inne miasta

Źródło: materiały RBGP WZ

Inspiracją dla potrzeby pracy i dyskusji nad stworzeniem koncepcji priorytetów dla rozwoju Polski Zachodniej – województw, które sąsiadują z Republiką Federalną Niemiec, jest również doktryna sformułowana w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, której genezy można doszukiwać się również w dokumencie ET2050, o którym przypominał prof. Szlachta, mówiąc o scenariuszu pesymistycznym rozwoju sieci miast, w którym europejska metropolia sieciowa skończy się na Berlinie. Jest to więc próba stworzenia krajowej sieci powiązań, które mogą poprzez odpowiednie pomosty rozbudować europejską sieć metropolitalną, nazywaną też metropolią sieciową. Główne prognozy tych powiązań mają jednak charakter równoleżnikowy stąd dodatkowy argument uznający, że dwa główne miasta metropolitalne w strefie pogranicza (największe miasta nad rzeką Odrą), tj. Szczecin i Wrocław, są pomostami, poprzez które powinno nastąpić włączenie do europejskiej kratownicy metropolitalnej.

Bardzo silną lokalną inicjatywą wykreowaną zarówno przez polskie regiony, jaki i przez niemieckie kraje związkowe, jest Partnerstwo Odry, które skupia osiem regionów – województwa: zachodniopomorskie, lubuskie, wielkopolskie i dolnośląskie po stronie polskiej oraz kraje związkowe: Saksonię, Brandenburgię, Meklemburgię-Pomorze Przednie i Berlin po stronie niemieckiej. Działania Partnerstwa Odry były też ważną koniecznością dla sformułowania priorytetów rozwoju przestrzennego dla części polskiej i przygotowania się do dialogu z partnerami niemieckimi, dzięki któremu będzie można stworzyć wspólną wizję rozwoju.

Jeszcze jeden rzut oka na nasze województwo w takim bardzo uproszczonym schemacie powiązań pokazującym większe miasta. Będziemy mówić jeszcze za chwilę o Koszalinie, pokazujemy tutaj też Meklemburgię-Pomorze Przednie wraz z głównymi miastami Greifswald, Stralsund, ale też mniejsze jak Pasewalk i Neubrandenburg. Są to miasta wbrew pozorom bliskie dzięki dobrym połączeniom komunikacyjnym. Największe jednak znaczenie dla polityk rozwoju regionu metropolitalnego Szczecina ma przede wszystkim ponad 3,5 milionowa metropolia – Berlin.

Położenie naszego regionu na osi Odry, w ujściu Odry czyni dodatkowy impuls do strategii rozwoju w kontekście trasy wygenerowanej między innymi przez ideę Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC Route E65. To ma umocowanie w próbach sformułowania nowego systemu planowania przestrzennego w Polsce – w dyskusji nad strukturą obszarów funkcjonalnych, które są delimitowane na poziomie ponadregionalnym oraz subregionalnym jako części województw czyli, tak czy inaczej, mamy do czynienia z podjęciem wyzwania do współpracy wielopoziomowej. Po transformacji ustrojowej Polski, w sferze planowania przestrzennego fundamentem miejscowego prawa przestrzennego został autonomiczny samorząd lokalny. W obecnych uwarunkowaniach trwałość samorządów gminnych stanowi dodatkowe wyzwanie do budowy nowych umiejętności uzyskiwania aprobaty samorządów lokalnych w realizowaniu priorytetów regionalnych czy ponadregionalnych.

W naszym województwie, w obowiązującym obecnie planie zagospodarowania przestrzennego, już przed pięciu laty zostały sformułowane, zdefiniowane dwa, główne obszary funkcjonalne: Szczeciński Obszar Funkcjonalny ze Świnoujściem i Koszalińsko-Kołobrzeski z miastem Białogard. Z pozostałych obszarów funkcjonalnych do innowacyjnego rozwiązania należy zaliczyć wyznaczenie opisanej już przez prof. Dutkowskiego Strefy Centralnej.

Na tle Polski Zachodniej kratownica przebiegów głównych ciągów komunikacyjnych pokazuje znaczenie Poznania jako niezwykle ważnego ośrodka metropolitalnego - jednego z biegunów wzrostu w tym obszarze.

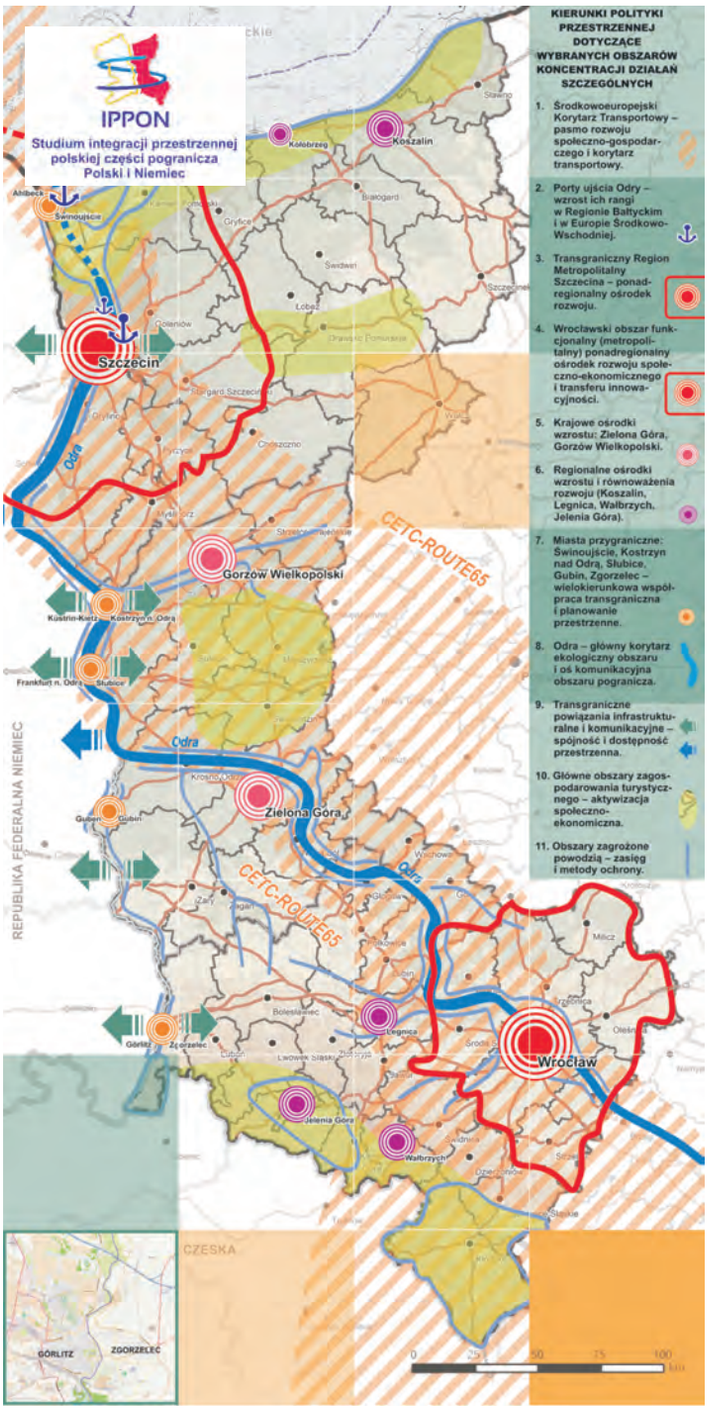
Obszar, którym na podstawie porozumienia zajmowaliśmy się w ramach projektu IPPON (Studium integracji polskiej czeʒci pogranicza Polski i Niemiec), tworzą trzy województwa: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie. Stanowi to 18% powierzchni kraju, 5,6 mln ludności, z dochodem narodowym przypadającym na mieszkańca w wysokości ok. 10.000 euro. Porozumienie było podpisane, oprócz regionów, również przez Ministra Rozwoju RP. To był nowatorski dokument, dzięki któremu można było mieć podstawę do uzyskania akceptacji trzech samorządów wojewódzkich, ale również z rządem poprzez przedstawiciela w osobie ministra ds. rozwoju.

Zidentyfikowano 11 obszarów o specjalnych uwarunkowaniach koncentrujących zróżnicowaną politykę przestrzenną, wynikającą z uznanych za priorytetowe uwarunkowań, i do nich należy właśnie między innymi pasmo Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. Niezwykle ważne w tym kontekście porty ujścia Odry, Szczecin i Świnoujście, wzrost ich rangi w regionie bałtyckim i w Europie Środkowo-Wschodniej.

Odwołując się do referatu dyrektora ds. Rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin Świnoujście, najważniejszą dla strategii rozwoju tych portów jest dyskusja nad pogłębieniem toru podejściowego do portu Świnoujście w Zatoce Pomorskiej ze względu na budowę portu zewnętrznego, którego funkcja nie dotyczy wyłącznie terminalu gazowego LNG, ale również stanowi ona potencjał do budowy jednego z największych portów na Bałtyku, żeby przechodzące obok statki, dla których Zatoka Pomorska jest bramą na Bałtyk, nie omijały naszego regionu. Wchodzenie do Świnoujścia największych statków, które mogą wypływać na Bałtyk, jest teraz niemożliwe ze względu na konieczność zagłębienia rury gazowej – rurociągu Nord-Stream, która przecina tor podejściowy do Świnoujścia w Zatoce Pomorskiej.

Region metropolitalny Szczecina, który ma charakter transgraniczny, jest obok wrocławskiego obszaru funkcjonalnego jednym z głównych priorytetów rozwoju. Włączeniem się do podstawowej sieci osadniczej objęte są również miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym – Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski oraz miasta o znaczeniu ponadregionalnym jak Koszalin, Legnica, Wałbrzych, czy Jelenia Góra. Opracowanie to jest przejrzyste pod względem metodologii i praktyczne ze względu na aktualność zidentyfikowanych propozycji działań, które są kontynuacją zrealizowanych już działań i inwestycji. Dokument ma formalną akceptację samorządów wojewódzkich oraz ministerstwa rozwoju regionalnego. Może więc być źródłem realnych programów rozwoju terytorialnego.

Należy zwrócić też uwagę na modelowe znaczenie rozwoju przestrzennego miast położonych na granicy polsko-niemieckiej bądź tą granicą rozdzielonych. To Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin i Zgorzelec. Miasta te mają charakter sztucznie zdeformowanej struktury funkcjonalnej ponieważ są bądź podzielone na symetryczne części jak Gubin-Guben, bądź powstały po stronie polskiej jako miasta okaleczone urbanistycznie, a będące w rzeczywistości przedmieściem miasta położonego po stronie niemieckiej. To Słubice i Frankfurt oraz Zgorzelec i Goerlitz.



Obszary koncentracji działań szczególnych w ramach Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Źródło: materiały IPPON

1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy.
2. Porty ujścia Odry – wzrost ich rangi w Regionie Bałtyckim i w Europie Środkowo-Wschodniej.
3. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina – ponadregionalny ośrodek rozwoju.
4. Wrocławski obszar funkcjonalny – ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności.
5. Krajowe ośrodki wzrostu (Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski).
6. Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju (Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra).
7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne).
8. Odra – główny korytarz ekologiczny obszaru i oś komunikacyjna pogranicza.
9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne – spójność i dostępność przestrzenna.
10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego – aktywizacja społeczno-ekonomiczna.
11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony.

Kolejnym obszarem priorytetowym w sferze polityki przestrzennej jest rzeka Odra, która jest nierzadko pomijana w dokumentach strategicznych, szczególnie tych, które powstają we współpracy ze stroną niemiecką. Podpisana w tym roku umowa międzypaństwowa pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Republiką Federalną Niemiec, dotyczy inwestycji modernizacyjnych i regulacyjnych na Odrze granicznej. Realizacja tej umowy nie spełni jednak oczekiwań i potrzeb nie tylko naszych regionów, ale również środowiska społecznego po stronie niemieckiej. Mogliśmy przekonać się o tym prezentując założenia projektu na spotkaniu forum planowania przestrzennego metropolii berlińskiej. Odrębnym zagadnieniem jest potrzeba integracji południkowych korytarzy transportowych, biegnących równolegle po stronie niemieckiej i polskiej. W studium IPPON proponuje się ich poziome, równoleżnikowe powiązanie, w celu lepszego wykorzystania dostępności dla terenów inwestycyjnych i aktywności gospodarczej, rozmieszczonych po obu stronach granicy.

Zagadnienia turystyki i zagadnienia związane z zagrożeniami powodziowymi również znalazły się wśród obszarów koncentracji działań szczególnych. Niezależnie od doświadczeń katastrofalnej powodzi w dorzeczu Odry, w 1997 roku, w prognozach przyrodników i geologów mamy wyraźne sygnały o prognozowanym wzroście zagrożenia powodziami sztormowymi w następnych dziesięcioleciach. Zagrożenia te dotyczą całego Pomorza, wymagane będą szybkie decyzje o wyborze metod poprawiających ochronę przed skutkami tych kataklizmów.

To było tylko zasygnalizowanie poszczególnych elementów w projekcie IPPON. Najważniejszym wnioskiem dla zwiększenia efektywności działań w sferze polityki wynikającej z projektu IPPON jest potrzeba uzupełnienia tej strategii o podbudowę socjologiczną. Konieczne jest kreowanie świadomości potrzeb kierunków rozwoju obszaru pogranicza Polski z Niemcami, w celu wywołania twórczego dialogu ze społeczeństwem. Umożliwi to synergię działań środowisk polityków, administracji i mieszkańców obszaru.

Myślę, że to jest wyzwanie na najbliższe lata, jak rozwinąć tę współpracę w sieć powiązań pomiędzy nie tylko biegunami tego obszaru: Szczecinem i Wrocławiem, ale również pozostałymi miastami. Jak uczynić ją realną, żeby nie ograniczała się tylko do kresek na mapach; żeby nie była tylko rywalizacją; żeby uzyskać komplementarność całości tej sieci oraz aby tożsamość tego regionu była budowana z tą samą mocą, co infrastruktura, i ze świadomością, że dla Dolnego Śląska i Pomorza Zachodniego jest jedna Zatoka Pomorska, to samo pasmo Sudetów i jedna Odra.

OBSZARY FUNKCJONALNE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

10 WRZEŚNIA 2015

prof. Marek Dutkowski
Uniwersytet Szczeciński,
Katedra Badań Miast i Regionów

Krajowy i międzynarodowy konsultant w dziedzinie gospodarki przestrzennej, planowania strategicznego oraz polityki ekologicznej. Autor ok. 150 artykułów naukowych i kilku książek z tego zakresu. W 2005 r. uzyskał tytuł profesora nauk o Ziemi. Nauczyciel akademicki na uczelniach w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Od 2002 r. profesor Uniwersytetu Szczecińskiego, obecnie profesor zwyczajny i kierownik Katedry Badań Miast i Regionów na Wydziale Nauk o Ziemi.

"Zróżnicowanie skal obszarów funkcjonalnych według rezultatów projektu URMA"

Projekt URMA był finansowany przez Unię Europejską w ramach programu INTERREG IVC. Trwał od 2012 roku do grudnia 2014 i kosztował prawie 2 mln euro. Partnerem wiodącym był Uniwersytet HafenCity w Hamburgu między innymi w osobie pana profesora Jorga Knielinga. Pozostali partnerzy projektu to: Związkowe Ministerstwo Rozwoju Miast i Środowiska, Wolnego Hanzeatyckiego Miasta Hamburga, Województwo Zachodniopomorskie reprezentowane przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej, Region Lombardia, Region Toskania, Instytut Rozwoju Miast w Krakowie, Gmina Borne, Gmina Enschede oraz Administracja Regionalna Pleven z Bułgarii.

Celem nadrzędnym projektu była wymiana doświadczeń w kwestii inicjowania i wdrażania partnerstw miejsko-wiejskich na tych wybranych obszarach. Głównym projektem badawczym przyjętym w projekcie było ustalenie, co jest konieczne aby do takiej współpracy doprowadzić i jak lepiej współpracować gdy taka współpraca już istnieje.

Drugim celem projektu było określenie dziedzin, w których można współpracę prowadzić i jakie są z tego korzyści. Pytanie o korzyści jest podstawowym pytaniem władz lokalnych przy tego typu działaniach. Gminy początkowo widzą głównie koszty wynikające z potrzeby zaangażowania się w projekt, oddelegowana odpowiednich ludzi, nowej liczby obowiązków. Kluczowe jest wyjaśnienie im co będzie zyskiem dla społeczeństwa oraz jakie korzyści mogą otrzymać również w kontekście politycznym.

Trzeci wymiar projektu był nieco szerszy. Postanowiono zbadać na ile partnerstwa miejsko-wiejskie wpisują się w szersze zadania Unii Europejskiej i w rozwój polityki rozwoju przestrzennego i polityki regionalnej na całym świecie. Jest to kwestia współodpowiedzialności za przestrzeń i nieustannie aktualna kwestia odpowiedzialności społecznej. Kwestie te wracają wciąż w różnych aspektach, podziałów klasowych, podziałów religijnych czy etnicznych.

Obecnie nasi sąsiedzi z Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu pytają nas i inne narody europejskie czy jesteśmy naprawdę Europą solidarną. Wyzwanie nie jest łatwe ale zdajemy sobie sprawę, że owa spójność terytorialna jest niezbędna dla dobrego rozwoju Europy, dobrego życia dla nas ale zwłaszcza dla następnych pokoleń.

W odniesieniu do tematu zróżnicowanych skal współpracy miejsko-wiejskiej w ramach projektu URMA, mimo ograniczonej liczby uczestników, zidentyfikowano wiele interesujących przykładów.

Pierwszy przykład jest dosyć oczywisty, czyli miasto otoczone przez wieś. Miasto ekspanduje w bardziej lub mniej kulturalny sposób poprzez urbanizację czy zjawisko urban sprawl.

Miasto otoczone przez wieś

Źródło: materiały autora

Kolejnym zidentyfikowanym przykładem jest mozaika miejsko-wiejska. Przykładowo, taka sytuacja ma miejsce w Holandii, gdzie można zauważyć tkankę w ramach której odróżnienie miasta od wsi jest dosyć trudne.

Mozaika miejsko-wiejska

Źródło: materiały autora

Istnieje też sytuacja, w której to wieś jest otoczona przez miasto. Początkowo może się to wydać rzadko spotykanym przykładem, ale jeśli potraktujemy klasyfikowanie wiejskości jako sposobu użytkowania ziemi czy istnienia funkcji wiejskiej różnego rodzaju to okazuje się, że tego typu sytuacje istnieją w wielu miastach. W Szczecinie takim przypadkiem może być wyspa Pucka, leżąca w centrum miasta, na której terenie rozwija się rolnictwo ekologiczne. Takich obszarów w wielkich miastach jest coraz więcej i wpisują się w obecny trend city gardening.

Wieś otoczona przez miasto

Źródło: materiały autora

Ostatnim zidentyfikowanym przykładem jest miasto odległe od wsi. Jest to niezwykle interesujący przykład, w którym miasto ponosi odpowiedzialność, także w kontekście solidarności za obszary peryferyjne, które upadają z powodu jego rozwoju. Przykładowo, młodzi ludzie przenoszą się do miasta wraz z dziećmi, aspiracjami i energią życiową zmniejszając potencjał rozwoju danej wsi. Za taką sytuację współodpowiedzialność ponosi też miasto.

Miasto odległe od wsi

Źródło: materiały autora

Pierwszy to partnerstwa wielkoskalowe, czyli ponadregionalna współpraca regionu metropolitalnego z rozległymi terenami wiejskimi. Drugim rodzajem są metropolitalne partnerstwa regionalne. Trzeci to partnerstwa między małymi i średnimi miastami oraz ich wiejskim otoczeniem. Czwartym rodzajem jest odległa współpraca miejsko-wiejska.

Typem partnerstwa wielkoskalowego jest znakomity przykład współpracy Hamburga, potężnej metropolii o ogromnych ambicjach, z landem Szlezwik-Holsztyn i duńskimi regionami Syddanmark i Jutlandią przy wypracowaniu wspólnej wizji rozwoju przestrzennego. Motorem tej współpracy jest Wolne Hanzeatyckie Miasto Hamburg, które dla takich inicjatyw utworzyło uniwersytet HafenCity. Uniwersytet jest narzędziem kształtowania instrumentów w celu tworzenia zaplecza rozwojowego i jest jednocześnie wielkim think-tankiem służącym rozwojowi miasta. Kolejnym przykładem partnerstwa jest współpraca między Pomorzem Zachodnim w Polsce a landami Meklemburgia-Pomorze Przednie oraz Berlin-Brandenburgia, szczególnie w zakresie poprawy infrastruktury. Trzeci przykład to współpraca między uniwersytetami w Sofii, a wiejskim regionem Pleven w celu realizacji satelitarnego kampusu uniwersyteckiego w mieście Pleven. Czwartym przykładem partnerstwa wielkoskalowego jest Sztokholm wraz z sąsiadującymi powiatami realizujący długoterminową wizję rozwoju dla Szwecji wschodnio-centralnej. Współpraca ta odbywa się nie tylko w ramach strefy podmiejskiej, ale też z sąsiednimi powiatami leżącymi dalej od Sztokholmu.

Przykładem metropolitalnego partnerstwa regionalnego jest jedna z inicjatyw Mediolanu wraz z jego obszarami podmiejskimi polegająca na stworzeniu Parku Ryżowego. Park ogranicza intensywną zabudowę na tym obszarze oraz stanowi ochronę terenów rolniczych podtrzymując jednocześnie tradycyjną produkcję ryżu. Podobnie myśli Florencja i sąsiadujące z nią miasta w Toskanii, tworząc regionalny Park Równin. Pomaga on w ochronie wartości krajobrazowych Toskanii co jest szczególnie istotne wobec nieustannie wzrastającego ruchu turystycznego.

Przykładem metropolitalnego partnerstwa regionalnego jest też Szczecin wraz z otaczającymi go terenami wiejskimi. Partnerstwo związane jest z rozwojem koncepcji ograniczenia rozlewania się zabudowy oraz współpracy w ramach Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Kolejnymi przykładami jest Kraków współpracujący z oddalonym od niego Powiatem Gorlickim w celu rozwoju wspólnej inicjatywy dotyczącej żywności regionalnej oraz Policentryczny Region Twente pracujący nad rozwojem wspólnej strategii mającej na celu zrównoważony rozwój obszarów peryferyjnych.

Partnerstwa między małymi i średnimi miastami oraz ich wiejskim otoczeniem wywołały największą dyskusję podczas projektu. Projekt miał dotyczyć obszarów metropolitalnych, a przy tego typu partnerstwach trudno się doszukać metropolii, czy też dużego miasta. Jednak takie partnerstwa istnieją i powstają właśnie w celu zaoferowania czegoś silniejszym graczom. Miasta zarówno w Danii jak i Szlezwiku-Holsztynie, tworzą regiony wraz ze swoimi obszarami wiejskim. Są to obszary bardzo słabo zaludnione, z dominacją rolnictwa, które współpracują ze sobą w celu tworzenia korytarzy łączących większe miasta takie jak Hamburg i Aarhus. Wspomniane już miasto Pleven współpracuje z regionem w celu rozwijania zrównoważonej turystyki. W ramach tego typu partnerstw należy wymienić przykład Strefy Centralnej Województwa Zachodniopomorskiego, jako odległego obszaru wspieranego przez stolicę regionu – Szczecin.

Obszar ten został określony w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Z jednej strony obszar musi rozwijać się w oparciu o potencjał rozwojowy tworzących go miast, ale z drugiej musi być wspierany przez Szczecin. Należy więc połączyć dwa elementy, wewnętrzną współpracę (łączymy się by być silniejsi) oraz wsparcie ze strony stolicy województwa, która musi wziąć odpowiedzialność za swój cały region.

Ostatnim typem partnerstwa jest odległa współpraca miejsko-wiejska. Tutaj najlepszym przykładem jest miasto Amsterdam, które wdraża program Odpowiedzialna Stolica Amsterdam (Amsterdam Responsible Capital) polegający na współpracy pomiędzy miastem, a odległymi obszarami wiejskimi. W Polsce podobny typ partnerstwa mogłaby wypracować Warszawa, która wzięłaby odpowiedzialność za niektóre gminy mazurskie. Nieśmiałe procesy tworzenia współpracy są widoczne. Obecnie część intelektualnych i kreatywnych inicjatyw środowisk miejskich powstaje nie w Warszawie, lecz w różnych mazurskich wioskach. Warto pamiętać o tym elemencie w zakresie opracowywanych polityk rozwoju.

Wnioski z projektu URMA do dyskusji o wsparciu obszarów funkcjonalnych w Polsce wyglądają następująco.

Praktycznie wszystkie obszary funkcjonalne jakie definiujemy zgodnie z rozporządzeniem i zgodnie z naszą wiedzą, zarówno o znaczeniu regionalnym, ponadregionalnym i lokalnym zawierają w sobie tereny miejskie i wiejskie.

Wspieranie ich rozwoju wymaga współpracy miejsko-wiejskiej.

W zależności od charakteru obszaru funkcjonalnego współpraca ta odbywa się w różnych skalach przestrzennych, ma różny charakter i różną intensywność.

Projekt URMA pokazał przykłady istniejących partnerstw. Należy jednak podkreślić, że możliwe jest istnienie jeszcze innych typów współpracy. W różnych regionach, w różnych krajach i w ramach różnych metropolii partnerstwa miejsko-wiejskie mogą się od siebie znacznie różnić. Inaczej będzie wyglądała współpraca pomiędzy Lublinem, a otaczającym go obszarem, różna będzie wokół Wrocławia czy Gorzowa. To inne miasto, inna wieś i inni ludzie i musimy pogodzić się z tym, że będzie to również różna intensywność współpracy. Czasami będzie ona przybierać łagodną i miękką formę a czasami wręcz przeciwnie, będzie prowadzić do unifikacji w ramach której gminy podmiejskie będą praktycznie częścią miasta. Inkorporacja gmin jest osobną kwestią ale też należy mieć ją na uwadze.

Warto pamiętać, że rozporządzenie o obszarach funkcjonalnych nie do końca rozgranicza kwestie ich wyznaczania. Istnieją obszary funkcjonalne, które wyznaczamy ze względu na to, że są powiązane kryteriami społeczno-gospodarczymi ale są też obszary wyznaczane powiązaniami przestrzennymi i funkcjonalnymi pomiędzy gminami. Są to dwie zupełnie różne sytuacje i województwa muszą sobie jakoś z tym radzić.

Należy dodatkowo pamiętać, że inaczej wygląda współpraca gdy łączy nas wspólny niedostatek, jak w przypadku Strefy Centralnej, a inaczej gdy silny i bogaty Szczecin, Poznań lub Wrocław współpracuje z gminą podmiejską. Jest to czynnik różnicujący, o którym warto pamiętać.

OBSZARY FUNKCJONALNE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

10 WRZEŚNIA 2015

Lothar Säwert
Ministerstwo Energii, Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego Meklemburgii - Pomorza Przedniego

Ukończył studia urbanistyczne na Państwowym Uniwersytecie Gospodarki Komunalnej w Charkowie. W latach 1998-2003 Kierownik Urzędu Planowania Przestrzennego Meklemburgii Zachodniej. W latach 2003-2008 Kierownik Wydziału ds. Budownictwa a od 2008 roku Kierownik Wydziału ds. Rozwoju Landu w ramach Rządu Krajowego Meklemburgii - Pomorza Przedniego.

arch. Justyna Strzyżewska
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Architekt, główny projektant w Regionalnym Biurze Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, asystent na Uniwersytecie Szczecińskim (Wydział Nauk o Ziemi), członek Towarzystwa Urbanistów Polskich. Posiada uprawnienia urbanistyczne oraz ponad dziesięcioletnie doświadczenie zawodowe w sferze architektury, urbanistyki oraz planowania przestrzennego.

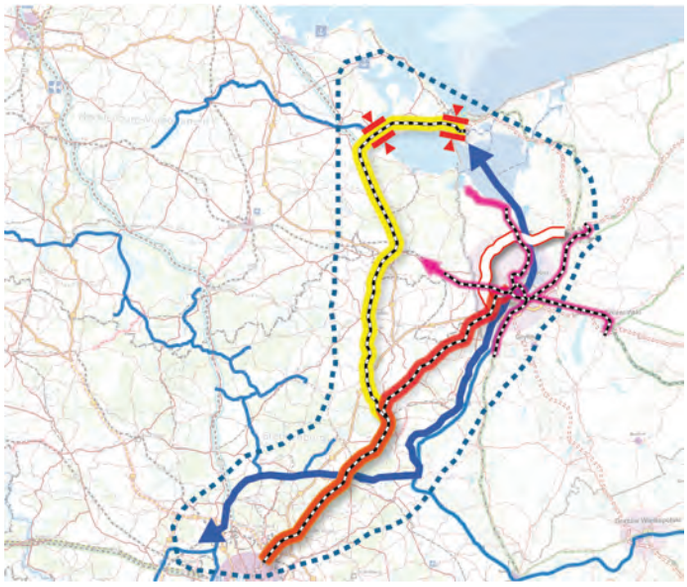
"Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina"

Lothar Säwert

Potencjał społeczno-gospodarczy Szczecina i jego przygraniczne położenie stworzyły możliwości współdziałania, i rozwoju regionu, dla którego miastem rdzeniowym jest Szczecin, i który obejmuje zasięgiem swego oddziaływania obszary po obu stronach granicy. Wspólne cechy oraz różnice były przedmiotem prowadzonej dyskusji w ramach prac nad Koncepcją rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

Partnerami projektu po stronie polskiej byli: województwo zachodniopomorskie, Miasto Szczecin, Miasto Świnoujście, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania, a ze strony niemieckiej przedstawiciele ministerstw odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne na obszarze Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Brandenburgii i Berlina oraz regionalnych związków planistycznych Pomorza Przedniego, Pojezierza Meklemburskiego i Uckermark-Barnim oraz Związek Gmin Europaregion Pomerania e.V. Za koordynację prac po stronie polskiej odpowiedzialne było Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

Głównym celem wspólnych prac było zainicjowanie działań wpływających na rozwój polsko-niemieckiego pogranicza. Obszar Polski Zachodniej rozwija się intensywnie i ważne jest, aby tak samo intensywnie rozwijał się obszar przygraniczny po stronie niemieckiej. Wypracowanie celów i konkretnych założeń ułatwi stworzenie katalogu projektów z uwzględnieniem możliwości wykorzystania funduszy strukturalnych aż do roku 2020.



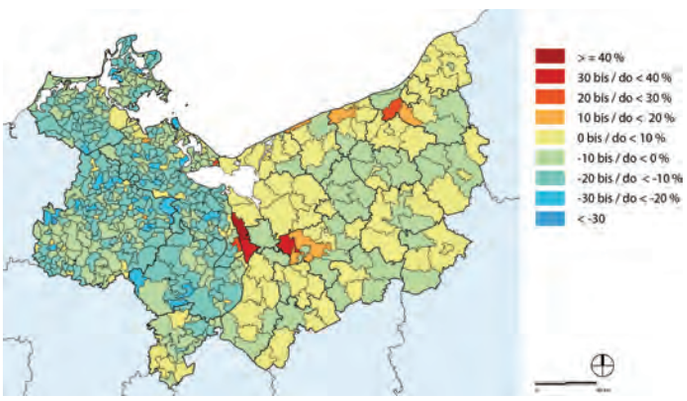
Źródło: materiały TRMS

Prace nad projektem były nadzorowane przez polsko-niemiecką Grupę Sterującą, która w czasie trwania projektu (od 2012 roku) spotkała się osiem razy. Umożliwiły one m.in. poznanie systemów planowania po obu stronach granicy oraz aktualnych i potencjalnych partnerów, którzy mogli by realizować ustalenia projektu.

W celu poznania problemów przestrzennych i aspiracji miast położonych w Regionie Metropolitalnym, przeprowadzono wizyty studyjne w dziesięciu wybranych miastach, podczas których rozmawiano z przedstawicielami władz miejskich i służb planistycznych. Grupa Sterująca wybrała pięć obszarów tematycznych, które zostały opracowane w ramach pierwszego etapu prac tj.: (1)„Transport regionalny i mobilność", (2)„Ludzie – kultura – język – praca", (3)„Region modelowy energii odnawialnych", (4)„Położenie nad wodą", oraz (5)„Funkcje miast".

(1) „Transport regionalny i mobilność" – Podstawą rozwoju infrastruktury transportowej w TRMS jest poprawa połączenia między Szczecinem a Berlinem oraz sprawnie funkcjonujący transport publiczny, który przyszłościowo będzie miał również wymiar transgraniczny. Na mapie "Kierunki wzmacniania kooperacji endogennej i egzogennej" przedstawiony został Szczecin w powiązaniu z sieciami transportowymi i komunikacyjnymi w Europie. Widoczna jest tu m.in. Via Hanseatica, czyli połączenie między miastami hanzeatyckimi ze wschodu na zachód oraz w kierunku północnym. Szczecin znajduje się w sercu tej drogi i stanowi doskonały węzeł komunikacyjny.

(2) „Ludzie – kultura – język – praca". Temat ten poruszył m.in. kwestie dwujęzyczności obszaru oraz zagadnienia demograficzne. Poniższa mapa ilustruje, w jak trudnej sytuacji demograficznej znajdują się aktualnie obie części obszaru. W ramach projektu prowadzone były dyskusje dotyczące zapobiegania dalszemu odpływowi mieszkańców i radzenia sobie z efektami zmian demograficznych.



Wzrost lub malejąca liczba ludności w obszarze TRMS Źródło: materiały TRMS

(3) „Region modelowy energii odnawialnych". TRMS ma szczególnie duży potencjał w zakresie OZE. Z uwagi na przemiany klimatyczne w UE dąży się do zredukowania zużycia energii i wyraźnego zwiększenia zakresu wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych (OZE). TRMS zamierza wspierać przedsięwzięcia z zakresu wykorzystania różnorodnych nośników energii odnawialnych i stać się regionem modelowym w ramach realizacji przedsięwzięć dostosowanych do jego uwarunkowań. Ogromne znaczenie ma przy tym wymiana doświadczeń oraz możliwości (transgranicznego) przenoszenia realizacji przedsięwzięć modelowych. Postrzegamy tu region jako lidera w zakresie badań i rozwoju OZE w UE.

Justyna Strzyżewska

Obszar TRMS był zawsze identyfikowany w polityce województwa zachodniopomorskiego, a w obecnych pracach nad zmianą planu zagospodarowania przestrzennego województwa został uwzględniony w części jako obszar funkcjonalny strefy przygranicznej. W ramach prac nad Koncepcją dla każdego z wymienionych obszarów tematycznych stworzona została lista celów i projektów kluczowych. Nie jest to lista zamknięta, cele wskazują pewien kierunek działania i w ramach tych celów można definiować następne projekty.

(4) „Położenie nad wodą". Położenie nad wodą i jego maksymalne wykorzystanie jest punktem wyjścia przyszłych działań rozwojowych na obszarze TRMS. Stanowi o przewadze konkurencyjnej wynikającej z dostępności do akwenów żeglownych: Bałtyku, Zalewu Szczecińskiego, jeziornych i rzecznych. Postrzegane jako mocna strona regionu znajduje odzwierciedlenie w politykach przestrzennych miast np.: Szczecina, Świnoujścia, Stralsundu i Greifswaldu. Korzyści płynące z tego położenia są rozpatrywane w kontekście osadniczym, gospodarczym i turystycznym.

W tym obszarze tematycznym zdefiniowano trzy główne zagadnienia dotyczące: (4.1) urbanistycznej sylwety miast w kontekście obszarów nadwodnych, (4.2) portów morskich i śródlądowych oraz (4.3) turystyki wodnej.

(4.1) Rozwój urbanistyczny obszarów nadwodnych. Na przykładzie polityki przestrzennej miasta Greifswald, dostrzegamy tendencje przemian urbanistycznych w oparciu o tereny nadwodne i odzyskiwane tereny poprzemysłowych. Tereny te przejmują funkcje centrotwórcze - ogólnomiejskie. Kierunek polityki rozwoju miasta opiera się na powrocie do centrum, likwidacji części wielorodzinnej zabudowy peryferyjnej, odtworzeniu i przebudowie starej struktury osadniczej miasta, zrewitalizowaniu dzielnic mieszkaniowych oraz przede wszystkim zwróceniu się ku rzece Ryck i kształtowaniu na dawnych terenach przemysłowych nowej centralnej dzielnicy.

Fragmenty przestrzeni nadwodnych w Szczecinie - widok w stronę mostu Długiego

Polityka przestrzenna miasta Greifswald - wizualizacja nowego centrum miasta pomiędzy rzeką Ryck i starym miastem w 2017. Źródło: materiały TRMS

Przykładowym projektem w ramach obszaru tematycznego (4.1) jest studium miejskich przestrzeni nadwodnych w obszarze TRMS. W ramach tego projektu przewiduje się sformułowanie: wspólnych potrzeb rewitalizacyjnych obszarów nadwodnych, w tym przestrzeni publicznych o wysokim znaczeniu dla funkcji wizerunkowej miasta oraz dobrych praktyk w zakresie realizacji i przekształceń terenów nadwodnych.

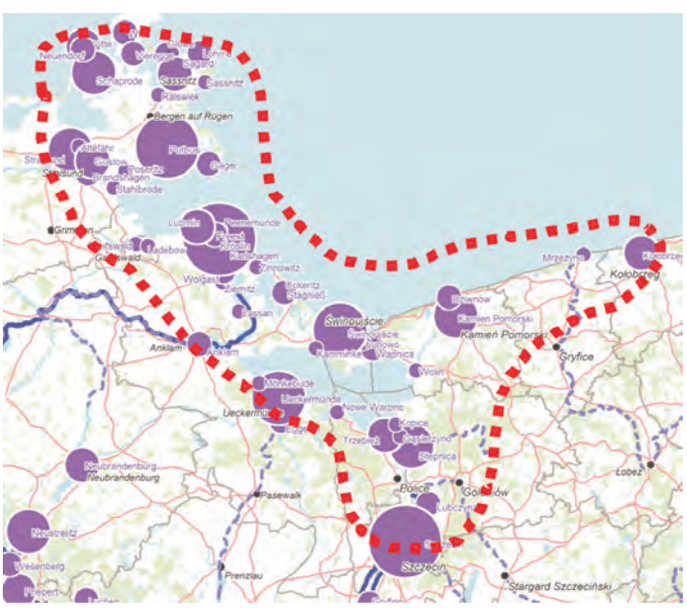
(4.2) Porty morskie i śródlądowe na obszarze TRMS. Duży potencjał regionu tkwi w gospodarce morskiej, w tym w portach morskich. Obecność portów podnosi atrakcyjność inwestycyjną całego obszaru. Największym po stronie polskiej jest port w Świnoujściu, potem Szczecin, Police, po stronie niemieckiej w Sasnitz i w Stralsundzie. Na zachód od TRMS, w regionie sąsiadującym znajduje się port w Rostocku, który również wpływa na uwarunkowania tego obszaru.

Ze względu na dobrą dostępność oraz obecność na obszarze TRMS rzeki Odry, istnieje tu również duży potencjał, znajdujący się w portach śródlądowych. Dzięki połączeniu kanałem Odra-Hawela obszar TRMS ma korzystne powiązanie z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego. Odra jest rzeką graniczną, przez co wymaga wspólnych rozwiązań integrujących systemy transportowe Polski i Niemiec. Jako projekt została więc wskazana modernizacja zabudowy hydrotechnicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin-Hohensaaten, która umożliwi rozwój transportu śródlądowego po obu stronach granicy.

Terminal promowy w Świnoujściu Źródło: materiały TRMS

(4.3) Rozwój turystyki wodnej. Oprócz gospodarczego wykorzystania potencjału związanego z położeniem nad wodą, działania skupiły się również na konstruowaniu celów dotyczących turystyki i rekreacji. Możliwość uprawiania turystyki wodnej stanowi wyróżniający walor i stanowi o atrakcyjności zamieszkiwania i spędzania czasu wolnego w TRMS. Po polskiej stronie jest ok. 2 tys. miejsc do cumowania, zaś po stronie niemieckiej 3,4 tys.

Wykreowanie wspólnych regionalnych produktów turystycznych związanych z turystyką wodną ma na celu wzmocnienie powiązań sieciowych pomiędzy różnymi działaniami na rzecz turystyki wodnej, jak np. rozwój szlaku żeglarskiego Berlin-Szczecin-Bałtyk oraz innych potencjałów związanych z położeniem TRMS nad wodą. Działania te przyczyniłyby się do stworzenia wspólnej „tożsamości nadwodnej" mieszkańców TRMS.



Sumaryczna ilość miejsc do cumowania we wskazanym obszarze po stronie polskiej (1998) i niemieckiej (3396). Źródło: materiały TRMS

(5)„Funkcje miast". Miasta tworzą siatkę powiązań funkcjonalno-przestrzennych, do której ludzie powinni się przybliżać. Głównym zadaniem tego obszaru tematycznego jest wspieranie funkcji metropolitalnych poprzez analizę struktury funkcjonalnej miast oraz powiązań przestrzennych pomiędzy nimi. Pozwoli to na lepsze włączenie TRMS w europejską sieć współpracy miast.

Analiza wykazała, m.in. że po stronie polskiej brakuje wciąż mieszkań, natomiast po stronie niemieckiej występują problemy kurczących się miast. Jest to problemem szeroko poruszany na wielu konferencjach: jak zahamować proces suburbanizacji i wyludniania śródmieść, jak właściwie zarządzać przestrzenią śródmiejską by miasto było przestrzenią wspólną i aktywną kulturalnie, gospodarczo i społecznie?

Zbadanie funkcjonowania sieci miast pozwoli na określenie możliwości optymalizacji obsługi ludności i powiązań między ośrodkami. Po stronie polskiej największymi miastami są Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Police, Goleniów, zaś po stronie niemieckiej Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg. Należy przy tym zauważyć, że w polityce landowej Stralsund i Greifswald są postrzegane jako jeden obszar planistyczny, jako duopol. Priorytety polityki przestrzennej w tych obszarach były badane na podstawie wspomnianych już wizyt studialnych. Odwiedzone miasta to Pasewalk, Schwedt, Neubrandenburg, Wolin i Świnoujście, Greifswald, Stralsund, Stargard Szczeciński i Szczecin.

Podsumowanie.

Działaniami na jakich będziemy koncentrować teraz nasze siły to rozpowszechnienie Koncepcji na szczeblu gminnym tak, by można był umożliwić realizację zapisanych w niej projektów oraz by mieszkańcy mogli poczuć, że planowanie jest czymś realnym i że daje impulsy, które można realizować wspólnie.

Wśród największych osiągnięć polsko-niemieckiej współpracy przy opracowaniu Koncepcji należy wymienić:

– lepsze zrozumienie struktur miast i struktur osadniczych, celów i wyzwań miast i regionu,

– intensywna wymiana poglądów specjalistycznych oraz poszerzenie wiedzy w zakresie pięciu obszarów tematycznych,

– wymiana poglądów dotyczących konkretyzacji i wdrażania poszczególnych obszarów działania,

– większe zaangażowanie szczebla lokalnego oraz poprawa komunikacji społecznej poprzez m.in. wyjazdy studyjne.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

OBSZARY FUNKCJONALNE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

10 WRZEŚNIA 2015

Tomasz Czuczak
Sekretarz Miasta Koszalin

Absolwent Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie - mgr politologii w zakresie samorządu i polityki lokalnej (2002r.), ponadto ukończył Studia Podyplomowe na Uniwersytecie Warszawskim w zakresie Zarządzania Projektami Finansowanymi ze Środków UE (2005r.). Od 2006 roku do 29 czerwca 2012 roku był radnym miejskim, a w kadencji 2006-2010 przewodniczącym Rady Miejskiej w Koszalinie. Od 1 lipca 2012 roku zatrudniony na stanowisku Sekretarza Miasta Koszalina.

"Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny"

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny zlokalizowany jest w północno-wschodniej części Województwa Zachodniopomorskiego. Województwo Zachodniopomorskie ma specyficzny układ ze stolicą województwa, Szczecinem, na jednym skraju i drugim największym miastem regionu, Koszalinem, po jego drugiej stronie. Miasta oddalone są od siebie o blisko 150 kilometrów, a od wschodniej granicy powiatu koszalińskiego do stolicy województwa jest około 200 km. Przebycie takiej drogi zajmuje obecnie dwie i pół do trzech godzin jazdy samochodem, więc w rzeczywistości oddziaływanie stolicy na te obszary jest żadne. Obszary te, na wielu płaszczyznach, nie są praktycznie skomunikowane ze stolicą. Narodziła się więc idea, po części spowodowana środkami dostępnymi w obecnej perspektywie finansowej, żeby zinstytucjonalizować współpracę między samorządami miasta Koszalina, miasta Kołobrzegu, miasta Białogardu oraz z szesnastoma innymi gminami.

Wymienione miasta i gminy wchodzą w skład zintegrowanego Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. W roku 2014 zostało podpisane porozumienie między dziewiętnastoma samorządami dotyczące wyrażenia chęci współpracy nad integracją tego obszaru. W związku z tym, że stowarzyszenie jest bardzo młode, efekty współpracy będą widoczne tak naprawdę za kilka lat.

Jeśli chodzi o gospodarkę, Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny charakteryzuje się obszarami dwojakiego rodzaju. Północna część to obszar nadmorski. Znajdują się tu dosyć bogate gminy nadmorskie z miastem Kołobrzeg będącym największym uzdrowiskiem w Polsce. Kołobrzeg liczy około 45-50 tysięcy mieszkańców i jest dosyć bogatą i dobrze prosperującą gminą. Nadmorskie gminy wiejskie, gmina Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Mielno stanowią zamożne gminy żyjące głównie z turystyki nadmorskiej.

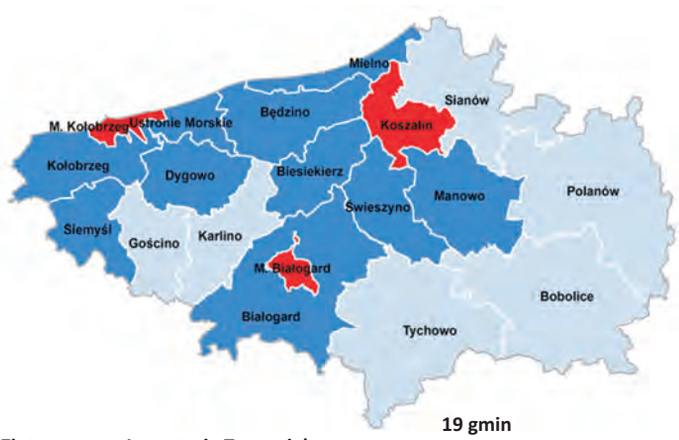
Kolejnym dużym miastem w tym obszarze jest Koszalin liczący ponad sto tysięcy mieszkańców. Jest to ośrodek, w którym funkcjonują wszystkie najważniejsze instytucje potrzebne do tego, by ten region mógł się rozwijać, a więc uczelnie wyższe, szpitale wielospecjalistyczne, filharmonia, teatry i wszelkie instytucje, które pozwalają mieszkańcom nie tylko pracować, ale i rozwijać się, wypoczywać i spędzać czas wolny.

Obszar południowy jest obszarem biednym. Składa się głównie z miejscowości i wsi, które jeszcze 25 lat temu pokryte były państwowymi gospodarstwami rolnymi i od tego czasu żaden instrument wsparcia nie został na nie skierowany. Problemy osób mieszkających na tym obszarze są cały czas bardzo podobne do tych sprzed 25 lat.

Przykładowo, o ile w północnych gminach praktycznie można mówić o braku bezrobocia, bo jest ono na poziomie 7-8%, a realnie sięga ok 3%, tak tutaj bezrobocie sięga 20%. W związku z tym, skupiamy nasze wysiłki na szukaniu rozwiązań mogących spowodować, że cały nasz obszar będzie funkcjonował razem przede wszystkim gospodarczo. Jest to o tyle istotne, że Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny posiada powierzchnię 3175 km2 i liczy w całości ponad 300 tysięcy mieszkańców, co stanowi 20% ludności Województwa Zachodniopomorskiego.

Stawiamy na współpracę bogatszych gmin północnych z gminami południowymi. Współpraca ta opiera się na wspieraniu działań w obrębie uboższych gmin, które będą sprzyjały rozwojowi przedsiębiorczości, głównie takiej, która wygeneruje nowe produkty turystyczne.

W związku z tym, że główny ruch turystyczny koncentruje się tylko w pasie nadmorskim, gdzie przebywa w sezonie kilkaset tysięcy turystów naraz, chcielibyśmy by czasowo „wyemigrowali" na jedno-dwudniowe wyjazdy w głąb obszarów południowych. Jednak aby wspierać taką turystykę potrzebujemy gotowych produktów turystycznych, które zachęcą ludzi, by pociągami, autobusami i rowerem eksplorowali te obszary. Jest to jeden z projektów, który chcielibyśmy wdrażać.



Zintegrowane Inwestycje Terytorialne dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

Źródło: Urząd Miasta Koszalin

19 gmin
- 3 gminy miejskie
- 6 gmin miejsko-wiejskich
- 10 gmin wiejskich

300 tys. mieszkańców
Powierzchnia 3175 km2

Kolejnym istotnym zagadnieniem jest rozwój infrastruktury drogowej, która w odpowiedni sposób skomunikuje ten region. Obecnie jest on praktycznie całkowicie wykluczony komunikacyjnie. Mimo, że przez region przechodzą dwie drogi krajowe S6 oraz S11, nie przebiega tędy żadna droga szybkiego ruchu o odpowiednim standardzie. Dopiero ostatnio podjęte decyzje spowodowały, że niebawem rozpocznie się budowa ekspresowej drogi S6 od Szczecina do Gdańska.

Połączenie to bardzo dobrze skomunikuje nasz obszar ze stolicą województwa. Ostatnie decyzje dają też nadzieję, że droga S11 prowadząca z północy naszego obszaru na południe Polski, będąca jednocześnie głównym szlakiem turystycznym, również zostanie wybudowana w standardzie drogi ekspresowej. Realizacja tych dwóch dróg spowoduje dodatkowe ożywienie gospodarcze tego terenu.

Obecnie na tworzenie dobrych warunków dla rozwoju przedsiębiorczości w ramach instrumentu ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne) przeznaczyliśmy ok 5 mln euro. Środki te chcielibyśmy przeznaczyć na programy dla lokalnych przedsiębiorców, w celu stworzenia produktów turystycznych, które będą pozwalały jak najdłużej utrzymać sezon turystyczny w naszej strefie. Jako gminy chcemy wspierać warunki rozwoju przedsiębiorczości i wzmacniać strefy ekonomiczne, które funkcjonują na tym obszarze.

Odkąd zapadły decyzje o budowie i rozwoju dróg ekspresowych, zauważyliśmy znaczne zwiększenie ruchu w strefie ekonomicznej w Koszalinie. Zakładamy, że tereny, które już uzbroiliśmy korzystając z perspektywy finansowej RPO zostaną niebawem zabudowane, stąd przygotowujemy już nowe tereny inwestycyjne w strefie ekonomicznej pod kątem kolejnych inwestorów. Przygotowywanie odpowiedniej kadry dla nowych przedsiębiorców jest kolejnym ważnym celem, który chcemy zrealizować w ramach obszaru funkcjonalnego.

Dążymy do tego, by na całym obszarze dziewiętnastu gmin funkcjonował jednolity system doradztwa zawodowego. Z zadowoleniem obserwujemy, że młodzież coraz częściej zaczyna wybierać szkoły zawodowe i technika. Nie ma już takiego pędu do liceów ogólnokształcących, po których wielu młodych ludzi miało problemy ze znalezieniem pracy. Nasze rozmowy z firmami, które chcą zatrudniać nowych pracowników, dają nam jedną bardzo wyraźną odpowiedź.

We współpracy z przedsiębiorcami musimy przygotować odpowiednie kadry, na które oczekują, dlatego też w szkolnictwie zawodowym planujemy stworzyć na naszym obszarze dwa profesjonalne centra przygotowania zawodowego. Ich celem będzie kształcenie kadry pod potrzeby gospodarek i przedsiębiorców na tym obszarze. Pierwsze centrum będzie mieściło się w Koszalinie, natomiast drugie w Kołobrzegu i będą posiadały swoje specjalizacje. Kołobrzeg, jako miejscowość, która specjalizuje się w hotelarstwie i usługach uzdrowiskowych, będzie kształcić kadry potrzebne pod te działalności gospodarcze.

Źródło: Urząd Miasta Koszalin

W Koszalinie znajdą swoje miejsce specjalizacje przemysłowe typu obróbka, frezowanie, ale także obróbka ryb, gdyż na tym obszarze swoje siedziby mają liczące się przedsiębiorstwa zajmujące się przetwórstwem, takie jak Royal Greenland i Espersen. W związku ze swoim ciągłym rozwojem potrzebują one bardzo dużej ilości kadry.

Jeżeli chodzi o edukację przedszkolną i rozwój placówek szkolnych, planujemy działania, które pozwolą na lepszą organizacją systemu nauczania, tak aby nasza młodzież cieszyła się dobrym poziomem wiedzy i umiejętności, które później, czy to na studiach czy na rynku pracy, będą przydatne.

Jeżeli chodzi o pozostałą infrastrukturę drogową na tym obszarze, to potrzeb jest bardzo dużo, w przeciwieństwie do środków. Będziemy starać się w pierwszej kolejności, dowiązywać drogi do dróg ekspresowych sieci TEN-T, w celu umożliwienia łatwego przepływu towarów i usług. Warto też wspomnieć o inwestycjach miasta Kołobrzeg. Miasto pracuje nad tym, by udrożnić dostęp do portu tak, aby jego znaczenie w obszarze i znaczenie samego obszaru w skali całego województwa rosło. Działalność portowa jest ważną gałęzią gospodarczą dla tego obszaru funkcjonalnego.

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

OBSZARY FUNKCJONALNE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

10 WRZEŚNIA 2015

arch. Ewa Balanicka
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
Członek Zarządu METREX

Architekt IARP i urbanista, doświadczenie w projektowaniu i realizacji inwestycji w różnej skali, własna działalność architektoniczna eb studio, główny projektant w RBGP WZ (Centralna Strefa Funkcjonalna WZ, URMA, planowanie obszarów morskich, współpraca międzynarodowa), członek Zarządu METREX–Sieci Europejskich Metropolitalnych Regionów i Obszarów. Nauczyciel akademicki na Wydziale Nauk o Ziemi Uniwersytetu Szczecińskiego.

"Centralna Strefa Funkcjonalna Województwa Zachodniopomorskiego Policentryczny obszar modelowej współpracy miejsko-wiejskiej małych i średnich miast"

Raport ESPON „Making Europe Open and Polycentric" przedstawia trzy możliwie scenariusze rozwoju do roku 2050:

A – oparty o wymogi rynku i wspierający głównie rozwój dużych metropolii
B – promujący sieci miast drugorzędnych
C – lokalne i europejskie inicjatywy promujące małe miasta i mniej rozwinięte regiony

W moim przekonaniu scenariusz C najlepiej spełnia wytyczne Agendy Terytorialnej 2020 (2011), która określa m.in., że „spójność terytorialna jest zbiorem zasad dla harmonijnego, wyważonego, efektywnego i zrównoważonego rozwoju terytorialnego. (…) Spójność terytorialna wzmacnia zasadę solidarności, aby zbliżyć do siebie obszary o lepszym i gorszym rozwoju ekonomicznym."

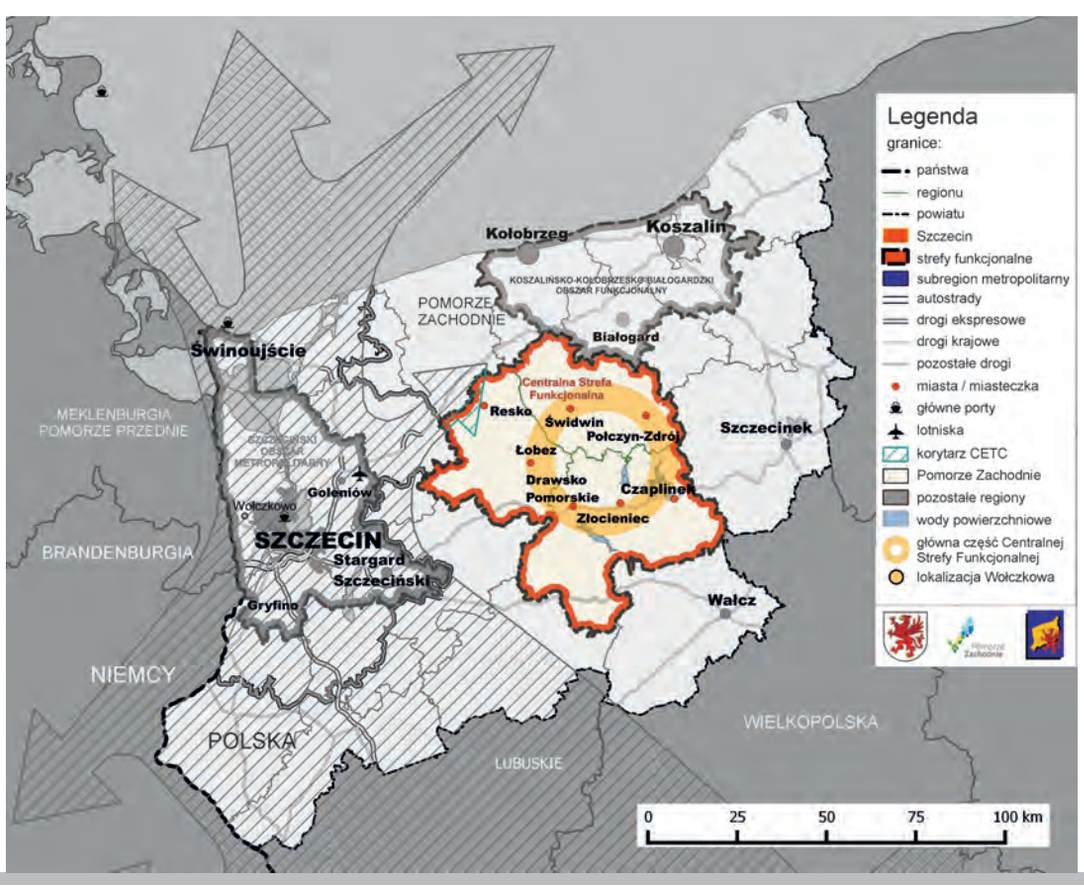
Centralna Strefa Funkcjonalna Województwa Zachodniopomorskiego jest dobrym przykładem obszaru o ogromnym potencjale endogenicznym przy alarmująco niskich wskaźnikach rozwojowych, wymagającym podjęcia konkretnych działań na swoim terytorium, w celu poprawy spójności terytorialnej całego regionu Pomorza Zachodniego.

Tak jak podaje raport ESPON, scenariusz ten wymaga zmiany paradygmatu, dodałabym, że na wszystkich poziomach: europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym.

Centralna Strefa Funkcjonalna została wyznaczona w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, jako obszar integracji potencjału sześciu rdzeniowych miast: Czaplinka, Drawska Pomorskiego, Łobza, Połczyna Zdroju, Świdwina i Złocieńca, w oparciu o model potencjału ludnościowego i gospodarczego oraz izochronę czasową 30 minut dostępności do głównych ośrodków tworzących rdzeń.

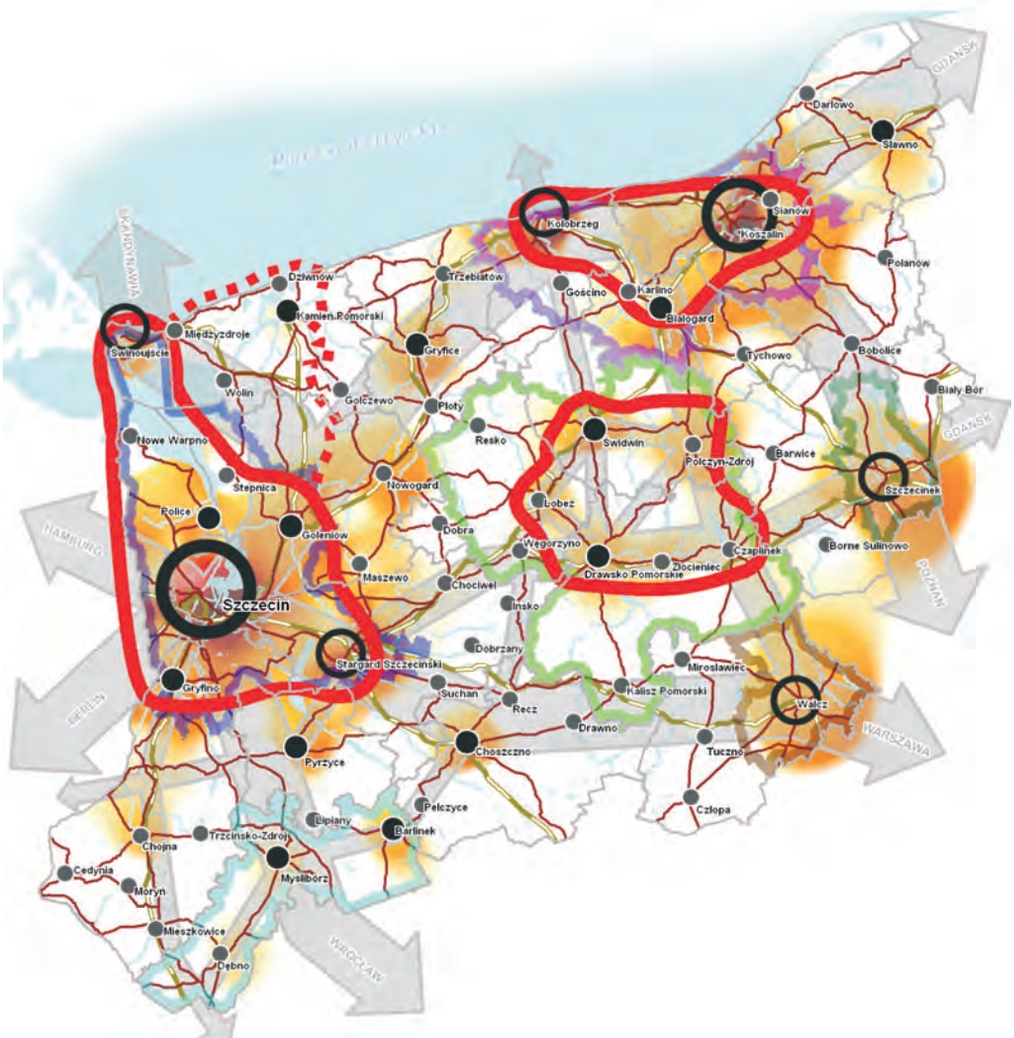
Obszar posiada znaczący potencjał demograficzny łącznie ok.140 tys. mieszkańców, z czego ponad 80 tys. w sześciu głównych wymienionych wyżej miastach. Niewielka odległość między nimi pozwala wykorzystać sumaryczny potencjał oraz tworzyć komplementarną ofertę inwestycyjną, edukacyjną i turystyczną.

Centralna Strefa Funkcjonalna posiada unikatowy potencjał przyrodniczy i krajobrazowy o możliwym wykorzystaniu turystycznym i uzdrowiskowym, czego najlepszym przykładem są działania podejmowane w jednym z miast rdzeniowych – Połczynie Zdroju.



Centralna Strefa Funkcjonalna Województwa Zachodniopomorskiego

Źródło: materiały RBGP WZ



Obszary funkcjonalne Województwa Zachodniopomorskiego (opracowanie z września 2015)

Źródło: materiały RBGP WZ

Z uwagi na acentralny układ sieci osadniczej województwa (główne miasta położone są przy jego granicach) Strefa Centralna charakteryzuje się słabą dostępnością do większych miast, rynków pracy, kapitału i usług, które te miasta posiadają. W konsekwencji mają wspólne problemy rozwojowe, gospodarcze i społeczne: wysokie bezrobocie, znaczącą depopulację, niską aktywność gospodarczą. Suma tych czynników sprawia, że Strefa Centralna tworzy obszar, który prof. Roman Galar nazwał „centralnymi peryferiami".

W ramach aktualnych prac nad aktualizacją Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, z uwzględnieniem obowiązujących wymogów ustawowych i Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, na terenie województwa zachodniopomorskiego wyodrębniono następujące obszary funkcjonalne:

1. Ponadregionalny Szczeciński Obszar Metropolitalny
2. Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzka Strefa Funkcjonalna
3. Strefy funkcjonalne obszarów subregionalnych Szczecinka i Wałcza
4. Miejskie obszary funkcjonalne ośrodków lokalnych, których szczególnym przypadkiem jest **Centralna Strefa Funkcjonalna**

Współpraca pomiędzy gminami Centralnej Strefy Funkcjonalnej i Województwa Zachodniopomorskiego, reprezentowanego przez RBGP WZ, została zainicjowana w latach 2013-2014 z okazji przygotowania dwóch wniosków do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na temat finansowania działań związanych ze wzmocnieniem potencjału tych rejonów, między innymi poprzez przygotowanie zintegrowanej strategii rozwoju.

Samorządy tej strefy podpisały listy intencyjne dotyczące przyłączenia się do partnerstwa, następnie potwierdziły zamiar kontynuowania współpracy w celu opracowania wspólnej strategii.

Kolejnym etapem zacieśnienia współpracy między samorządami Strefy Centralnej, były działania podjęte w ramach międzynarodowego projektu INTERREG IVC, zainicjowanego przez grupę ekspercką URMA działająca w ramach sieci METREX „URMA – partnerstwa miejsko-wiejskie w obszarach metropolitalnych".

Warsztaty z udziałem przedstawicieli lokalnych samorządów - Tarnowo 2014
Źródło: materiały RBGP WZ

Głównym celem projektu URMA była promocja partnerstw miejsko-wiejskich, jako narzędzia innowacji, w celu poprawy spójności terytorialnej.

Podstawowe cele:

- Ponadregionalna wymiana doświadczeń na temat współpracy miejsko-wiejskiej / partnerstwo miejsko-wiejskie
- Zdefiniowanie różnych typów partnerstw miejsko-wiejskich i systemów innowacji regionalnych (biorąc pod uwagę dobre praktyki tychże partnerstw)
- Poprawa efektywności polityk regionalnych i lokalnych w dziedzinie generowania innowacji w ramach partnerstwa miejsko-wiejskiego

W ramach projektu URMA, zostały opracowane Rekomendacje ukazujące jak współpraca miejsko-wiejska może być skutecznie promowana i wdrażana w Europie, jako narzędzie wspierania spójności terytorialnej. Z tego powodu Rekomendacje są adresowane do władz na szczeblu europejskim, narodowym, regionalnym i lokalnym, zaangażowanych na wszystkich etapach planowania i realizacji. Innymi słowy, do wszystkich, którzy mogą coś zmienić i są w stanie sprawić, że partnerstwa miejsko-wiejskie powstaną.

Ważnym aspektem Rekomendacji było zdefiniowanie różnych skal partnerstw miejsko-wiejskich, w tym m.in. partnerstwa między małymi i średnimi miastami w powiązaniu z ich zapleczem wiejskim. Jako przykład takiego typu partnerstwa podano właśnie Centralną Strefę Funkcjonalną Województwa Zachodniopomorskiego.

Partnerzy projektu URMA opracowali plany wdrożeniowe przedstawiające, w jaki sposób rezultaty projektu będą wcielone w życie w poszczególnych regionach partnerskich.

W dokumencie opracowanym przez Regionalne Biur Gospodarki Przestrzennej p.t. „Plan wdrożeniowy zadań realizowanych i kontynuowanych przez województwo zachodniopomorskie w ramach i po zakończeniu projektu „URMA partnerstwa miejsko-wiejskie w obszarach metropolitalnych" wymieniono szereg działań, m.in. innowacyjna skala wdrożenia – rozwój, implementacja i publikacja Zintegrowanej Strategii Rozwoju Centralnej Strefy Funkcjonalnej Województwa Zachodniopomorskiego, opartej na założeniach do strategii i doświadczeń nabytych podczas trwania projektu.

W ramach projektu URMA opracowano założenia do tejże strategii w postaci dokumentu: „Perspektywy strategiczne „Krainy Czarnego Bzu" – propozycje programowe do Strategii Rozwoju Centralnej Strefy Funkcjonalnej Województwa Zachodniopomorskiego". Dokument napisany został przez dr hab. inż. Romana Galara – wcześniej prof. nadzw. w Politechnice Wrocławskiej, aktualnie w Dolnośląskiej Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Techniki w Polkowicach. Profesor wykłada między innymi modelowanie, optymalizacje ewolucyjne, teorie regulacji oraz ekonomię dla inżynierów. Jest autorem ponad 150 publikacji, w tym interdyscyplinarnych odnoszących się do rozwoju regionalnego, polityki naukowej i innowacyjnej, technologii informatycznych i procesów kulturowych. Jest współautorem strategii rozwoju między innymi Wrocławia i Dolnego Śląska.

W opracowaniu tym ujęta jest charakterystyka Centralnej Strefy Funkcjonalnej – Krainy Czarnego Bzu, podkreślająca następujące elementy:

- „Centralne peryferia" województwa zachodniopomorskiego
- 18 gmin, 140 tys. mieszk., gęstość zaludnienia 1/3 średniej polskiej
- 6 małych miast, po około 10 tys. mieszk., potencjalnie uroczych
- Średnica obszaru 40 km (ok. 30 minut jazdy)
- Większe miasta 60-90 km, do głównych dróg ponad 40 km
- Niekorzystne wskaźniki demograficzne
- Słaba komunikacja publiczna
- Brak większego przemysłu i warunków do intensywnych upraw
- Duże bezrobocie, deficyt miejsc pracy i apatia
- Duże zasoby leśne, rozległe obszary chronione
- Jedna z najładniejszych krain Polski
- Turystyka znacznie poniżej potencjału
- Znacząca rola wojska
- Negatywne stereotypy zewnętrzne

Publikacja ta zawiera również Mini SWOT, przedstawiający mocne i słabe strony Strefy Centralnej – Krainy Czarnego Bzu

Silne strony
- walory środowiskowe
- fundamentalna atrakcyjność urbanistyczna pierścienia sześciu miast
- szeroko rozumiany potencjał leśny

Słabe strony
- demografia, w tym negatywne trendy migracyjne
- historycznie uwarunkowany deficyt tożsamości lokalnej i kapitału społecznego
- bierność i uzależnienie od opieki społecznej części mieszkańców

Szanse
- turystyka, zwłaszcza rodzinna i kwalifikowana
- pozyskiwanie nowych mieszkańców
- program wsparcia ułatwiający sensowne zainwestowanie ostatniej (zapewne) europejskiej transzy pomocowej

Zagrożenia
- przyzwyczajenia dotacyjne części samorządów
- niekorzystne zmiany koniunktury zewnętrznej
- negatywny stereotyp zacofanej po-PGR-owskiej prowincji

Bardzo ciekawym elementem tego opracowania jest sformułowana misja wspólnotowa:

- Strategia Krainy Czarnego Bzu będzie w naturalny sposób częścią wspólną strategii poszczególnych samorządów
- Współpraca w ramach Krainy wniesie wartość dodaną, wynikającą z synchronizacji i wzajemnego dopełniania się lokalnych przedsięwzięć oraz z efektu skali
- Rozwój przez współpracę jest dziś w Polsce wyzwaniem, zarówno organizacyjnym jak i mentalnym
- Wypracowanie dobrych praktyk może mieć duże znaczenie ponad regionalne

Misja:
Kraina Czarnego Bzu modelowym przykładem wykorzystania potencjału współpracy sąsiedzkich samorządów miejsko-wiejskich.

Propozycje programowe do Strategii Rozwoju Centralnej Strefy Funkcjonalnej Województwa Zachodniopomorskiego

Źródło: materiały RBGP WZ

Przedstawiona w strategii Wizja, obrazuje to w następujący sposób:

- Przestrzeń życiowa dla 150 tysięcy, zrównoważony bilans demograficzny
- Wysoki poziom kapitału ludzkiego i społecznego, spójna i otwarta tożsamość
- Wdrażany systematycznie model zrównoważonego rozwoju jakościowego
- Znacząca samowystarczalność, oparta o aktywizację własnych zasobów
- Sprawny i tani system wewnętrznej komunikacji publicznej
- Dobre połączenia z pobliskimi centrami wzrostu i arteriami komunikacyjnymi
- Ład przestrzenny w makro i mikro skali, w harmonii z przyrodą
- Kompetentne wykorzystanie i ochrona zasobów środowiska naturalnego
- Rolnictwo ekologiczne z rozwiniętym potencjałem agroturystycznym
- Bezpieczeństwo i usługi gwarantujące atrakcyjność pobytu i zamieszkania
- Dobra oferta edukacyjna dla dzieci, młodzieży (szkoły średnie!) i dorosłych
- Sprawna opieka socjalna pomagająca słabym i aktywizująca bezradnych
- pełny dostęp do usług medycznych podstawowego i średniego poziomu
- Szeroka współpraca samorządów i mieszkańców bazująca na zaufaniu
- Zasłużony wizerunek krainy pięknej, zadbanej, przyjaznej i atrakcyjnej dla gości

Profesor Roman Galar wskazuje na następujące istotne kierunki współpracy:

- **Demografia:** oczywistość (trzeba mieć dla kogo się starać)
- **Edukacja:** solidne podstawy, otwarte umysły, umiejętności przydatne w pracy
- **Kapitał społeczny:** zaufanie, kompetencje, współpraca, zmiana cywilizacyjna
- **Komunikacja publiczna:** dostęp do pracy, szkoły i kultury
- **Ład przestrzenny:** wprowadzanie harmonii i eliminacja „zgrzytów"
- **Miejsca pracy:** życie za własne zarobione pieniądze
- **Środowisko:** nieinwazyjne wykorzystanie walorów przyrodniczych
- **Turystyka:** kompleksowa oferta dla rodzin oraz pasjonatów przyrody i przygody
- **Zdrowie:** perspektywa całościowa cyklu życia
- **Wizerunek:** zewnętrznie atrakcyjny, wewnętrznie motywujący
- **Model współpracy samorządów:** wypracowanie form kooperacji aktywizujących polską prowincję

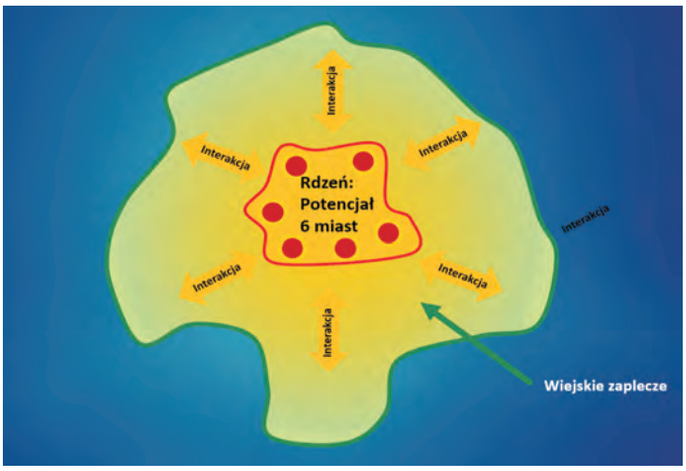
Demografia, pozyskiwanie nowych mieszkańców
...młodzi ludzie z marginesu trendów nowoczesności, mogący pracować na odległość, a jednocześnie poszukujący spokoju, bliższego kontaktu z naturą, lepszych warunków do wychowania dzieci...

Edukacja, potrzeby
...subregionalna sieć techników i szkół zawodowych, w tym uwzględniających lokalną specyfikę (turystyka, gastronomia, przemysł drzewny, leśnictwo, rolnictwo ekologiczne, pielęgniarstwo i opieka socjalna)...

„Perspektywy Strategiczne Krainy Czarnego Bzu" stanowią podstawę do dalszych prac nad Zintegrowaną Strategią Rozwoju Centralnej Strefy Funkcjonalnej Województwa Zachodniopomorskiego, w celu poprawy spójności terytorialnej Pomorza Zachodniego.

Dalsze prace nad zintegrowana strategią dla Strefy Centralnej są ujęte w bieżących pracach Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego związanych z aplikowaniem do programów europejskich. W kilku ważnych aplikacjach w ramach programów dla Europy Środkowej i Interreg Europa wskazano Strefę Centralną jako przypadek studialny z obszaru Województwa Zachodniopomorskiego. Ma to służyć konsekwentnemu budowaniu elementów strategii, pozyskując środki zewnętrzne na te jego aspekty, które wpisują się tematycznie w dany projekt.

Perspektywy strategiczne "Krainy Czarnego Bzu"
Źródło: materiały RBGP WZ



Partnerstwo miejsko-wiejskie na obszarze Centralnej Strefy Funkcjonalnej Województwa Zachodniopomorskiego Źródło: materiały RBGP WZ

Przykładowo Centralna Strefa Funkcjonalna WZ została m.in. wskazana, jako obszar studialny w projekcie badawczym RURATING w ramach programu HORYZONT 2020. Złożony projekt ma na celu opracowanie zintegrowanego podejścia metodologicznego dla prawidłowej oceny wsparcia obszarów wiejskich w kwestii innowacji społecznych i rozwoju lokalnego. Efektem prac będzie utworzenie platformy IT zawierającej narzędzie algorytmu naukowej metodologii pomiarowej. Będzie to narzędzie typu „open source" dostępne dla wszystkich. Dodatkowo platforma IT będzie otwartym miejscem wymiany doświadczeń poszczególnych akcjonariuszy projektu (szkolenia, e-learning, partnerstwa miejsko-wiejskie).

Dla województwa zachodniopomorskiego obszarem testowania platformy IT będzie Centralna Strefa Funkcjonalna obejmująca gminy: Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Ostrowice, Kalisz Pomorski, Wierzchowo, Złocieniec, Łobez, Dobra, Resko, Węgorzyno, Radowo Małe, Rąbino, Sławoborze, Brzeżno, Połczyn Zdrój i Świdwin.

Spotkanie z przedstawicielami samorządów Centralnej Strefy Funkcjonalnej Łobez, czerwiec 2015 Źródło: materiały RBGP WZ

W czerwcu 2015 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami samorządów Centralnej Strefy Funkcjonalnej prezentujące projekty międzynarodowe dotyczące tego obszaru złożone w ramach programów Interreg Program dla Europy Środkowej oraz HORYZONT 2020. Podczas spotkania zaprezentowane zostały także prace studentów z Uniwersytetu Szczecińskiego dotyczące przemian struktury miast rdzeniowych Centralnej Strefy Funkcjonalnej. Jest to przykład łączenia potencjału różnych środowisk i instytucji na rzecz wzmacniania tożsamości i wizerunku tej szczególnej części województwa zachodniopomorskiego jaką jest Centralna Strefa Funkcjonalna – obszar wielu wyzwań i wielu możliwości.

Jestem przekonana, że w celu podniesienia spójności terytorialnej naszego regionu niezbędne jest wsparcie tego obszaru przez integrację potencjału jego miast rdzeniowych na poziomie regionalnym i lokalnym poprzez skuteczne zarządzanie wielopoziomowe i współpracę międzysektorową z wykorzystaniem idei partnerstwa miejsko-wiejskiego.

Wypracowanie takiego modelowego podejścia mogłoby być istotnym wkładem w budowanie spójności terytorialnej również innych obszarów Europy, podkreślając ważny aspekt jej policentryczności.

Bibliografia:

Dokumenty unijne:

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP) z 1999 r.

Territorial Agenda of the European Union 2020
Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions

Making Europe Open and Polycentric. Vision and Scenarios for the European Territory towards 2050

Metropolitan Dimension. Position Statement, August 2014

Dokumenty krajowe:
Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie opracowana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.

Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;

Dokument poziomu regionalnego
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Publikacje związane z realizacją projektu URMA:
Rekomendacje dotyczące ustanowienia i doskonalenia współpracy miejsko-wiejskiej jako instrumentu spójności terytorialnej

Perspektywy strategiczne „Krainy Czarnego Bzu" – propozycje programowe do Strategii Rozwoju Centralnej Strefy Funkcjonalnej Województwa Zachodniopomorskiego, RBGPWZ 2014

OECD Przegląd Polityki Obszarów Wiejskich – Partnerstwa Miejsko-Wiejskie – Zintegrowane podejście do rozwoju gospodarczego – Strefa Centralna Województwa Zachodniopomorskiego

Plan wdrożeniowy zadań realizowanych i kontynuowanych przez województwo zachodniopomorskie w ramach i po zakończeniu projektu URMA partnerstwa miejsko-wiejskie w obszarach metropolitalnych, RBGPWZ 2014

Współpraca miejsko-wiejska w Polsce. Uwarunkowania i potencjał - opracowanie pod redakcją Magdaleny Dej, Karola Janasa i Oskara Wolskiego. Instytut Rozwoju Miast Kraków 2014

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

MIEJSCE KONFERENCJI

10 WRZEŚNIA 2015

Laura Hołowacz
Centrum Kultury Euroregionu
Stara Rzeźnia

Ukończyła studia magisterskie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Politechniki Szczecińskiej. Posiada duże doświadczenie zawodowe uzyskane na stanowiskach kierowniczych w szczecińskich przedsiębiorstwach spedycyjnych. Założycielka, współwłaścicielka i dyrektor utworzonej w roku 1998 firmy CSL Internationale Spedition Sp. z o.o., od lat należącej do krajowej czołówki przedsiębiorstw tej branży. Inicjatorka renowacji budynku byłych zakładów mięsnych na Łasztowni i utworzeniu w nim CKE „Stara Rzeźnia".

"Krótkie zaprezentowanie obiektu „Stara Rzeźnia" w kontekście planów rewitalizacyjnych wyspy Łasztownia"

Obiekt Starej Rzeźni znajduje się na terenie XIX wiecznej, zachowanej zabytkowej części wyspy Łasztowni, industrialnego serca dawnego Szczecina.

Firma CSL Internationale Spedition Sp. z o.o. przeprowadziła szeroką rewitalizację budynku i jego bezpośredniego otoczenia korzystając z funduszu przygotowanego przez Urząd Marszałkowski dla naszego województwa. Fundusze z przygotowanych programów pozwoliły wielu firmom na podjęcie licznych działań inwestycyjnych w naszym regionie. W ramach rewitalizacji Starej Rzeźni Firma CSL skorzystała z programu Jessica, który został przygotowany właśnie pod kątem działań łączących finansowanie unijne z biznesem i rewitalizacją obiektów. Jednym z celów programu Jessica było przywracanie zdegradowanym terenom funkcji użytkowych. Rewitalizacja Starej Rzeźni jest projektem pionierskim dla tego obszaru. Obecnie znajduje się tu blisko dwadzieścia zabytkowych obiektów wymagających działań inwestycyjnych.

Dla budynku Starej Rzeźni architekci z biura Herman przygotowali projekt szanujący historię obiektu. W projekcie aranżacji wnętrz starali się przywrócić industrialny klimat budynku i zaaranżować jego wygląd tak by zachować przemysłowy charakter przy jednoczesnym zaaranżowaniu przestrzeni na nowoczesne funkcje użytkowe. Przykładowo główna sala konferencyjna była dawniej przestrzenią na potrzeby obory dla 220 sztuk bydła. Obecnie jest nowoczesną wielofunkcyjną salą multimedialną, w obrębie której udało się zachować oryginalne elementy historycznego wystroju w postaci żeliwnych koryt. Obecnie w Starej Rzeźni biznes spotyka się z kulturą. W naszych salach oferujemy możliwość oglądania filmów, prowadzenia prezentacji i konferencji. Dla części pomieszczeń istnieje też możliwość dzierżawy dla innych podmiotów.

Chcemy również podkreślić bardzo dobrą współpracę z Miastem Szczecin oraz Urzędem Marszałkowskim zarówno obecnie jak i na etapie realizacji przedsięwzięcia. Przykładowo Miasto Szczecin w ciągu trzech tygodni wykonało drogę dojazdową wraz z oświetleniem po zakończeniu naszej inwestycji. W bezpośrednim sąsiedztwie na ukończeniu jest też realizacja nowoczesnej przystani miejskiej. Dzięki temu partnerstwu obszar ten jest sukcesywnie przywracany do życia i dzięki temu pojawiają się kolejni inwestorzy.

Koszt inwestycji związanej z rewitalizacją obiektu Starej Rzeźni wyniósł ok 3,5 mln euro, z czego 40% stanowił wkład własny firmy CSL. Pozostałe 60% kosztów pokrył kredyt Jessica. Kredyt wygodny i łatwy do uzyskania, rozłożony na 20 lat i o bardzo niskim oprocentowaniu.

Pragniemy odnieść się do dwóch kwestii związanych z zakładanymi trudnościami, na które wskazuje wiele osób mówiąc o rewitalizacji zabytkowych obiektów. Po pierwsze, rewitalizacja nie jest wiele droższa od realizacji nowych obiektów. W wypadku Starej Rzeźni koszt 1m2 powierzchni użytkowej wraz z pełnym wyposażeniem kosztował 6600 zł. Po drugie, należy podkreślić rozsądne podejście naszych konserwatorów zabytków, ich merytoryczne wsparcie nie blokujące inwestowania i jednoczesną dbałość o zachowane elementy historyczne, detale zewnętrzne i możliwość przywrócenia zewnętrznego charakteru w jak największym stopniu.

Naszym celem jako Centrum Kultury Euroregionu Stara Rzeźnia jest ożywienie tego miejsca. Prowadzimy tu liczne pionierskie inicjatywy między innymi na polach kultury, działań społecznych i edukacyjnych. Wspieramy też inicjatywy związane z rewitalizacją pozostałych budynków Łasztowni, które sprawią, że obszar ten stanie się nową, tętniącą życiem częścią miasta.

Źródło: CSL Internationale Spedition Sp. z o.o./ fot. Marek Hołowacz

Źródło: CSL Internationale Spedition Sp. z o.o.

10 września 2015 - WIZYTA STUDIALNA

Część I - Zwiedzanie terenów Łasztowni

Podczas pierwszej części wizyty studialnej zaproszeni goście udali się w pieszą wycieczkę po zabytkowej części Łasztowni. W trakcie 30 minutowego spaceru wzdłuż ul.Tadeusza Wendy przewodnik – Jan Dębski, prezes stowarzyszenia „Moja Łasztownia", opowiedział o wcześniejszym przeznaczeniu obecnego terenu Portu Gryf, a także o pomysłach, jakie miasto ma wobec tej przestrzeni.

Pierwotnie w tej części Łasztowni istniała cieślarnia miejska i składy drewna oraz smoły, jednak w XIX w. postanowiono przeznaczyć je na rzeźnię miejską. Pod koniec XIX w. władze miasta przekazały środki finansowe na projekt rzeźni. Wedle tego projektu wszystkie budynki inwentarsko-produkcyjne ulokowane zostały na osi północy-południe, tak aby żadna ze ścian nie była narażona na zbytnie nasłonecznienie.

Pod kątem architektonicznym budynki wzorowane były na istniejących, analogicznie zaprojektowanych obiektach w Lipsku, Hanowerze i Chemnitz. Rzeźnia miejska w swej formie istniała nieprzerwanie do 1945 r., by następnie w latach 80-tych przeobrazić się w Zakłady Mięsne. Dopiero w 1994 r. prawo wieczystego użytkowania terenu przejęło PPU Port Rybacki Gryf i do dnia dzisiejszego budynki dawnej rzeźni miejskiej stanowią głównie funkcje magazynowe oraz biurowe, wynajmowane zewnętrznym firmom.

Przyszłość tego miejsca, z uwagi na jego atrakcyjne położenie wzdłuż linii rzeki, a także na nieustannie rozwijającą się infrastrukturę miejską, maluje się w świetlanych barwach. Planowana jest modernizacja tych obiektów m.in. ze środków miasta. W jednym z budynków ma powstać winiarnia. Pozostałe również stanowić będą obiekty usługowe.

10 września 2015 - WIZYTA STUDIALNA

Część II - Zwiedzanie terenów portowych i centrum Szczecina

Druga część wizyty miała charakter przejazdu autokarowego. Uczestnicy rozpoczęli pierwszy etap przejazdu od zwiedzania portu w Szczecinie. Pierwszy postój odbył się pod budynkiem hali produkcyjnej należącej do firmy DB. Zwiedzający mieli okazję zobaczyć statek Bembridge. Jest to zabytkowa jednostka brytyjska wybudowana w 1938 roku. Przetrwała wielokrotne naloty Luftwaffe, uderzenie bomby, pożar i ewakuację wojsk alianckich z Dunkierki.

W 2009 roku statek został wyremontowany, obecnie mieści się tam biuro firmy spedycyjnej oraz muzeum. Goście mieli również okazję zwiedzić znajdujący się obok statku historyczny budynek przemysłowy. W dalszej kolejności goście konferencji udali się na nabrzeże niemieckie, aby ujrzeć panoramę lewobrzeżnej części miasta od strony wody.

Kolejny etap tej części wizyty studialnej polegał na objeździe ścisłego centrum miasta. Goście zobaczyli historyczny „gwiaździsty" układ urbanistyczny Szczecina, przejeżdżając kolejno przez plac Lotników, Grunwaldzki, Rodła dalej ulicą Matejki wzdłuż nowego budynku Filharmonii. Od września 2014 r. jej siedzibą jest nowoczesny budynek, zlokalizowany przy ul. Małopolskiej 48 w Szczecinie, zaprojektowany przez barcelońską pracownię Estudio Barozzi Veiga. Szczecińska filharmonia jest laureatem wielu konkursów architektonicznych w tym prestiżowej nagrody im. Miesa van der Rohe dla architektury europejskiej ufundowaną przez Komisję Europejską i Fundację Miesa van der Rohe.

10 września 2015 - WIZYTA STUDIALNA

Część III - kulturowe i naturalne otoczenie Szczecina widziane od strony wody

Zwieńczeniem wizyty studialnej był rejs statkiem „Dziewanna" po Odrze. Podczas tej część wycieczki goście konferencji mieli okazję poznać walory przemysłowe i przyrodnicze miasta Szczecina, a także jego potencjał wodny, o czym wyśmienicie opowiadała przewodnik miejska – Ludmiła Kopycińska.

Nabrzeże Pasażerskie – Wały Chrobrego, na którym rozpoczął się rejs zostało uformowane i zabudowane w latach 1902-1921 na miejscu pruskiego fortu „Leopold" z inicjatywy nadburmistrza Szczecina Hermana Hakena, sprawującego urząd w latach 1878-1907. W tym samym czasie poniżej Wałów Chrobrego (zwanych wówczas Tarasami Hakena) zbudowano pełnomorski port pasażerski. Następnie uczestnicy minęli Kapitanat portu. Można było też zauważyć wyspę Górno-Okrętową Stoczni Remontowej „Gryfia" powstałej w 1952 r. z nabrzeżami remontowymi. W okresie wojny montowano tutaj niemieckie okręty podwodne, a do ich konstrukcji zatrudniano m.in. robotników przymusowych. Relikty tamtej epoki ciągle są widoczne w wielu miejscach wyspy.

Kolejnym etapem wycieczki był Przekop Mieleński. Wpływając w nurt Odry, po lewej w głębi lądu statek minął pokryte Puszczą Wkrzańską Płaskowzgórze Warszewskie, a bliżej uczestnicy mogli przyjrzeć się olejarni – monumentalnemu obiektowi zniszczonemu podczas II wojny światowej od bombardowań alianckich. W północnej części Jeziora Dąbie leży, oparty na dnie wrak kadłuba wykonanego podczas ostatniej wojny przez Niemców z betonu. Tak zwany "Betonowiec" stanowi osobliwą atrakcję tego miejsca.

Następnie statek wpłynął w kanał naturalny Święta – „Szczecińską Amazonię" łączącą Odrę z Jeziorem Dąbie. Tu króluje przyroda, flora i ptactwo wodne z czaplą, kormoranami i orłem bielikiem na czele. Dopływając do Odry statek minął małą wyspę Różankę – mekkę żeglarzy.

Uczestnicy mogli również zobaczyć od strony wody Elewator „Ewa" oddany do użytku w 1936. Był to największy elewator w Europie o wysokości 58,1 m. Jego pojemność wynosi ok. 45 tys. ton, kubatura zaś ok. 73 tys. m3. Z Przekopu Grabowskiego statek wpłynął w nurt Odry.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

11 września 2015

Dzień Tematyczny

METROPOLIA DLA LUDZI - LUDZIE DLA METROPOLII

Moderator dnia:
arch. Stanisław Dendewicz
Dyrektor Regionalnego Biura
Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego

Moderator dnia:
arch. Ewa Balanicka
Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego
Członek Zarządu METREX

Wobec postępującej dehumanizacji życia społecznego, celem konferencji „Metropolia dla ludzi – ludzie dla metropolii", szczególnie w drugim dniu, była refleksja i otwarta dyskusja nad tym, jak sprawić, by rozwój metropolii był bardziej ukierunkowany na ludzki rozwój, zrównoważony i integralny, co zrobić, by każda metropolia była bardziej „dla ludzi" (niż dla transportu, biznesu, produkcji) i by w proces jej rozwoju włączyć mieszkańców jako istotnych współdecydentów.

Ważne jest ustalenie, czego najbardziej potrzebują mieszkańcy metropolii: sprawnego transportu publicznego, dostępu do terenów zielonych, skrócenia drogi dom-praca-szkoła-przedszkole, bezpośredniego wsparcia dla rodzin? Czy należy bardziej wspierać inwestycje pożytku publicznego, rozwój przemysłu czy edukacji, aby przyszłość naszych metropolii miała bardziej ludzką twarz?

Wstępem do dyskusji były wykłady wybitnych specjalistów z dziedziny socjologii, urbanistyki, pedagogiki i ekonomii, wzajemnie się uzupełniających, akcentujących różne aspekty życia w metropolii. Następujące po nich panele dyskusyjne były poświęcone takim zagadnieniom jak: Jakość życia w metropolii – Metropolia dla ludzi; Zaangażowanie społeczne – Ludzie dla ludzi; Gra o metropolię i jej aktorzy – Ludzie dla metropolii; Współpraca samorządowa – Metropolia dla metropolii.

Wiele pytań wymaga dalszej refleksji i wymiany poglądów, pojawiły się też inne wątki, które być może staną się inspiracją dla nowych inicjatyw. Intencją organizatorów były nie tyle jednoznaczne odpowiedzi, co poruszenie pewnych istotnych dla metropolii kwestii i otwarcie dyskusji. Czy jest bowiem w metropolii coś ważniejszego od jakości życia jej mieszkańców?

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

SOCJOLOGIA METROPOLII - JAKOŚĆ ŻYCIA W EUROPEJSKICH METROPOLIACH I REGIONACH: AKTUALNE TRENDY, ZAGROŻENIA I WYZWANIA - DIAGNOZA
11 WRZEŚNIA 2015

prof. Tomasz Szlendak
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Dyrektor Instytutu Socjologii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Socjolog kultury i socjolog rodziny. Stypendysta Fundacji na Rzecz Nauki Polskiej i tygodnika „Polityka" w pierwszej edycji akcji „Zostańcie z nami". Jest członkiem redakcji „Studiów Socjologicznych", Rady Naukowej Muzeum Etnograficznego w Toruniu i Rady Biblioteki Elbląskiej, Komitetu Polityki Naukowej przy Ministrze Nauki i Szkolnictwa Wyższego i był członkiem Zespołu ds. Polityki Rodzinnej Prezydenta RP. Autor i współautor m.in. *Praktyk kulturalnych Polaków, Aborygenów i konsumentów, Dziedzictwa w akcji.*

"Mieszkańcy polskich metropolii Indeks charakterystyk społecznych"

"Praktyki kulturalne Polaków" - Rafał Drozdowski, Barbara Fatyga, Mirosław Filiciak, Marek Krajewski, Tomasz Szlendak - Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika Źródło: materiały autora

Niniejsza prezentacja ma za zadanie przedstawić wybiórczy indeks charakterystyk społecznych mieszkańców polskich metropolii w świetle najnowszych badań.

Kilka miesięcy przed powstaniem tego artykułu została opublikowana książka „Praktyki kulturalne Polaków"[1] oparta na reprezentatywnych badaniach zleconych przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Przedstawiono w niej szeroko rozumiane praktyki kulturalne Polek i Polaków zamieszkujących miasta i wsie, od uczestnictwa w wydarzeniach kulturalnych, aż po przestrzegane reguły savoir-vivre i techniki higieniczne. Część danych ilościowych przedstawionych w niniejszej prezentacji to dane „wypreparowane" z tej właśnie książki.

Polskie metropolie zaczynają przypominać mozaiki społecznych światów. W różnych częściach dużych miast mieszkają ludzie o odmiennych charakterystykach. Można powiedzieć, że metropolie składają się z odrębnych społecznych subświatów lub inaczej, metropolia to archipelag socjo-wysepek, na których prowadzi się odmienne style życia. Mieszczą się one co prawda w ramach szerokiej kultury polskiej, ale świat metropolitarny cechuje stopniowy zanik kanonu kulturowego: wspólnych zasad savoir-vivre, reguł intymności, używanych przedmiotów, etosu pracy, sposobów adaptacji etc. Polskie metropolie nie są zróżnicowane etnicznie (poza kilkudziesięcio-tysięcznymi enklawami imigrantów z Azji i pracowników zagranicznych w Warszawie czy w Krakowie), ale cechują się silnym zdywersy-fikowaniem pod względem kulturowym. Rozwój mikrokultur miejskich jest uwarunkowany również rozwojem przestrzennym – reprezentanci różnych miejskich subświatów starają się mieszkać na jednej przestrzeni.

Do najważniejszych czynników różnicujących mieszkańców metropolii można zaliczyć:

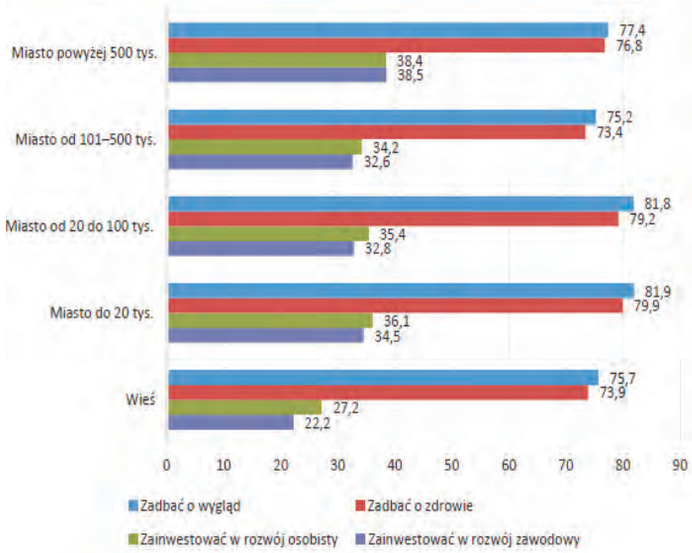
- Internetowe *personal walled gardens*;
- Rosnące dystanse społeczne mierzone wskaźnikami rozwarstwienia;
- Zróżnicowane praktyki konsumpcyjne;
- Obyczajowość powiązaną ze stylami życia.

Internetowe *personal walled gardens* odnoszą się do funkcjonowania w zamkniętych przestrzeniach internetu, ograniczonych do informacji na temat działań ludzi nam znanych, na „ścianach" portali społecznościowych. Otaczamy się wyłącznie przyjemnymi dla nas informacjami, odcinamy się od informacji nieprzyjemnych i ludzi z nami się nie zgadzających. W ten sposób, choć żyjemy na jednej przestrzeni fizycznej, żyjemy na oddzielnych wyspach na społecznym archipelagu. Nastąpiła w miastach eksplozja okapsułowanych szczelnie nisz ograniczonych do ludzi prowadzących podobny styl życia, mających podobne opinie, nawyki, przyjemności, rozrywki i wartości. Oznacza to, że w rzeczywistości możemy mieć dużo więcej wspólnego z ludźmi będącymi od nas daleko niż z naszymi bezpośrednimi sąsiadami.

Rosnący dystans między miejskimi subświatami może przyjmować różne postacie. Jedną z nich jest ta wynikająca z różnic w zarobkach, coraz silniej widoczna w miejskiej przestrzeni, niemal namacalna. W Polsce nie jest to jeszcze tak wyraźne jak krajach o bardzo wysokim stopniu rozwarstwienia (Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Brazylia, Portugalia), ale zmierzamy w tym kierunku, gdzie grodzone osiedla sąsiadują z obszarami kultury ubóstwa.

Innym z czynników różnicowania się metropolitarnych subświatów jest tzw. deregulacja sfery intymnej. Obecnie niemal połowa gospodarstw domowych to nie rodziny nuklearne w tradycyjnym rozumieniu: mama, tata plus dziecko. Duże polskie miasta to przestrzenie, w których pojawił się trend przychodzenia na świat dzieci poza formalnym małżeństwem. Dlatego w jednym miejscu żyją obok siebie rodziny wielodzietne, grupy przyjaciół, kohabitanci i single.

1. Zob. Rafał Drozdowski, Barbara Fatyga, Mirosław Filiciak, Marek Krajewski i Tomasz Szlendak. *Praktyki kulturalne Polaków*. Toruń: Wydawnictwo UMK, 2014. Idee i wnioski zawarte w artykule to również pokłosie szeregu innych projektów zrealizowanych przez autora dla MKiDN oraz efekt uczestnictwa w prognozie *Pomorze 2020* w Instytucie Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku.



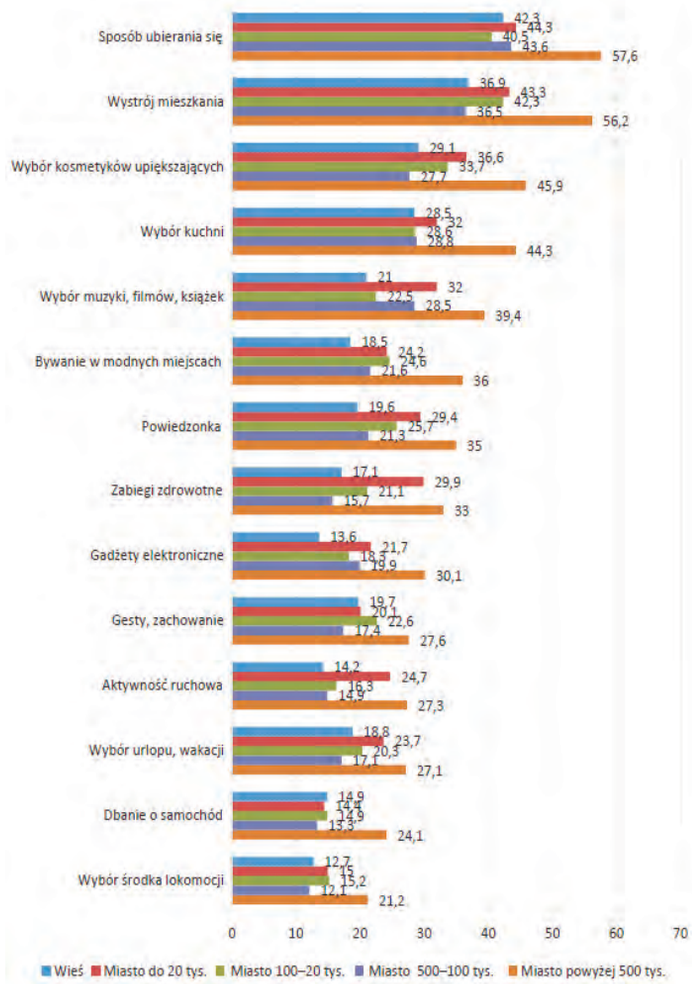
Czas dla siebie - inwestowanie w siebie bardzo często i od czasu do czasu, wg miejsca zamieszkania, w % (N = 1800) Źródło: materiały autora

Charakterystyczną cechą mieszkańców metropolii jest hybrydalność w sferze wartości i hybrydalne tożsamości. U jednego mieszkańca mogą składać się w jedną całość odmienne, często przeciwstawne wartości. Utrudnia to proces planowania rozwoju miast. Przy niejednoznacznej charakterystyce współczesnych mieszkańców metropolii trudno jest proponować konkretne rozwiązania do trudnych do sprecyzowania potrzeb. Kolejną silnie widoczną cechą jest niecierpliwość. Wielkomiejscy Polak i Polka zdecydowanie krócej są w stanie wytrzymać w kolejkach i chodzą dużo szybciej niż mieszkańcy wsi, dużo szybciej się irytują w korkach samochodowych. Do pozostałych cech można zaliczyć zwiększający się pracoholizm, ucieczkę od stresów w światy prywatne, minimalistyczną pro-ekologiczność (segregowanie śmieci, kupowanie i spożywanie ekologicznej żywności, jednak bez konsekwentnego stosowania wszystkich reguł ekologicznego życia), tradycjonalistyczny rytualizm połączony z subtelną formą antyklerykalizmu oraz dbanie o to, co prywatne, a na publiczne – patrzenie jak przez szkło. Współczesnych mieszkańców charakteryzuje także lekki, acz konsekwentny, wzrost pracowitości, wzrost konsumeryzmu, liberalizmu obyczajowego, zrytualizowanego traktowania religii oraz swoista prywatyzacja wiary.

Pod względem wartości na pierwszym miejscu mieszkańcy metropolii wskazują rodzinę, mimo że niemal połowa z nich albo nie funkcjonuje w tradycyjnej jej formie, albo się z niej nie wywodzi. Rośnie liberalizacja strefy intymnej – tolerancja dla dzieci pozamałżeńskich, rosnące zróżnicowanie praktyk intymnych.

Kolejnymi istotnymi dla mieszkańców miast wartościami są wolność i praca. To właśnie za pracą mieszkańcy mniejszych miast i wsi przenoszą się do większych ośrodków miejskich.

Istotnym „zjawiskiem" w procesach społecznych na obszarach metropolitalnych jest mobilność. Nowobudowane autostrady można porównać do międzymiejskich tuneli – wjeżdża się w jednym miejskim punkcie, a wyjeżdża w drugim. Zadecydowały one o nasilającym się ruchu między miastami i nasilonej konsumpcji wydarzeń kulturalnych odbywających się w miastach. Przykładem takiego tunelu jest autostrada Toruń-Gdańsk. Po „przyłączeniu" Torunia do autostrady wzrasta np. liczba lokali gastronomicznych, bo przedsiębiorcy nie nastawiają się na mieszkańców jako klientów.

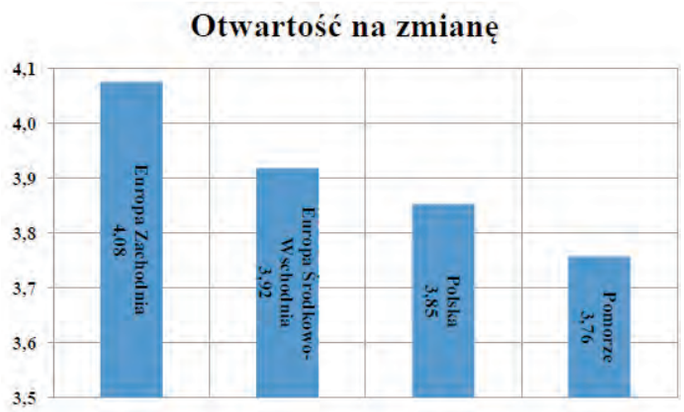


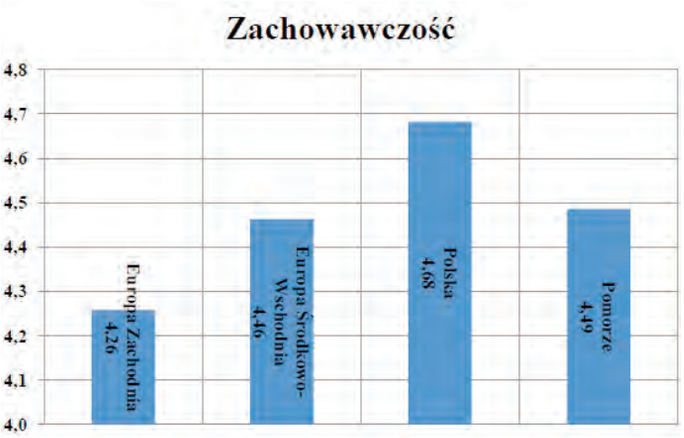
Wpływ mody na wybory elementów stylu życia, wg miejsca zamieszkania, w % (N = 1800) Źródło: materiały autora

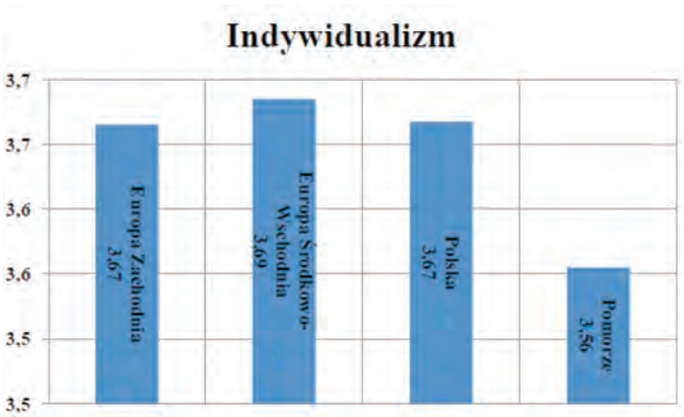
Ten przykład pokazuje jak bardzo infrastruktura decyduje o rozwoju, o myśleniu mieszkańców na temat tego, co jest „ich" przestrzenią, gdzie są jej granice. Torunianie identyfikują się z Gdańskiem, a nie są przywiązani do Bydgoszczy, z którą są w jednym województwie i która leży mniej więcej 40 km od Torunia.

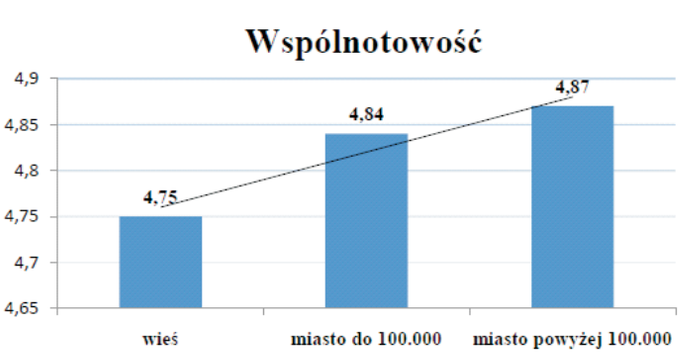
W miastach powyżej 500 tys. mieszkańców nasila się zjawisko ekonomizacji praktyk społecznych – wszelkich praktyk. Ekonomizują się praktyki religijne i kulturalne. Za sprawą zmniejszającego się czy „rozsypującego" czasu wolnego mieszkańcy miast pragną doświadczyć jak największej liczby wrażeń w jednym czasie. Ekonomizacja oznacza, że wzory efektywności gospodarowania czasem pracy przenoszone są do sfery uczestnictwa w kulturze. W takich okolicznościach udział w wydarzeniu kulturalnym musi się „opłacać" – ma to być efektywnie wykorzystany czas.

W polskich metropoliach pojawiają się wysepki innowacji – kształtuje się, powoli, klasa kreatywna. Rekrutuje się ona z tzw. heretyków kulturalnych. Jedna trzecia mieszkańców polskich metropolii do 35 roku życia to single. To te dwie kategorie mieszkańców metropolii inwestują w siebie, rozwój osobisty i zawodowy i charakteryzują się wysokim poziomem wykształcenia. W takich miastach jak Warszawa często żyją na „pograniczu" pieniędzy publicznych, w trybie grantowym, w stowarzyszeniach czy „przedsiębiorstwach społecznych". To z tych ludzi rekrutują się ruchy miejskie.









Źródło: materiały autora

Kolejnym ważnym aspektem jest otwartość i zamknięcie – właśnie to różni nas od metropolii europejskich. Na Zachodzie, przeważnie, działa „Florida”,[1] występuje – mimo narastającej ksenofobii i strachu – otwartość na odmienność. Mieszkańcy polskich metropolii są zdecydowanie bardziej zachowawczy. Mieszkańcy polskich metropolii to nadal post-chłopi, obarczeni „folwarcznymi” cechami zbiorowymi. Są co prawda pewne pierwiosnki zmiany. Im większe jest w Polsce miasto, tym wyżej indeks wspólnotowości w nim rośnie. Im bardziej jest to metropolia, tym bardziej zaczyna dbać się o strefę publiczną i dobro wspólne, choć rozumiane wąsko i „infrastrukturalnie” (parki, drogi, chodniki, klatki schodowe, place zabaw etc.).

Cechą niezwykle istotną dla mieszkańców metropolii jest elastyczność. Im elastyczność wyższa, tym metropolia bardziej kreatywna. Mieszkańcy polskich metropolii jednakże nie cechują się elastycznością. To raczej dosyć tradycyjnie rozumiana pracowitość jest tą cechą, która dominuje.

W dużych polskich miastach można dostrzec przebudzenie postmaterialistyczne. Charakteryzuje się ono spadkiem znaczenia pieniędzy w walce o status społeczny. Duży samochód nie jest już tak istotny, coraz rzadziej decyduje o miejscu w hierarchii. Dodatkowo można zauważyć wzrost znaczenia pracy rozumianej jako dążenie do sensu i rozwoju osobistego. Religia coraz silniej przybiera formę niezinstytucjonalizowaną. Dodatkowo obserwuje się delikatny powrót postaw obywatelskich, zainteresowanie wolontariatem, zainteresowanie edukacją całożyciową. Często z postmaterializmem idzie w parze tzw. aktywny tryb życia. Mieszkańcy Trójmiasta coraz częściej korzystają z rowerów, ale w taki sposób, że zabierają rowery na bagażniki samochodów i jadą z nimi nad morze. Dopiero tam przesiadają się na rowery.

Ogólny wniosek nasuwający się po przyjrzeniu się wynikom rozmaitych badań jest taki, że mieszkańcom polskich metropolii daleko jeszcze do wzorców opisanych np. przez Floridę. Planując i realizując polityki publiczne w polskich miastach musimy o tym pamiętać.

1. Chodzi o regułę „trzech T” Richarda Floridy wg. której miasto, żeby utworzyć klasę kreatywną musi zapewnić technologię, talent i tolerancję - przyp.red.

Pomorze Zachodnie
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

SOCJOLOGIA METROPOLII - JAKOŚĆ ŻYCIA W EUROPEJSKICH METROPOLIACH I REGIONACH: AKTUALNE TRENDY, ZAGROŻENIA I WYZWANIA - DIAGNOZA
11 WRZEŚNIA 2015

prof. Jose Maria Ordeig Corsini
Uniwersytet Nawarra

Profesor urbanistyki i planowania urbanisycznego w School of Architecture, na Uniwersytecie Nawarra. Doktor architektury i planista przestrzenny. Był dyrektorem Departamentu Urbanistyki, na którym nauczał przez 25 lat. Jako wykładowca i praktyk ma 20-letnie doświadczenie zawodowe i konsultingowe w projektowaniu oraz ponad 25-letnie doświadczenie w badaniach urbanistycznych, głównie w tematach związanych z zabytkami. Rezultatem jego badań było w sumie 50 publikacji i 12 projektów badawczych.

"Ludzie i przestrzeń: jak modele życia wpływają na przestrzeń Omówienie retrospektywne"

Modele życia w mieście są ściśle związane z historycznym dyskursem urbanistycznym. Polemika ta była zawsze bardzo krytyczna wobec przeszłych teorii i doświadczeń, szczególnie w XX wieku do tego stopnia, że "poststrukturalizm" stwierdził daremność tych działań. Można się wobec tego zastanawiać, jaka jest przyczyna tych błędów i krytyki. Teza postawiona w tym artykule jest dwojaka. Z jednej strony, w historii współczesnego dyskursu urbanistycznego istnieje pewien postęp, jeśli chodzi o modele życia w mieście, aczkolwiek bardzo, bardzo powolny. Z drugiej strony prawie wszystko, co było odcięciem epoki, nie sprawdzało się w dłuższej perspektywie czasu.

Temat interakcji między modelem życia i otaczającą przestrzenia jest bardzo szeroki. Istnieją tysiące modeli zarówno życia jak i rodzajów miast. W związku z tym skoncentrowałem się na moich osobistych refleksjach, wynikających z ogólnej historii miast, głównie tych, zaprojektowanych przez architektów. Ponieważ, jak pokazuje historia urbanistyki, wśród aktorów zaangażowanych w proces tworzenia miast, to właśnie architekci tworzą je od strony materialnej i formalnej: "miasto jest zbudowane z kamienia za pośrednictwem architektury" jak mówi Gregotti.

Co zatem zostało zaproponowane przez architektów i techników? Jakie wzorce życia zostały ofiarowane miastom? To również jest bardzo pojemny temat, w związku z czym konieczny będzie krótki przegląd głównych modeli, odnoszący się tylko do miast europejskich XX wieku, ponieważ właśnie w tym okresie miasta te rozrosły w stopniu znacznym. Trzeba przede wszystkim określić, co rozumiemy przez modele miast. Pod tym hasłem rozumiemy zestaw tkanek miejskich, która bez względu na swoje położenie geograficzne, będzie tworzyła podobne konfiguracje, ponieważ odpowiada to na potrzeby społeczne danego okresu. Przykładem jest „hiszpańskie ensanche" w Barcelonie.

Jednakże modele te – oraz dodatkowe teorie – zmieniają się wahadłowo. Faktem jest, że w dyskusji o urbanistyce zawsze mocno krytykowano poprzednie teorie i doświadczenia, szczególnie w XX wieku, aż do momentu, gdzie "poststrukturalizm" zasugerował bezskuteczność takich działań. Można w związku z tym zastanawiać się nad wieloma rzeczami: dlaczego istniała taka silna krytyka? Gdzie popełniono błędy? Jakie sukcesy odniesiono? Wypróbowanie nowej teorii – czy nie będzie to daremny wysiłek, tym razem zabarwiony zrównoważeniem?

Niniejszy tekst stara się nie wygłaszać dogmatów nt. przyszłych rozwiązań. Jest natomiast próbą pokazania co, w mojej opinii, było główną przyczyną porażek w poprzednich epokach. To pomoże nam stworzyć bezpieczną ścieżkę w przyszłości. Teza postawiona w tym artykule jest dwojaka. Z jednej strony, w historii współczesnej dyskusji o urbanistyce widać postęp w modelu życia miejskiego, chociaż powolny, bardzo powolny. Oprócz tego, w tej dyskusji prawie wszystko, co było odcięciem epoki, nie okazało się korzystne na dłuższą metę, a odcięcie epoki ma swoje korzenie w wizji naukowej.

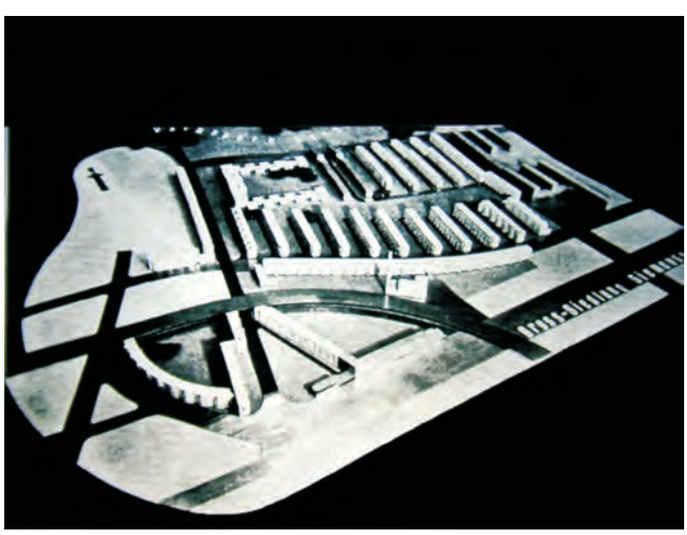
Podejmę się krótkiej oceny przesłania ruchu modernistycznego. W następnej kolejności przeanalizuję okres powojenny (1945-1975) i warianty podejść, które się w tym czasie pojawiły. Następnie skoncentrujemy się na zmianach urbanistyki, mających miejsce podczas kryzysu kulturalnego w latach 60-tych i na ich konsekwencjach (1975-2000). Na zakończenie przedstawię pewne wnioski z tych rozważań.

Przełom wieków i ruch modernistyczny

Jak wiadomo, ruch modernistyczny był reakcją na zatłoczone miasta, odziedziczone po XIX wieku. Ale były także inne reakcje ze strony akademików, inżynierów czy reformatorów społecznych. Nie sposób w niniejszym artykule omówić ich wszystkich, ale wszyscy, za wyjątkiem tych ostatnich, ponieśli porażkę przy określaniu prawdziwego problemu miast, a był nim problem masowej migracji do miast, która zaczęła się na przełomie wieków.

Ruch modernistyczny jest zbyt złożony, żeby go podsumować w kilku linijkach. W związku z tym skupimy się tylko na jego wpływie na idee urbanistyczne. Po latach można dojść do wniosku, że w tamtym okresie istniały idee o bardziej fundamentalnym charakterze niż Karta Ateńska. Dwie z nich są ucieleśnieniem wszystkich środków wyrazu. Z jednej strony mamy higieniczne i niedrogie budownictwo seryjne jako rozwiązanie poważnych problemów mieszkaniowych wszystkich klas społecznych. W tym sensie problemy te podlegają reformatorom społecznym przełomu wieków.

Dobrze znanym przykładem jest Siemenstadt Siedlung, gdzie wąskie bloki zapewniają światło słoneczne i wentylację. Z drugiej jednak strony nacisk na budownictwo doprowadził do zbytniego wzrostu znaczenia architektury. Jeśli głównym zadaniem miasta jest zapewnienie przyzwoitych i niedrogich mieszkań, to budownictwo staje się elementem najważniejszym. Jeśli budynki są dobre, to wystarczą do zdefiniowania miasta.



Walter Gropius, Hans Scharoun. Siemenstadt Siedlung. Berlin. Niemcy. 1929
© Gravagnuolo, Benedetto, *Historia del urbanismo en Europa. 1750-1960.* Madryt 1998, figure 4.29

W Dammerstock można zobaczyć, że reszcie miasta (przestrzeniom prywatnym i publicznym), oprócz kwestii związanych z wyposażeniem, nie poświęca się dostatecznie dużo uwagi. Ostatecznie, "wolna" przestrzeń staje się przestrzenią niezdefiniowaną, bez zawartości, egalitarną, przeznaczoną tylko dla infrastruktury. Co więcej, przestrzenie pomiędzy osiedlami również będą niezdefiniowane, co doprowadzi do miasta nieskonstruowanego, jak powiedział Roger Trancick w swoim dziele "Finding lost space". Ponadto, nie bierze się pod uwagę miasta odziedziczonego.

Walter Gropius, Dammerstock. Karlsruhe. Niemcy. 1928
© La Ciudad. *Arte y Arquitectura 1870-1993*

Jak to możliwe, że aż do lat siedemdziesiątych nie zauważono tych błędów? Przyczyną nie jest podeście praktyczne, które było odpowiednie (jakość domów), tylko aksjomat, z którego wynikały. W rzeczy samej, utopia, o którą wiele razy oskarżano modernizm, oprócz pozycji ideologicznych, które są dobrze znane, ma swoje korzenie w błędnym podejściu epistemologicznym, które jest mniej znane. Rozwiązania dla miast powstały jako coś naukowego, a więc nieomylnego. To jest ważne. Jak daleko podejście ideologiczne wpłynęło na podejście epistemologiczne to dyskusja, której nie musimy przyspieszać, ale trzeba jasno powiedzieć, że wizja aksjomatyczna zamknęła urbanistykę dla doświadczeń praktycznych.

Rozwój i ekspansja idei (1945 - 1975)

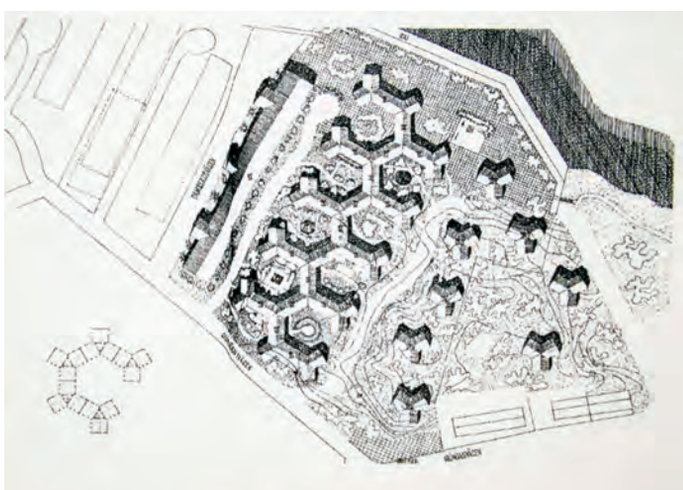
Po II Wojnie Światowej wszystko wskazywało na to, że poprzednie idee urbanistyczne znalazły szerokie zastosowanie w związku z imigracją i odbudową. Jednak jeśli przeanalizuje się ten proces, to okaże się, że pomimo mocnego powiązania z ruchem modernistycznym, próbowano stworzyć miasto bardziej dla ludzi, zgodnie z wartościami lokalnymi. Można potwierdzić dwie tendencje: jedną będącą "dyskursem semantycznym" i drugą będącą "dyskursem strukturalnym".

"Dyskurs semantyczny" będzie szukał takiej formy wypowiedzi, która będąc odległą od puryzmu modernistycznego, będzie pozostawała w jego parametrach. Chciał on nadać więcej znaczenia przestrzeniom, gdzie odbywało się życie społeczne miasta. Jednakże będzie on czerpał z doświadczeń wywodzących się z modernistycznego, linearnego ułożenia kwartałów.

Jak wiadomo, modernistyczne budownictwo było dwustronne (trzy klatki schodowe), co zapewniało odpowiednią higienę, jak widać na zdjęciu przedstawiającym Churchill Gardens w Londynie.

Powell y Moya. Churchill Gardens. Londyn. Wielka Brytania. 1946
© Cameron, Robert, *Above London*. San Francisco 1993, strona 65.

Takie rozwiązanie wymaga jednak komunikacji pionowej, obsługującej jedynie po dwa mieszkania na piętro. Zamiast tego taniej było budować budynki z 5 klatkami schodowymi, gdzie każdy pion komunikacyjny obsługuje 4 mieszkania na piętro. Nie zapewniało to jednak światła słonecznego. Naturalnie, rozpoczął się wyścig w celu osiągnięcia "kwadratury koła"- optymalnego układu z większą liczbą mieszkań obsługiwaną przez pion komunikacyjny. Pierwsze przyjęte rozwiązanie wywodzi się z północy, konkretnie od Backstroma i Reiniusa, którzy zaprojektowali budynek w formie trójramiennej gwiazdy w mieście Gröndal w latach 40. Jego układ był wspaniały, ale przede wszystkim otworzył pole do eksperymentów, pozwalających na odejście od sztywnej, racjonalistycznej formy bloku. Umożliwiło to powstanie budynków rzeźbionych, których jednym z pierwszych przykładów jest kwartał Hansa w Berlinie. Budynki te miały formy H, krzyża, V itd.



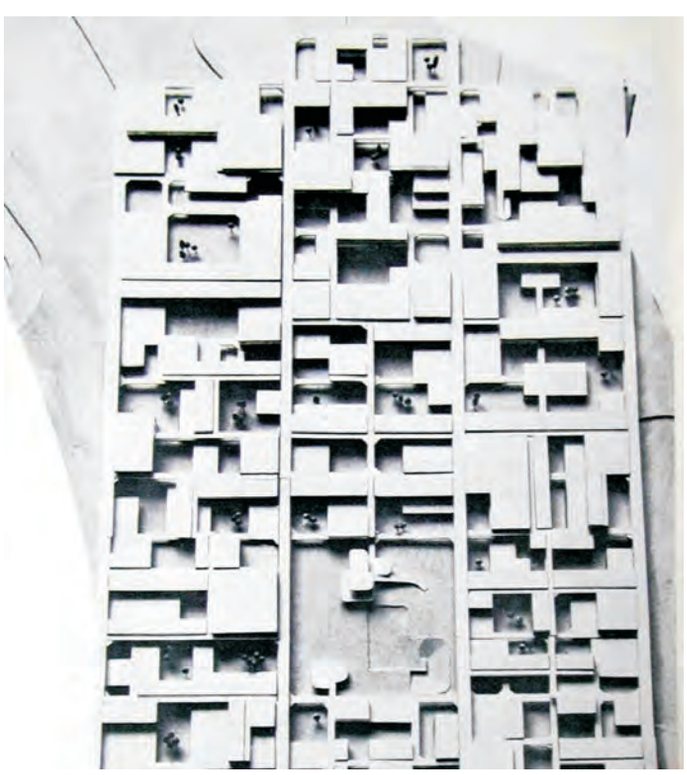
Sven Backström, Leif Reinius. Gröndal. Szwecja. 1946 - 1956
© Caldenby, Claes i inni, *20th Century Architecture*, Monachium 1998, strona 293.

Te nowe formy umożliwiły również odejście od przestrzeni prostopadłych oraz tworzenie przestrzeni zaskakujących i ekspresyjnych, niepowtarzalnie rzeźbionych tak, jak budynki, których wyolbrzymionym przykładem jest Les Courtillieres w Paryżu. We wszystkich tych rozwiązaniach przestrzeń publiczna pozostała jednak nierozwiązana. Są to ogromne, nie mające rozwiązań przestrzenie. W związku z tym próbowano imitować wspomniane rzeźbione przykłady, co kończyło się powstawaniem "luźnych" budynków bez kontekstu. Stało się to łatwym celem dla krytyki, zgodnie ze słowami Terana.

Emile Aillaud. Les Courtillieres. Pantin. Francja. 1955-1960
© Lampugnani, Vittorio Magnano, *Enciclopedia GG de la arquitectura del siglo XX*. Barcelona 1989, strona 13.

„Dyskurs strukturalny" szukał lepszej definicji przestrzeni urbanistycznych. Jego nazwa wzięła się z prac Lüchingera. Jak się okazało, te definicje optowały za technologią, która została później oceniona jako przesadzona. Przejawy tego dyskursu były bardzo zróżnicowane, od pracy Smithsona, wkładu w architekturę Louisa Kahna, przez cenne prace Van den Broeka i Bakemy.

Bez odrzucania zasad ruchu modernistycznego próbowano oferować miasto nie będące sztywne pod kątem formy, ale zaadaptowane do potrzeb każdej grupy społecznej, jak w Klein Driene, gdzie każda grupa bloków ma inny kolor balkonów. Definicja typologiczna nie ma aż takiego znaczenia jak struktura globalna, gdzie formy zmieniają się w zależności od okoliczności, jak na przykładzie Wolnego Uniwersytetu Berlińskiego, zaprojektowanego przez Candilisa, Josica i Woodsa. Taka struktura nie jest tworzona przez budynki, ale przez relacje między nimi, tj. przez przestrzeń, którą modernizm przeoczył.



Candilis, Josic, Woods, Prouvé. Uniwersytet w Berlinie. Berlin. Niemcy. 1965
© Joedicke, Jürgen, *Candilis, Josic, Woods*. Barcelona 1986, strona 212.

Jednakże kiedyś te przestrzenie były placami, ulicami itd. Teraz natomiast są tu wyspecjalizowane centra, infrastruktura itd., gdzie ewentualnie będzie odbywać się trzeciorzędne życie społeczne. Windy, przejścia, schody oraz inne nowoczesne rozwiązania techniczne będą się znajdować w miejscach takich jak Pampus – projekt, i tylko projekt, autorstwa Van den Broeka i Bakemy. W tym sensie, owe działania były kontynuowane z takim samym odcięciem epoki: miało ono odrzucić tradycyjną ulicę, plac i park, a zamiast tego wprowadzić innowacyjne przestrzenie, uzyskane dzięki postępowi technologicznemu. Rezultat, przynajmniej dla mnie, jest bardzo ciekawy, jednak było to poświęcenie się technologii bez zastanawiania się nad wynikami. Zwieńczeniem była Technotopia Archigramu: utopia technologii.

Bakema and van den Broek. Plan Pampus. Amsterdam. Holandia. 1965
© Van Den Broek - Bakema, *La comunidad de arquitectos Van den Broek - Bakema*. Barcelona 1978, strona 23.

Zarówno dyskurs semantyczny, jak i strukturalny, są bardziej złożone, niż tu opisano. Były to główne trendy w modernizmie mówiące o zwiększonej złożoności miasta, rzucając światło na zbytnio uproszczone wizje urbanistyczne. Jednakże oba, zmuszone do trzymania się swoich zasad, były również zaprezentowane z naukowym aksjomatem, który nie pozwalał na wewnętrzną krytykę. Zbytnie uzależnienie infrastruktury od technologii (czas tzw. torów samochodowych), rozdzielenie wszystkich czynności – wszystko to doprowadziło do zapomnienia o prawdziwej i konkretnej przestrzeni dla zwykłych użytkowników.

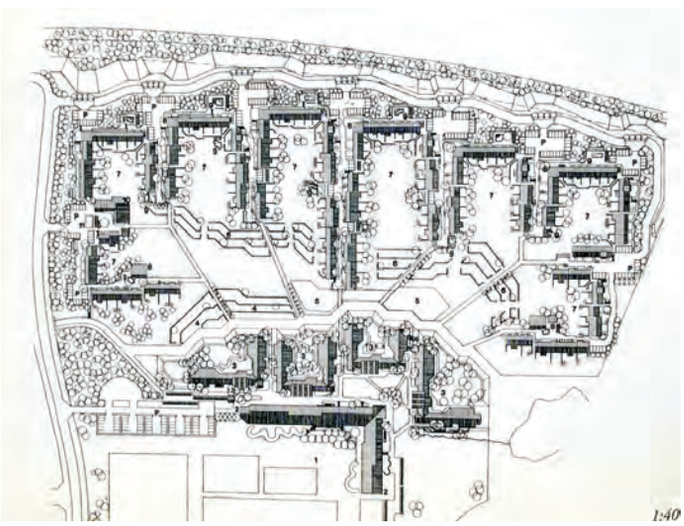
Kryzys urbanistyczny i jego konsekwencje (1975 -2000)

Można uważać za truizm fakt, że rok 1968 był kamieniem milowym w zachodniej kulturze XX wieku, ale wyraźnie naznaczył on urbanistykę lat siedemdziesiątych, szczególnie w odrzuceniu dziedzictwa miasta modernistycznego. Chciałbym położyć nacisk na dwie nowe podstawy urbanistyki, które były szczególnie ważne.

Z jednej strony mamy tezę Europy Centralnej, której ucieleśnieniem jest Szkoła Socjologii Urbanistycznej w Paryżu. Jej twórcy rozumieli, że miasto zostało zbudowane jako element produkcji w związku z interesami kapitalistów, a nie jako element służący mieszkańcom. Sposobem przezwyciężenia tej sytuacji było coś, co nazywano świadomością społeczną, walką o „zrobienie" miasta oddolnie, od rzeczy małych do wielkich. Z drugiej strony ta teza nawiązywała do koncepcji ekologicznych. W związku z kryzysem lat siedemdziesiątych koncepcje wywoływały krytykę ekologów przeciwko produkcji kapitalistycznej, która nie była dostosowana ani nie respektowała naturalnego ekosystemu. W związku z tym bronili oni deptaków, małych jednostek produkcji itd. Koncepcje urbanistyczne stworzone na tej podstawie były mocne i bardzo zróżnicowane. Jednakże dla celów tego wykładu możemy wyróżnić trzy z nich. Jedną nazwano Urbanistyką eko-komunitarną, która powstała na północny Europy. Był to trend poświęcony odbudowie miasta odziedziczonego, przeciwstawiając się poprzedniemu rozwojowi, który nie dostrzegał już istniejącego miasta. I w końcu powrót do tradycyjnych wartości miasta wraz z odzyskaniem ulicy, miasta, tradycyjnego kwartału.

Wczesne idee Północy bazowały na społeczno-ekologicznych kategoriach miasta. Model ten wymagał projektów stwarzających społeczeństwo bez klas, stwarzających utopię, raj bazujący na kontakcie z naturą. Dobrym przykładem będzie tu praca Ralpha Erskina. Nowe formy produkcji i konsumpcji wymagają zdecentralizowanej i samozarządzającej się struktury organizacyjnej, opartej na bezpośrednim udziale społeczeństwa lub na zgromadzeniu demokratycznym.

Z drugiej strony poszukują oni zupełnie nowej technologii: niskie zużycie energii przy odrzuceniu energii atomowej i wykorzystanie energii słonecznej i wiatrowej. Wynikiem jest policentryczny i autonomiczny model terytorialny, promujący możliwie największą samowystarczalność danego otoczenia. Najbardziej znaczące przykłady można znaleźć w pracy wykonanej przez zespół Vandkustena, który opierał się na działaniach Ralpha Erskine'a.



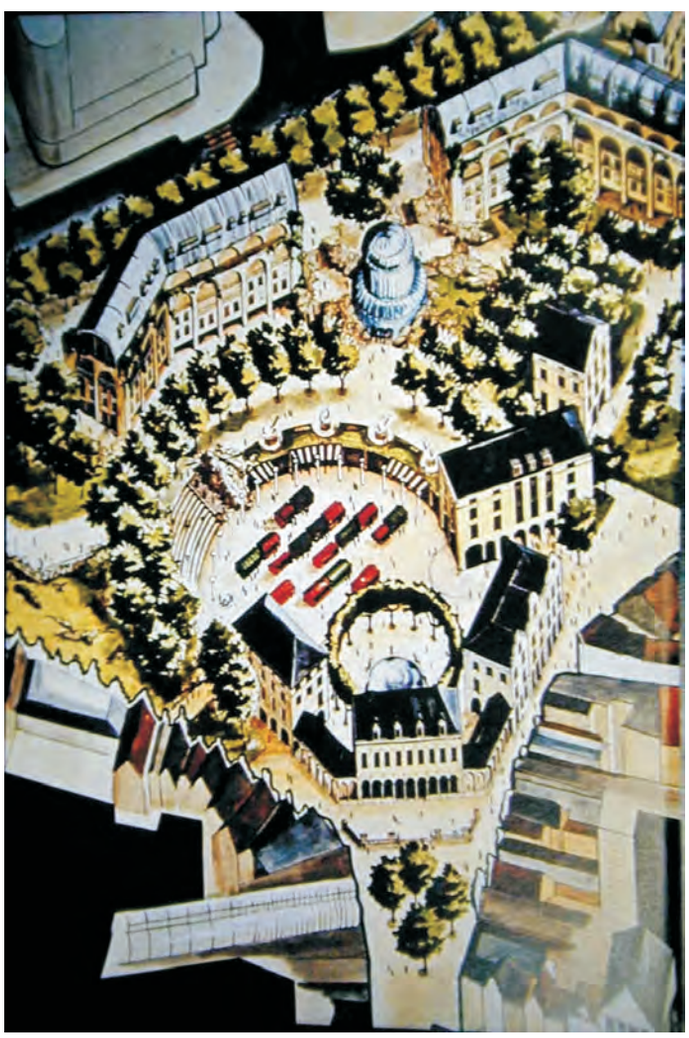
Vandkunsten. Fuglsangpark. Farum. Dania. 1979-1983
© Dirkinck-Holmfeld, Kim, *Guide 2 to Danish Architecture 1960-1995*. Kopenhaga 1995, strona 236.

Ralph Erskine. Esperanza. Landskrona. Szwecja. 1963
© Collymore, P, *Ralph Erskine*. Barcelona 1983, strona 108.

Działania, które służyły restrukturyzacji miasta odziedziczonego, miały swoje korzenie w trendach urbanistycznych, powstałych na linii Paryż – Benelux, i szybko rozprzestrzeniły się w całej Europie. Ich głównymi założeniami było zatrzymanie "destrukcyjnych" projektów jak np. kwartały z wysoką zabudową, autostrady itp. oraz włączenie tematu urbanistyki do polityki, promowanie partycypacji i demokratyzacji urbanistyki.

Szkoła La Cambre jest jednym z najlepszych tego typu przykładów. W swoich projektach sprzeciwiała się ona m.in. projektowi Manhattan, przygotowanemu dla Brukseli (duże zainwestowanie wysokimi budynkami).

Jednakże należy powiedzieć, że kilka lat wcześniej Cervellati w Bolonii zaproponował nowy sposób rozumienia centrów historycznych, bazujący na czynnikach społecznych. Wszystkie te idee bazowały na tym, że miasto powinno być dla mieszkańców, a nie dla producentów czy deweloperów: powinno się zachować stare kwartały, pomniki, obszary przyrodnicze w mieście. Doprowadziłoby to do sprzeciwu przeciwko pojazdom silnikowym i obrony przestrzeni miejskiej jako miejsca wypoczynku oraz odrzuciłoby czysto utylitarne czy przemysłowe działania.



La Cambre, Kontrprojekty w Brukseli. Belgia, 1973
© *Lotus Internacional, N. 13.* Mediolan, grudzień 1976.

Ten okres doprowadził do ponownego docenienia tradycyjnych wartości miasta. Jeśli założyć, że funkcjonalizm w latach trzydziestych doprowadził do odcięcia się od historii, to jego odrzucenie pociągnęło za sobą ponowną ocenę tego podejścia. W efekcie, kwintesencja kształtu miasta nie mogła zostać odnaleziona w funkcjonalizmie, lecz w rzeczywistości bezpośredniej, która nie mogła być odłączona od historycyzmu. Tradycyjna ulica i plac są po raz kolejny poddane ocenie, jak np. plac Vila Olimpica w Barcelonie, gdzie na nowo przeanalizowano go z prostopadłą siatką Cerdy, ponieważ, jak powiedział Culot: "struktura ulic i placów daje większą indywidualną swobodę niż Karta Ateńska". Ponownie odkrywa się tradycyjny kwartał. Różnica jest taka, że teraz posiada on wszystkie nowe możliwości, które odróżniają go od XIX wiecznych kwartałów i ich niehigienicznych dziedzińców.

Martorell, Bohigas, Mackay. Vila olímpica. Barcelona. Hiszpania. 1988-1992
© Bohigas, Oriol; Buchanan, Peter; Magnano Lampugnani, Vittorio, *Barcelona, arquitectura y ciudad: 1980-1992,* strona 25.

Bez wątpienia te manifesty są bardzo cennym wkładem. Jednak w niektórych środowiskach doświadczenia te zostały skopiowane bez uwzględnienia dwóch ważnych aspektów: zarządzania potencjałem ekonomicznym w celu implementacji potrzebnych inwestycji oraz brak późniejszego przewidywania. Rozległe miasto ma skutki odwrotne do zamierzonych. Dotyczą one przede wszystkim kwestii transportowych. Pierwszy z nich jest wynikiem wspomnianych podstaw socjologicznych, drugi – podstaw ekologicznych. Dla przykładu: w Intxaurrondo tradycyjne bloki zostały wzniesione na bardzo skomplikowanym terenie, co spowodowało duże koszty. W każdym razie radykalne opinie i odrzucenie poprzednich idei spowodowało brak otwartości na rzeczywiste potrzeby miasta. Te radykalne opinie tym razem bazowały nie na znajomości naukowego aksjomatu, lecz na przesadnym strukturalizmie. W rzeczywistości, tak jak cały strukturalizm, który wymaga niezmienionej struktury w celu wyjaśnienia zjawisk, strukturalistyczna wizja urbanistyki brała pod uwagę tylko te rozwiązania, które zabezpieczały kontrolę środków produkcji. Stąd odrzucenie kapitału, obsesja antyprzemysłowa, zbliżenie do samochodów itd.

Sektor Południowy w Intxaurrondo. Donostia. Hiszpania. 1980
© Google Earth, lipiec 2015.

Należy dodać, aby dokończyć tę szybką podróż historyczną, że lata później te kryteria stały się pragmatyczne i dały ciekawe rezultaty, takie jak renowacje obszarów przemysłowych, water-frontów, węzłów przemysłowych. Przykładem tego jest Puerto Madero w Argentynie. Jednakże ocena środowiska oraz utrzymanie tego typu obiektów, porzuciły kulturę konserwatywną, która często była zbyt blisko zmian, które powinny nastąpić w miastach.

Jorge Moscato. Alfredo Garay. Puerto Madero. Buenos Aires. Argentyna. 1995
© *Urbanisme, N. 248.* Paryż, strona 65.

Wnioski

Po wahaniach związanych z tematem planowania urbanistycznego nie jest zaskakujące powstanie poststrukturalizmu, który rozpoczął się w latach 80-tych. Nurt ten w zasadzie odrzuca możliwość istnienia wiedzy o miastach, gdyż odrzuca on generalnie każda próbę usystematyzowania i zdyscyplinowania. Zakłada, że wszystko w mieście się zmienia i jest nieprzewidywalne. Zatem jaka jest rola architekta w formalizacji miasta? Trudno byłoby stworzyć nowy porządek, ponieważ to podejście już zostało odrzucone. Dlatego poststrukturalizm koncentruje się nie tyle na budowaniu, co na dekonstruowaniu w znaczeniu demontażu, ale nie niszczenia. Próbuje on pokazać błędy w rozumowaniu każdego systemu, nauki czy techniki. W związku z tym nie jest zaskoczeniem egzaltacja chaosu, szaleństwa i filuterii, które można dostrzec w poststrukturalnym urbanizmie.

Wspomniano o tym, ponieważ w ostatnich latach doświadczenia związane z urbanistyką są w zgodzie z teorią wspomnianą wcześniej, ale z większą dozą swobody. To znaczy z większą dozą swobody wynikającą z nieusystematyzowanego wpływu poststrukturalizmu. Stąd aktualne trendy pozwalają poświęcić więcej uwagi projektom związanym ze środowiskiem zarówno w mieście, jak i w regionie, a także skoncentrować się na pustych przestrzeniach w miastach w celu ich zrekonstruowania. Ponadto pozwalają poświęcić czas rozwiązaniom urbanistycznym, które wymagają nowych sposobów i metod, a wynikają z przeszłych doświadczeń, które – i to jest główny punkt tych wniosków – nie są aksjomatami, tylko zasadami mogącymi zmieniać się w zależności od rozwiązywanego problemu.

Kwartały Carniceros. Antwerpia. Belgia. 1982
© Jose Maria Ordeig Corsini

Na przykład, jakość budownictwa powinna być odpowiednia i stanowić bazę dla każdego dobrego miasta, ale musi pozostawać w zgodzie z zachowaniem zabudowy historycznej. Przykładem jest dzielnica Carniceros w Antwerpii. Odseparowanie infrastruktury jest wymagane przy najważniejszych arteriach. Nie znaczy, że zawsze tak musi być. Wręcz przeciwnie, w lokalnym środowisku obecność samochodu jest wskazana. Na zdjęciu widać Gran Via w Barcelonie, gdzie wyróżnione są arterie wyspecjalizowane i lokalne. Miasto musi być wydajne, ale ważniejsze jest jak się w nim żyje. W związku z tym musi być zaprojektowane dla przyjemności. Piesi muszą mieć pierwszeństwo na poziomie „miasta" (poziom, na którym odbywają się główne czynności).

Andreu Arriola, Carmen Fiol. Remodelación Gran Vía. Barcelona, 2007
© Fernández Per, Aurora; Arpa, Javier; Mozas, Javier, a+t, *The Public Chance. New Urban Landscapes*, Vitoria 2008, strona 341.

Nantes jest tego dobrym przykładem: samochody mają tam do dyspozycji tylko niezbędne pasy, reszta jest przeznaczona dla pieszych. Ważne są też parki, ulice, place czy bulwary, jak np. Ecobulevar w Madrycie. Dobre miasto rozróżnia wiele różnych rodzajów przestrzeni miejskiej. I w końcu, miasto musi być dla użytkownika. Ponadto powinno mieć możliwość działania również poprzez zarządzanie ekonomiczne.

Cours des 50 Otages. Nantes. Francja
© Jose Maria Ordeig Corsini

Są to aspekty pozytywne, ale istnieją też rzeczy negatywne w tym podejściu. Postaram się krótko omówić dwie z nich. Po pierwsze, jak wspomniano we wprowadzeniu, proces ulepszania miast, na zasadach utworzonych w różnych modelach, jest powolny. Przyczyną tego jest fakt, że spojrzenie na urbanistykę jest zdominowane przez utopijne czy ideologiczne wizje, co jest równoznaczne z tym, że są zbyt teoretyczne lub naukowe. I to jest odpowiedź na to, co rozpatrywałem we wstępie.

Można znaleźć jeszcze drugą negatywną kwestię, a jest nią brak zainteresowania usystematyzowaniem urbanistyki w dzisiejszych czasach. W przeciwieństwie do czasów dawnych, kiedy było bardzo dużo poradników, teorii i ogólnych tekstów dotyczących tych zagadnień (być może zbyt dużo), ostatnie dwie dekady doprowadziły do tego, że wiedza urbanistyczna, będąca pod wpływem poststrukturalizmu, stała się względna. Tak więc publikacje podają przykłady, działania i doświadczenia, które w żaden sposób nie podkreślają miasta. Wydaje się, że jedynym rozwiązaniem jest ogólna partycypacja społeczna, która wyraźnie służy swoim celom, ale nie rozbudowuje wiedzy technicznej. Ta konsolidacja powinna pójść inną drogą niż naukowe teorie dążące do utopii i powinna dać możliwość stworzeniu kompleksowego zestawu kryteriów, które rozwiązałyby aktualne problemy miast.

Bibliografia

Aymonino, Carlo (1973), "La tipología edificatoria residencial", enAymonino, Carlo,*Per una ricerca di progettazione*, n.o 6, Venezia, apuntes docentes.

Benévolo, Leonardo (1978), *La proyectación de la ciudad moderna*, Barcelona, Gustavo Gili.

Calvo, Luis (1989), "El control del crecimiento urbano", *en Diez anos de Planeamiento en Espana 1975-1985*, Madrid, Centro de Publicaciones del MOPU.

Choay, Françoise(1976), *El urbanismo: utopías y realidades*, Barcelona, Lumen.

Culot, Maurice (1978), *"Canibalismo, ¿La comida echada a perder¿"*, en revistaArquitectura, n.o212, Madrid.

Gregotti, Vittorio (1980), *"Artículo del día 28.VII.1980"*, en La Reppublica, Roma.

Herzog, Jacques (1989), *"La ciudad y su estado de agregación"*, en revistaQuaderns, n.o183.

Krier, Robert (1981), E*l espacio urbano*, Barcelona, Gustavo Gili.

López Zanón, José (1989), *"Lo que eché en falta en el número 7 del Urbanismo del COAM"*, en revista Urbanismo, n.o8, Madrid.

Lüchinger, Arnulf (1976), *"El estructuralismo: una nueva corriente en la Arquitectura"*, en revistaB + W, de enero, La Haya.

OrdeigCorsini, José María (2004), *Diseno urbano y pensamiento contemporáneo*, Barcelona, Monsa.

Precedo Ledo, Andrés (1984), *"Urbanismo, Sociedad y Libertad"*, en revistaPersona y Derecho,n.o11, Pamplona.

Sica, Paolo (1981), *Historia del Urbanismo, siglo XX, Madrid*, Instituto de Estudios de Administración Local.

Spigai, Vittorio (1989), *Il Piano e l'Architetturadellacittá*, Venezia, Cluva.

Sobejano, Enrique (1988), *"Márgenes de la arquitectura"*, enrevistaArquitectura, n.o270, Madrid.

Terán Troyano, Fernando de (1978), *Planeamiento urbano en la Espana contemporánea: Historia de un proceso imposible*, Barcelona, Gustavo Gili.

Pomorze Zachodnie
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

SOCJOLOGIA METROPOLII - JAKOŚĆ ŻYCIA W EUROPEJSKICH METROPOLIACH I REGIONACH: AKTUALNE TRENDY, ZAGROŻENIA I WYZWANIA - DIAGNOZA
11 WRZEŚNIA 2015

prof. Maria Mendel
Kierownik Zakładu Pedagogiki Społecznej w Instytucie Pedagogiki Uniwersytetu Gdańskiego

Autorka wielu publikacji naukowych, w perspektywie problematyki podmiotowości analizujących znaczenia i kontekst edukacyjny praktyk społecznych. Realizatorka licznych projektów badawczych i wdrożeniowych oraz ekspertka w zakresie strukturalnych rozwiązań, tj. lokalne i ponadlokalne polityki społeczne i edukacyjne, strategie rozwoju społecznego [m.in. ekspert Centrum Wspierania Aktywności Lokalnej CAL; Laboratorium Innowacji Społecznej].

"Pedagogika metropolii. W stronę *modi co-vivendi*"

„Przestrzenny zwrot" to termin opisujący zmianę, jaka zaszła w naukach społecznych w związku z dostrzeżeniem nowych znaczeń przestrzeni i nadaniem jej istotnego statusu zarówno w refleksji teoretycznej, jak badaniach i działalności społecznej. Między innymi Doreen Massey, na której koncepcjach opieram się często, również w tej wypowiedzi, zakłada, że przestrzenny wymiar społeczeństwa ma znaczenie dla tego, jak ono działa (1994; 2005). To podejście charakterystyczne dla poszukiwań po zwrocie przestrzennym. Ten tekst również stara się do niego nawiązywać.

Doreen Massey - *For space*
Źródło: materiały autorki

Słowo „metropolia" wywodzi się z greki od słów mater (matka) i polis (miasto). Odnosi się ono do podejścia Arystotelesa polegającego na nauce wartości, stąd też pedagogika metropolii to dążenie do swego rodzaju utopii, która w odpowiednich warunkach jest w stanie stać się rzeczywistością. Metropolia to nie tylko element wyrażany w języku urbanistycznym (miasto macierzyste), ale również jest to miejsce nauczania, kształcenia i wychowywania. Kolejnym założeniem jest postrzeganie metropolii w znaczeniu pedagogicznym, w kontekście nauczania połączonego z wychowaniem. To relacja podobna do relacji matki z dziećmi i właśnie pedagogiczna retoryka w tym kontekście jest bardzo adekwatna. Pedagogika metropolii odnosi się do nadziei. Jedną ze ścieżek skutecznego rozwoju metropolii są modi co-vivendi – różne w różnym czasie sposoby współżycia, „układania" się ludzi we współdzielonej przestrzeni. Wyjaśnienie znaczenia tego pojęcia oraz zobrazowanie sterujących nim zjawisk jest celem niniejszego tekstu.

Jeśli potraktujemy metropolię jako miejsce gdzie toczy się proces pedagogiczny, to w odniesieniu do metropolii współczesnych szybko dostrzeżemy kontekst neoliberalnej urbanistyki i jej edukacyjnego wpływu na społeczeństwo.

W świetle twierdzeń radykalnych, pedagogicznie zorientowanych urbanistów, takich jak Pauline Lipman, postrzegamy metropolię jako przestrzeń, w której żyjąc uczymy się, że dominuje w niej „marketing miejsc", a inicjatywy rozwojowe obejmują przede wszystkim rozwój ścisłych centrów miast, parków tematycznych, itp. (2010). Nie zbliżają one do siebie mieszkańców miast, a raczej stratyfikują, różnicują obszary miejskie, co stało się również cechą polskich miast. Kolejnym charakterystycznym procesem jest wyburzanie i rewitalizacja przestrzeni publicznych oraz prywatyzacja sektora publicznego. W metropoliach zauważamy negatywne procesy polegające na zmniejszaniu przestrzeni publicznych poprzez prywatyzację instytucji i przestrzeni będących dobrem publicznym (tamże, s.244). Ma to miejsce również w sektorze edukacji, także w Polsce (zob.: Sześciłło, 2013). Na przykład, biorąc pod uwagę tylko szkoły podstawowe, w latach 2008-2012, 584 placówki publiczne zostały przekazane przez gminy podmiotom niepublicznym i liczba ta stale rośnie (Herczyński, Sobotka 2013; Dziemianowicz-Bąk, Dzierzgowski 2014). Jak piszą autorzy raportu o zmianach w sieci szkół w Polsce, aż w 177 przypadkach przekazania te dokonały się bez żadnej, na piśmie wyrażonej umowy (Herczyński, Sobotka 2013). Ogólnodostępne szkoły, publiczne dobro jest zatem oddawane w ręce prywatne bez zabezpieczeń prawnych i przy braku partycypacji społecznej podczas podejmowania decyzji. Głosy ludzi, dla których ten i inne problemy metropolii są ważne, zastępowane są w neoliberalnym zarządzaniu głosami ekspertów, co z jednej strony marginalizuje coraz liczniejsze grupy, a z drugiej wzmacnia policyjny charakter nadzoru nad życiem mieszkańców. Tendencje te nasilają się w metropoliach, o czym na przykładzie miast amerykańskich pisze m.in. Lipman (2010).

Trzeba nam zatem innej, lepszej metropolii. Metropolii khory, która – zapełniając się nowymi znaczeniami – odpowiadałaby wizji relacji społecznych, materialnych i ekonomicznych w społeczeństwie głęboko humanistycznym; zorientowanym na człowieka (Harvey 2008). Khora, to miejsce, które zapowiada nowe znaczenia; to fragment przestrzeni, domagający się zapełnienia (Derrida 1999). Metropolia jako khora, to miejsce, w którym uwidaczniają się nowe podmiotowości i nowe polityczne reprezentacje; to miejsce rozwijające się w praktykowaniu uważności wobec spraw ludzkich i przez to uwidaczniające tych i to, co w neoliberalnym urbanizmie znikło, albo nie mogło się objawić.

Projekt „Wspólny Pokój Gdańsk"

„Wspólny Pokój Gdańsk" był projektem długoterminowym, lokującym się w sferze nauki i sztuki, kultury i edukacji. W centrum uwagi stawiał gdańskie modi co-vivendi, jako wzajemnie satysfakcjonujące postaci współżycia mieszkańców miasta, niezależnie od dzielących ich różnic wyznaniowych, narodowych (Mendel 2015). Celem tego projektu było – między innymi – zainspirowanie nowego podejścia urbanistycznego, łączącego subiektywne elementy tworzące nowe przestrzenie zorientowane na potrzeby ludzi. Kluczowe pojęcie „wspólny pokój" jest metaforą zaczerpniętą z filozofii Jacques'a Ranciere'a (2007). Chodzi w nim o „dzielenie postrzegalnego", dystrybucję elementów krystalizujących i podkreślających przestrzeń jako podzielaną w toku jej użytkowania. Są to założenia wskazujące na to, że mieszkańcy bez względu na status, radykalnie zakładając wzajemną równość, mogą w sposób dla siebie akceptowalny praktykować swoje prawo do dzielenia przestrzeni, w której żyją. Jak w jednym, wspólnie zamieszkiwanym – pokoju, w którym mieszkańcy w sposób elastyczny, zgodny z dostrzeganymi i honorowanymi wzajemnie potrzebami, użytkują podzielane miejsce.

Inicjatywa Wspólny pokój - Gdańsk Źródło: materiały autorki

Wypracowują tak swój modus co-vivendi, bez sztywnych podziałów osiągając warunki społecznej, zarazem przestrzennej sprawiedliwości. Modi co-vivendi metropolii, to zdolność do współzamieszkiwania. Polega na wprowadzaniu zmian w czasie i przestrzeni tak, aby umożliwić wzajemne zaspokajanie potrzeb.

Badania w ramach projektu miały charakter interdyscyplinarny, wychodząc jednak z przyjętej perspektywy pedagogiki miejsca (Mendel 2006). Kluczowa metoda, to Krytyczna Historia Miasta, w odniesieniu do krytycznie analizowanych mikrohistorii jego mieszkańców. Jej realizacji przyświecało założenie, że miasto tworzą wszyscy jego użytkownicy, niezależnie od ich pochodzenia kulturowego czy statusu społecznego, i wszyscy oni dzielą tę samą miejską przestrzeń i w związku z tym, wypracowując swoje modi co-viendi, określają jej charakter, modelują ją stosownie do swoich zmieniających się potrzeb, itd.. Krytyczną Historię Miasta stworzyło podejście genealogiczne oraz kontekstualizacje, zachodzące w toku wymiany pomiędzy interdyscyplinarnie osadzonymi badaczami. Badania uwzględniały historie rodzinne, sposoby życia lokalnych społeczności i rozmaitych mikro-środowisk. Krytyczność w stosowaniu metody wiązała się z budowaniem szerokiego kontekstu analizowanego materiału badawczego. Przykładem może być rola osób trzecich występujących w badanych relacjach społecznych, pytania: kto jeszcze mógłby tu być? Dlaczego go tu nie ma?

Ta perspektywa przywołuje zjawisko „trzeciego miejsca w architekturze", „trzeciej przestrzeni". Jak brama, w badaniu szczegółowym prowadzonym przez Miłosławę Borzyszkowską-Szewczyk. Szczegółowa analiza autobiografii gdańskich Żydów przyczyniła się do odtworzenia map mentalnych miasta przed i po II Wojnie Światowej. Bardzo ważne w tych wyobrażeniach były właśnie bramy – drzwi do domów, synagog. Ostatecznie autorka doszła do wniosku, że brama – i jako symbol, i jako realny element miejskiej przestrzeni – najlepiej opisuje modi co-vivendi w analizowanych okolicznościach. To, co działo się pomiędzy ludźmi w różnego rodzaju bramach, w rozmaitych postaciach liminalności, doprowadzało do zdolności współzamieszkiwania.

Analizując tego typu „trzecie miejsca" i wszelkie postaci modi co-vivendi, badacze opisywali przestrzenność społecznej sprawiedliwości i czasem zaskakujące formy obywatelstwa, praktykowania równości we wzajemnych relacjach mieszkańców miasta. Stąd powstały cele specyficznie miejskiej edukacji i animacji społeczno-kulturalnej. Pedagogika metropolii może je realizować, opierając się na edukacji i animacji na rzecz przestrzennej sprawiedliwości, jako drodze w stronę co-vivendi.

Podsumowując, wizja „nowej metropolii" powinna być oparta na relacjach społecznych, materialnych i ekonomicznych zachodzących w przestrzeni głęboko ludzkiej. Pedagogika metropolii, by kształtowała takie relacje, powinna być zarówno koncepcją teoretyczną, jak empirycznym, stale aktualizowanym badaniem („wżywaniem" się w metropolię) oraz społeczno-politycznym działaniem. W tym świetle pedagogika metropolii jako pedagogika nadziei rozumiana jest jako przejście od działań charytatywnych na rzecz działań solidarnościowych. Tego rodzaju pedagogika metropolitalna jest wyzwaniem dla wszystkich grup społecznych i zawodowych, także dla planistów i urbanistów.

Bibliografia

Derrida J. (1999): *Χώρα/Chora*, Warszawa: Wydawnictwo KR

Dziemianowicz-Bąk A., Dzierzgowski J. (2014): L*ikwidacja szkół podstawowych oraz przekazywanie stowarzyszeniom. Kontekst, proces i skutki przemian edukacyjnych w społecznościach lokalnych na podstawie analizy studiów przypadku*, Warszawa: IBE

Harvey D. (2008): The Right to the City, *New Left Review* nr 53 (www.newleftreview.org//?page=article&view=2740)

Herczyński J., Sobotka A. (2013): *Diagnoza zmian w sieci szkół podstawowych i gimnazjów 2007-2012*, Warszawa: IBE

Lipman P. (2010): Education and the right to the city. The intersection of Urban Policies, education, and poverty [w:] Apple M.W., Ball S.J., Gandin L.A. (red.): T*he Routledge International Handbook of the Sociology of Education*, Routledge, Abingdon – New York

Massey D. (1994): *Space, place and gender.* Cambridge: Polity Press

Massey D. (2005): *For space, London*: Sage

Mendel M. (red.)(2006): Pedagogika miejsca, Wrocław: Wyd.Dolnośląskiej Szkoły Wyższej

Mendel M. (red.)(2015): *Miasto jak wspólny pokój. Gdańskie modi co-vivendi. Gdańsk*: Gdańskie Towarzystwo Naukowe (w druku)

Ranciere J. (2007): *Dzielenie postrzegalnego. Estetyka i polityka*, Wydawnictwo Ha!Art., Warszawa

Sześciłło D. (2013): *Rynek, prywatyzacja, interes publiczny. Wyzwania urynkowienia usług publicznych*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa

SOCJOLOGIA METROPOLII - JAKOŚĆ ŻYCIA W EUROPEJSKICH METROPOLIACH I REGIONACH: AKTUALNE TRENDY, ZAGROŻENIA I WYZWANIA - DIAGNOZA

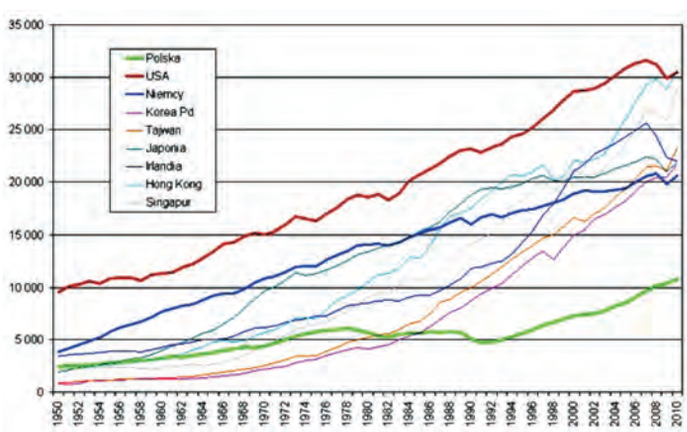
11 WRZEŚNIA 2015

prof. Alberto Lozano Platonoff
Uniwersytet Szczeciński

Profesor Zarządzania Dynamicznego w Instytucie ORGMASZ w Warszawie; Stopień doktora nauk technicznych w zakresie górnictwa i geologii inżynierskiej, specjalność: organizacja i ekonomika górnicza AGH w Krakowie; kierownik Katedry Organizacji i Zarządzania na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego; prowadzi wykłady z zarządzania dynamicznego dla studentów MBA na Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie. Jest współzałożycielem i prezesem zarządu fundacji Forum Gryf.

"Wpływ zmian społecznych na rzecz rozwoju gospodarczego metropolii i obszarów metropolitalnych"

Obecnie na świecie możemy zaobserwować tendencje wzrostu PKB per capita, jednakże tempo rozwoju poszczególnych krajów i regionów jest inne. Kraje bogatsze, takie jak Stany Zjednoczone czy państwa Europy Zachodniej, stopniowo powiększają dystans ekonomiczny nad krajami biedniejszymi. Takie dysproporcje można zauważyć także wewnątrz Polski. Tutaj przykładem jest Warszawa, która rozwija się zdecydowanie szybciej od reszty kraju. Dlatego musimy odpowiedzieć sobie na pytanie: co wpływa na tempo rozwoju gospodarczego i jaki wpływ mają na niego zmiany społeczne?



PKB na osobę w wybranych krajach Źródło: materiały autora

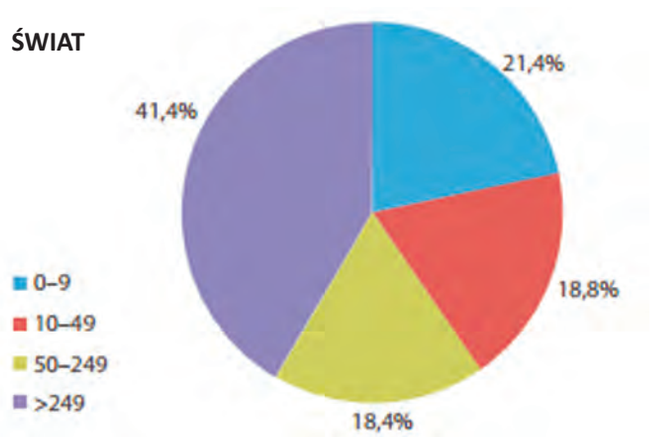
Wpływ na rozwój gospodarki mają trzy grupy czynników. Pierwszym są poszczególne jednostki i firmy uczestniczące w procesach gospodarczych. Drugim czynnikiem jest poziom partnerstwa i umiejętność współpracy. Ostatnią grupą czynników są uwarunkowania makroekonomiczne oraz polityka państwa. Współpraca między tymi trzema poziomami wpływa ostatecznie na rozwój gospodarczy. Patrząc z perspektywy podmiotów gospodarczych najważniejsze są zasoby własne firm, współpraca z innymi podmiotami oraz zjawiska zewnętrzne przejawiające się polityką państwa w kwestiach gospodarczych. Powinniśmy zdać sobie sprawę, że zasoby własne firmy nie są jedynym czynnikiem kształtującym jej rozwój. Z kolei dla samego regionu najważniejsze jest wypracowanie silnych sieci współpracy, później inne podmioty i szkoły, a na końcu ustawodawstwo.

Warto zwrócić uwagę, że wzrost PKB per capita jest wprost proporcjonalny do wzrostu zaufania w stosunku do innych uczestników procesów ekonomicznych. Jako przykładem możemy posłużyć się branżą piekarniczą. W Polsce jest ona bardzo rozproszona, funkcjonuje ponad 2000 piekarni w całym kraju. Każda z nich musi mieć stosunkowo blisko zlokalizowanych dostawców ponieważ działa na pewnym określonym obszarze uwarunkowanym regularnością dostaw. Przez brak porozumienia, brak wspólnego lobbowania, a nawet zwalczanie siebie nawzajem przez konkurujące firmy oraz napływ produktów z poza branży takich jak np. fast foody i słodycze, skutecznie ograniczyły obroty całej branży piekarniczej.

Na prośbę jednego z lokalnych producentów Uniwersytet Szczeciński zebrał 60 przedstawicieli największych piekarni na polskim rynku podczas trzydniowego spotkania. Po badaniu ankietowym dostaliśmy odpowiedź dotyczącą głównych problemów tej branży. Okazało się, że są nimi: szara strefa, brak zaufania oraz korupcja. Głównymi celami, jakich oczekiwali uczestnicy spotkania były: zwiększenie obrotów, zwiększenie zysku oraz powiększenie przepływu pieniędzy.

Warto podkreślić, że w 2004 roku konsumpcja chleba wynosiła 86 kg na osobę, a obecnie wynosi 54 kg na osobę. Rynek skurczył się prawie dwukrotnie i to na własną prośbę, ponieważ zabrakło woli współpracy. Podobne mechanizmy wpływają na nasz region, na przemysł stoczniowy oraz strefy ekonomiczne. Powinniśmy odpowiedzieć sobie na pytanie czy chcemy konkurować i walczyć, czy może lepiej jest postawić na kooperację, czyli współpracę między konkurencyjnymi podmiotami z jednej branży. Tam, gdzie możemy współpracować, nie warto zwalczać konkurencji. Kooperacja firm, z pozoru współzawodniczących ze sobą, może przynieść pozytywne rezultaty dla całej branży.

Kiedyś wartość firmy stanowiły przede wszystkim zasoby majątkowe. Obecnie coraz większe znaczenie przy wycenie firm mają przyszłe zyski. Zyski z kolej są pochodną z czynników typu know-how i kompetencje pracowników firmy oraz z relacji partnerskich organizacji. Jeśli stracimy z pola widzenia wymiar społeczny, to wyżej wymienione czynniki będą słabe i to będzie miało negatywne przełożenie na zyski z prowadzonej działalności. Innym przykładem mogą być wielomilionowe transakcje, gdzie głównym zabezpieczeniem są patenty i certyfikaty. Jest to rezultat współpracy ludzi z wysokim poziomem wzajemnego zaufania.



Struktura tworzenia wartości dodanej brutto według wielkości firmy
Źródło: materiały autora

W teorii ekonomii możemy wyodrębnić podział na duże, średnie małe i micro przedsiębiorstwa. Udział procentowy na rynku polskim i amerykańskim w pierwszych trzech typach przedsiębiorstw jest podobny. Wyraźną różnicę widać dopiero w kontekście mikro przedsiębiorstw. W Polsce mamy 96% mikro przedsiębiorstw, w Stanach – 75%. Wpływa to bezpośrednio na różnice w PKP per capita.

Decydenci powinni pamiętać, że traktowanie małych i średnich firm jednakowo z mikrofirmami nie jest zjawiskiem korzystnym dla regionu. Wśród wszystkich firm, należy poszukać liderów i wspierać ich. Są nimi właśnie małe i średnie firmy zatrudniające większą ilość pracowników.

Duże firmy i koncerny mniej wspierają region, w którym działają, np. płacą lokalnie mniej podatków, nie utożsamiają się z bezpośrednim otoczeniem. Rzadko też wspierają funkcjonowanie lokalnego społeczeństwa. Małe i średnie firmy w większym stopniu decydują o roli regionu, kształtują nie tylko rynek pracy, ale także rozwój społeczeństwa.

Dużym utrudnieniem dla tych przedsiębiorców jest traktowanie ich jak petentów a nie partnerów w biznesie. Przedsiębiorcy często natrafiają na problemy przy zaopatrzeniu np. w infrastrukturę techniczną i dlatego decydują się lokować swoje inwestycje w miastach i regionach, które są gotowe stworzyć im warunki do rozwoju. Na tym etapie bardzo ważna jest spójność pomiędzy strategiami miast i regionów, a rzeczywistą współpracą na szczeblu lokalnym.

Obecnie Szczecin ma swoje pięć minut szansy, którą trzeba odpowiednio wykorzystać. Jest wiele inicjatyw w regionie wspierających rozwój metropolii. Jednym z przykładów jest Forum Gryf, które działa przy Wydziale Nauk Ekonomicznych i Zarządzania US w Szczecinie, ma za zadanie integrację małych i średnich przedsiębiorców z regionu, wypracowanie metod współpracy z instytucjami samorządowymi oraz próbę rozwiązywania problemów małych i średnich firm. Podczas comiesięcznych spotkań wymieniane są idee oraz doświadczenia w tych tematach.

Forum Gryf - przykład integracji regionalnej Źródło: materiały autora

Bardzo ważne w tej działalności jest przekonanie wszystkich podmiotów, że warto jest spotykać się i rozmawiać o problemach oraz barierach rozwoju. W naszym regionie można także znaleźć inne pozytywne przykłady integracji. Prawdziwym cudem można nazwać powstanie Akademii Sztuki w Szczecinie. Coś, co kilkanaście lat temu wydawało się szaleństwem, obecnie bardzo dobrze funkcjonuje. W odpowiednim czasie, zamiast odrzucić pomysł, ktoś postanowił spróbować a pozostałe środowiska nie przeszkadzały w realizacji tej idei. Właśnie takie działanie doprowadziło w konsekwencji do przełomu. Obecnie mamy dobrze funkcjonującą akademię, z której wszyscy możemy być dumni.

Kolejną wartą podkreślenia inwestycją jest Rower Miejski oraz sieć marin wokół Zalewu Szczecińskiego [*Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - przyp. red.*]. Są to przykłady podejścia osób, które poświęciły się projektom i którym, zamiast przeszkadzać, stworzono warunki do urzeczywistnienia swoich planów.

By zrozumieć jak ważne jest wspieranie biznesu średniej wielkości warto jest prześledzić relacje pomiędzy społeczeństwem, ekonomią i demografią zawartą w piramidzie Maslowa. Dopiero gdy zapewnimy sobie podstawowe potrzeby bytowania, to aspirujemy do zapewnienia sobie bezpieczeństwa pod postacią odpowiedniego wykształcenia, umowy o pracę na czas nieokreślony itp. W następnej kolejności istotne stają się dla ludzi potrzeby socjalne rozumiane jako kontakty ze społeczeństwem. Dopiero później znajdujemy czas na realizację pasji, a na samym końcu ma miejsce proces samorealizacji. Wspieranie biznesu umożliwia przechodzenie ludzi po szczeblach piramidy Maslowa.

Zależności między społeczeństwem, ekonomią i demografią
Źródło: materiały autora

Osoby, które się samorealizują, wspierają zwielokrotnianie piramidy Maslowa przez wymiar kulturowy. Im ludzie znajdą się wyżej w piramidzie Maslowa, tym chętniej będą decydowali się na posiadanie dzieci, a w konsekwencji będzie miało to pozytywne przełożenie na demografię i przyrost naturalny. Jeśli ktoś zarabia mało pieniędzy nie myśli o małżeństwie ani o posiadaniu dzieci. Dopiero stabilność finansowa może spowodować, że młodzi ludzie będą gotowi podjąć takie ryzyko. Większa płaca pozwoli również zdecydować się ludziom na posiadanie większej liczby dzieci.

Podstawowym przesłaniem powinno być zatem wspieranie liderów gospodarczych z małych i średnich przedsiębiorstw w regionie oraz zmiana zachowania przejawiająca się otwartością, pozytywnym nastawieniem na inicjatywy innych ludzi. Jedynie całość tych procesów i relacji może w konsekwencji doprowadzić do rozwoju i rozkwitu całej metropolii.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

PANEL 1 - Jakość życia w metropoliach Metropolia dla ludzi

11 WRZEŚNIA 2015

Co znaczy, że jakaś metropolia jest otwarta lub nie jest dla ludzi Jakie czynniki to determinują Co tę jakość życia podnosi, gwarantuje, a co jej zagraża Jak rozwiązania urbanistyczne wpływają na zachowania społeczne Jaka przestrzeń sprzyja harmonijnemu rozwojowi, a jaka deformuje, odczłowieczą Rozwój zrównoważony miasta a zrównoważony rozwój człowieka.

MODERATOR

arch. Ewa Balanicka
Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego
Członek Zarządu METREX

EKSPERT

prof. Jose Maria Ordeig Corsini
Uniwersytet Nawarra

EKSPERT

dr Maria Elena Lacilla Larrode
Uniwersytet Nawarra

EKSPERT

Dagmar Keim
Miasto Amsterdam

Na początku moderator panelu arch. **Ewa Balanicka** przedstawiła zaproszonych ekspertów: Prof. **Jose Maria Ordeig Corsini** z Uniwersytetu Navarra, mający swój wykład wcześniej, dr **Maria Elena Lacilla Larrode** z Uniwersytetu Navarra oraz **Dagmar Keim** reprezentująca Miasto Amsterdam.

Jako pierwsza miała swoją prezentację dr **Maria Elena Lacilla Larrode**. Przedstawiła trzy projekty rewitalizacyjne obszarów nadwodnych miast Ameryki Północnej – False Creek North i Southeast False Creek w Vancouver oraz South Waterfront w Portland.

Podkreśliła, że te obszary mogą być potraktowane jako przykłady najlepszych praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju obszarów nadwodnych. Miejsca te mają podobną historię ze względu na ich bliskie położenie. Średnio na mieszkańca przypada tu 30 m2 i każdy z obszarów został zrealizowany w ciągu ostatnich dwóch dekad. Tkanka miejska musi przyczyniać się do poprawę tożsamości projektowania przestrzeni otwartych.

Następnie przeszła do omawiania poszczególnych miejsc. Jeśli chodzi o tkankę miejską w False Creek North mamy ciągłą zieloną linię, otwarte przestrzenie między budynkami, więc starano się dostosować do istniejącej siatki ulic. Występuje tu znaczący kontrast z budynkami, które liczą ponad trzydzieści pięter. Występują tu także apartamentowce z mieszkaniami jednorodzinnymi. Wyższe budynki lokowane są w narożnikach każdego kwartału. Na południowym obszarze nadwodnym występuje ciągła linia budynków. Istnieje w tym miejscu możliwość poszerzenia głównej arterii do pięćdziesięciu metrów.

Fals Creek North Źródło: Maria Elena Lacilla Larrode

Kolejnym omawianym przykładem był Southeast False Creek, gdzie zabudowa została utworzona w nieco bardziej zróżnicowany sposób niż miało to miejsce w False Creek North. W tym projekcie starano się poprawić połączenie z obszarami nawodnymi za pomocą zieleni. Wyższe budynki zaprojektowane zostały tak, aby uzyskać wizualne połączenie z brzegiem rzeki podążając za jej naturalną linią brzegu. Dzięki temu powstaje przenikająca się tkanka miejska – linia, która podąża od pierwszej do drugiej alei, aż do parku nad brzegiem rzeki.

Southeast Fals Creek Źródło: Maria Elena Lacilla Larrode

Omawiana linia nawiązuje do historycznej siatki ulic, dzięki czemu tworzy się w tym miejscu szczególna tożsamość miejsca. Niskie budynki zlokalizowane zostały tuż przy samym brzegu, które stają się coraz wyższe między pierwszą a drugą aleją. Główną funkcją dzielnicy jest funkcja mieszkaniowa.

W South Waterfront natomiast występuje większa różnorodność pod względem funkcji. Występują tu zarówno budynki mieszkaniowe, jak i biurowe – a zatem występuje tu równowaga między budynkami, w których się mieszka, i w których się pracuje. Podkreśla to atrakcyjność obszaru i redukuje zagęszczenie ruchu.

South Waterfront Źródło: Maria Elena Lacilla Larrode

W Southeast False Creek przestrzenie biurowe umieszczone są na pierwszym piętrze, usługi na parterze, a mieszkania powyżej. Przy przeprojektowywaniu tego miejsca chciano wzmocnić i powiązać poszczególne części dzielnicy z handlem detalicznym. Przestrzenie zielone są najważniejszą częścią tkanki miejskiej na tym obszarze. Wraz z upływem czasu zaczęto skupiać wokół się na zrównoważonym rozwoju całego obszaru. W False Creek North zielony pas wzdłuż brzegu składa się wyłącznie ze strefy pieszej i ścieżki rowerowej.

Z kolei w South Waterfront pas zieleni jest dużo szerszy. Podąża za brzegiem rzeki. Przywrócono życie w obszarze, który wcześniej był mocno zanieczyszczony. Jest tu także ścieżka piesza, jak ma to miejsce w False Creek North. Obszar przy samej rzece obsiany jest mocno lokalnymi gatunkami roślin. Występują tu także rośliny ozdobne. Na tym terenie pojawiają się także elementy małej architektury, takiej jak niewielkie kioski i kawiarnie oraz place zabaw. Stare drewniane konstrukcje zostały ponownie wykorzystane podkreślając przejście z obszaru przemysłowego na miejski. Z kolei w Southeast False Creek pas zieleni jest najszerszy. Jest zintegrowany z tkanką miejską, tworząc szeroki krajobraz pomiędzy budynkami. Budynki znajdują się w odległości ok. 100 stóp od linii wody.

Dr Maria Elena Lacilla Larrode podkreślała jak ważne było wpisywanie nowej tkanki miejskiej w już istniejące obszary zielone i naturalne. Tkanka miejska musi przyczynić się do tożsamości projektowania terenów otwartych. Innowacyjne projektowanie tkanki miejskiej pozwala na zwiększenie przestrzeni publicznej, nowy sposób wykorzystania istniejącej przestrzeni i na powiązanie z zasobami naturalnymi np. wodą. Powinno się to również odnosić do tożsamości miejsca, którą reprezentują budynki przemysłowe czy historyczne. W ten sposób zachowana przestrzeń publiczna jest centralnym elementem organizującym społeczność. Na koniec zaprezentowano film nagrany przez studentów Uniwersytetu Nawarry z pobytu w Portland. Celem filmu było uchwycenie relacji miedzy mieszkańcami a tożsamością obszarów nadwodnych.

Kolejnym prelegentem była pani **Dagmar Keim** z Amsterdamu, która przedstawiła krótką historię obszaru metropolitalnego Amsterdamu oraz nowe wyzwania i plany na najbliższe lata. Obszar metropolitalny Amsterdamu istnieje od 60 lat. Rozpoczął się od planu rozwoju metropolitalnego do roku 2040 r.

Obecnie władze obszaru metropolitalnego pracują nad nową polityką dla obszaru. Celem jest sprawienie, by krajobraz był bardziej dostępny i lepiej wykorzystywany oraz dbanie o jakość połączeń między dzielnicami. W ciągu najbliższych 5-10 lat realizowane będą przedsięwzięcia skupione w obszarach tematycznych m.in. więcej miejsca do mieszkania i pracy, lepsze połączenie, inteligentniejsze i bardziej innowacyjne działania, elastyczne metropolie oraz poprawa jakości życia. Głównym celem nowej polityki będzie ochrona i rozwój jakości życia całego regionu. Należy sprawić, aby obszar stanowił dobre miejsce do życia i dawał wybór między równymi formami czy przejawami aktywności mieszkańców zarówno w sferze mieszkaniowej jak i społecznej. Wskazuje jak ważna jest różnorodność miejsca.

Dodatkowo Dagmar Keim starała się odpowiedzieć na pytanie jaka jest definicja jakości życia, co decyduje o przyjemności zamieszkiwania danego terenu. Stwierdziła, że w obszarze Amsterdamu jednym z głównych czynników ją determinującą jest zieleń, krajobraz oraz przestrzeń publiczna. Ostatnie badania pokazały, że w przeciągu dziesięciu lat liczba odwiedzających parki miejskie podwoiła się a w niektórych obszarach wzrost był sześciokrotny. To pokazuje, że ludzie chcą tam przebywać i jest to dla nich ważne. Zauważyła, że jeśli Amsterdam ma konkurować z innymi miastami to musi podnosić jakość życia na każdym polu i wszystkich grup społecznych. Należy inwestować w miasta i otoczenie poza miastem oraz w powiązania miedzy nimi. Wszelakie działania planistyczne muszą być oparte na terytorializacji (każdy obszar jest inny). Należy rozmawiać z ludźmi. Nie powinno się narzucać z pomysłami i wymuszać na lokalnej społeczności akceptacji idei planistów, ale powinno się korzystać z ich inspiracji. Nowa polityka zostanie oficjalnie zatwierdzona w styczniu 2016. Do tego czasu zawartość może ulegać dalszym zmianom.

Dyskusję rozpoczęła **Ewa Balanicka** pytaniem co to oznacza, że niektóre metropolie są bardziej ludzkie, bardziej otwarte na ludzi niż inne? Jakiego rodzaju przestrzeń miejska ułatwia harmonijny rozwój? Co zwiększa jakość życia, jakie są zagrożenia? Jak rozwiązania miejskie wpływają na zachowania w miastach

Prof. **Jose Maria Ordeig Corsini** stwierdził, że jakość życia w miastach jest sumą wielu różnych rzeczy. W historii urbanistyki był taki prąd, nazywał się „piękne miasto", który proponował, że wystarczy, żeby przestrzeń publiczna była piękna, ale to nieprawda. Widzimy, że najważniejsza jest dostępność do tanich mieszkań. Ponieważ skupiamy się na Europie, to jakość życia w miastach jest dobra. Natomiast należy skupić się na przestrzeniach publicznych. W dalszej części wystąpienia odniósł się do porannych prezentacji obrazujących zagospodarowanie nadwodne Szczecina (Łasztowni). Ważne przestrzenie publiczne, jak handel, bary, itd. powinny być zlokalizowane blisko wody, wzdłuż nabrzeża. Infrastruktura dojazdowa jest istotna, ale powinna znajdować się między tymi budynkami. Stwierdził, że budynki istotne z punktu widzenia mieszkańców powinny być lokalizowane blisko wody, a nie w głębi terenu.

W odpowiedzi **Angelika Szereniewicz-Kwas** z Miejskiej Pracowni Urbanistycznej stwierdziła, że są to tylko plany inwestycyjne. Nie są to oficjalne plany zagospodarowania i pomysły na tę przestrzeń.

W dalszej części rozwinęła się dyskusja na temat funkcji i roli dróg dojazdowych oraz parkingów w obszarach nadwodnych. Wszyscy byli zgodni co do tego, że generalnie drogi w miastach muszą być, ale nie w obecnej skali i należy tę przestrzeń przywracać ludziom. Następnie dyskutowano o roli miasta w kształtowaniu przestrzeni publicznej w kontekście presji dużych inwestorów deweloperskich. Zdaniem **Kurta Mittringera** z Wiednia miasto, jako organ publiczny, ponosi odpowiedzialność za przestrzeń miejską i może wywierać presję na deweloperów.

Na końcu dyskusji powrócono do tematu roli dróg w miastach, sposobów budowy dróg i parkingów w różnych strefach miasta (omawiano m.in. kwestię, czy droga powinna być na tym samym poziomie co piesi czy może niżej).

Według **profesora Corsiniego** projektowanie infrastruktury drogowej jest kwestią podejścia i mentalności. Studenci architektury projektują ulice jako autostrady, gdzie ruch kołowy jest najważniejszy. Należy zmienić tę mentalność. Najważniejsze jest projektowanie otoczenia dla ruchu pieszego. Ulica umieszczona na środku sprawia, że przestrzenie po obu stronach mają taką samą rangę. Połączenie odległych miejsc (na przykładzie waterfrontu Szczecina) powinno być projektowane w sposób prostopadły. Środek pozostaje dla pojazdów, ale w sposób drugorzędny. Zatem ulica ma tu mniejsze znaczenie, ponieważ można zwiększyć rolę terenów przy samej wodzie, dzięki czemu staną się ważniejsze. Profesor podkreślił, że istotne są w tym przypadku także uwarunkowania historyczne. Budynki historyczne zaprojektowane tuż przy wodzie, nie powinny być otoczone w tej samej linii budynkami projektowanymi, ponieważ wtedy budynek historyczny traci swoje znaczenie. Dzięki temu możemy także poszerzyć przestrzeń przy wodzie, co jeszcze zwiększy rangę budynku historycznego i sprawi, że będzie łatwo dostępny z każdej strony.

Jedna z osób uczestniczących w panelu stwierdziła, że nie zgadza się z twierdzeniem, że ruch kołowy jest przestrzenią publiczną, gdzie zachodzi interakcja społeczna. Należy promować różnego rodzaju sposoby na mobilność, samochód natomiast powinien być dużo niżej w hierarchii.

Prof. Corsini zauważył, że przestrzeń publiczna powinna być przede wszystkim dla pieszych, ale prawie nigdy tylko dla pieszych. Samochód powinien mieć możliwość dostępu, choć w ograniczonym zakresie. Należy odróżnić strefy komercyjne i strefy reprezentacyjne miasta. W tych strefach, gdzie ludzie mieszkają, powinna występować koegzystencja między ruchem kołowym a pieszym. Natomiast rodzaj projektowanej ulicy warunkuje natężenie ruchu. Inwestorzy to rozumieją.

Problemem jest parkowanie samochodów. To jest droga kwestia. Dobre miasto to miasto zintegrowane. Samochody wymagają segregacji – tu należy zmienić mentalność. Najlepsze rozwiązanie to samochody i piesi na jednym poziomie, ponieważ wtedy samochody muszą co chwilę zwalniać, co przy okazji zniechęca do tej formy przemieszczania się po mieście na rzecz innych form ruchu. Mimo, że idealnym wydaje się rozwiązanie z pieszymi na poziomie 0 i samochodami na poziomie -1, jednak wtedy samochody rozwijają duże prędkości i nie dochodzi do integracji, a jedynie do podziałów.

Pod koniec dyskusji **Ewa Balanicka** poprosiła o próbę sformułowania wniosków zadając ekspertom pytania. Pierwsze to określenie tożsamości miejsca. Jaki to jest obszar? Czy jest to przestrzeń mieszkalna czy może wymagająca rewitalizacji oraz osobiste doświadczenie obszarów, na których projektować przestrzeń? Druga sprawa to rola obywateli w podejmowaniu decyzji, rola partycypacji społecznej w procesie inwestycyjnym. Na ile planista powinien dawać pomysł pewnych rozwiązań i idei, a na ile powinno to wypływać od obywateli. Zdania w tej kwestii były podzielone. Padły stwierdzenia, że często sami ludzie nie są zainteresowani uczestniczeniem w podejmowaniu decyzji co do ich bezpośredniego sąsiedztwa nie mówiąc o szerszych i odleglejszych obszarach.

Elena Lacilla podkreśliła, że jeśli ludzie będą związani z miejscem, z jego tożsamością, będą traktować je z większym szacunkiem, z większą dbałością. **Profesor Corsini** stwierdził, że opracowanie prawdziwego podręcznika dla urbanistów, to istotna rzecz. Profesor zauważył, że w biurach planowania, powinno się stworzyć podręczniki podsumowujące działania, nie w celu dystrybuowania ich po całym świecie, ale właśnie dla planistów, by mogli czerpać z nich należytą wiedzę.

W podsumowaniu sesji **Ewa Balanicka** stwierdziła, że dyskutanci mieli różniące się opinie, na co **prof. Jose Maria Ordeig Corsini** odpowiedział, że rzeczą normalną na konferencji jest brak oczywistych konkluzji i wniosków, za to pojawiają się nowe pytania.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

PANEL 2 - Zaangażowanie społeczne
Ludzie dla ludzi
11 WRZEŚNIA 2015

Nie ma metropolii bez ludzi, a obecne tendencje demograficzne są alarmujące. Metropolie pustoszeją, społeczeństwo w krajach europejskich się starzeje, zagrożona jest zastępowalność pokoleń. Co zrobić, by ten proces zatrzymać, odwrócić Człowiek jest istotą społeczną i do prawidłowego rozwoju potrzebuje rodziny, naturalnej i podstawowej komórki społecznej. Co jedni ludzie mogą zrobić dla drugich

MODERATOR

arch. Stanisław Dendewicz
Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

EKSPERT

Janusz Wardak
Prezes Stowarzyszenia Akademia Familijna

EKSPERT

prof. Maria Mendel
Uniwersytet Gdański

EKSPERT

prof. Tomasz Szlendak
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Dyskusję rozpoczął **Janusz Wardak** próbując odpowiedzieć na pytanie „Czy rodzina może być siłą metropolii?”. Opowiedział o projekcie „Sternik” – Stowarzyszeniu Wspierania Edukacji i Rodziny, o jego historii powstania, rozwoju i obecnej działalności. Stowarzyszenie „Sternik” założono w 2003 roku z inicjatywy grupy rodziców w Józefowie koło Warszawy. Stowarzyszenie powstało, aby uruchomić placówki edukacyjne oparte na ścisłej współpracy rodziny i szkoły. W modelu tym najważniejsi są rodzice, zaś nauczyciele mają rolę drugoplanową. Obecnie Stowarzyszenie prowadzi swoje placówki, przedszkola i szkoły w siedmiu miastach w Polsce. Jedna ze szkół znajduje się też w Szczecinie (Szkoła „Żagle”).

Projekt „Sternik” obejmuje działania społecznych inicjatyw takich jak: Akademia Familijna, Związek Dużych Rodzin, Fundacja Mamy i Taty, Stowarzyszenie Twoja Sprawa, Skauci Europy. Janusz Wardak opowiedział też, o dużej inicjatywie środowisk katolickich jaki jaką jest „Orszak Trzech Króli”. W 2008 roku pojawił się pomysł, aby typowe szkolne jasełka zaaranżować inaczej – w przestrzeni miejskiej i zaprosić do wspólnego świętowania mieszkańców miast, szczególnie kiedy od 2011 roku dzień 6 stycznia stał się w Polsce dniem wolnym od pracy. W tym roku Orszak Trzech Króli był organizowany w 330 miastach i brało w nim udział ok. 1 mln mieszkańców. Na koniec swojej prezentacji **Janusz Wardak** przedstawił podsumowujące wnioski. Współpraca dużych grup rodziców, tworzenie dobrych szkół może zmieniać oblicze metropolii. Ludzie połączeni wspólną ideą i działający razem są w stanie tworzyć wartościowe projekty społeczne, a dzisiejsza rodzina może być siłą metropolii.

Uczniowski Klub Rycerski. Jedna z inicjatyw rodziców powstała wokół "Sternika”
Źródło: Janusz Wardak

Po prezentacji **Stanisław Dendewicz** sformułował następujący wniosek: W metropolii jest potrzebna taka przestrzeń publiczna, gdzie ludzie mogliby się spotykać, wspólnie spędzać czas całymi rodzinami, np. takim miejscem w Szczecinie są Jasne Błonia.

Następnym ekspertem który zabrał głos w panelu był **prof. Tomasz Szlendak** z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu zajmujący się socjologią kultury i socjologią rodziny. Opowiedział o swoich doświadczeniach z pracy w Zespole ds. Polityki Rodzinnej Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego. Tematem poruszonym w panelu był temat dzietności w polskich rodzinach. Jak wiadomo Polska w obecnych czasach ma problem ze spadkiem urodzeń dzieci. Pan profesor przedstawił dane na ten temat. Otóż najwięcej dzieci posiadają osoby funkcjonujące na granicy ubóstwa tj. ok 30% wszystkich gospodarstw domowych oraz ludzie najbogatsi. Najgorzej wypada polska klasa średnia, która w znacznej większości reprezentuje duże miasta. Zadaniem Zespołu ds. Polityki Rodzinnej było wypracowanie takich rozwiązań, aby zachęcić właśnie tę klasę społeczną do posiadania większej ilości dzieci.

W wyniku badań socjologicznych okazało się, że przyczyną małej dzietności tej klasy społecznej nie jest słaba sytuacja ekonomiczna czy mieszkaniowa a raczej kulturowa. W metropoliach takich jak Warszawa, Wrocław czy Poznań odsetek ludzi ok 33% w wieku do 35 lat stanowią tzw. single nastawieni raczej na osobistą karierę zawodową, samorealizację, a nie na bycie w związkach i posiadanie dzieci. Decydują o tym nowe schematy kulturowe takie jak: indywidualizm, brak wspólnotowości. Rosnący poziom życia w metropoliach nie przekłada się na wzrost demograficzny.

Pani **prof. Maria Mendel** w swojej prezentacji poruszyła temat pedagogiki w metropolii. Dążenie w stronę „modi co-vivendi"co oznacza „różne w różnym czasie". Metropolia to nie tylko element wyrażany w języku urbanistycznym (miasto macierzyste), ale również jest to miejsce nauczania, kształcenia i wychowywania. Jeżeli potraktujemy metropolię jako miejsce pedagogiczne to dostrzeżemy kontekst neoliberalnego urbanizmu, który zmienia współczesną metropolię. Współczesna metropolia jest też miejscem, w którym poszukuje się obszarów do tworzenia nowych przestrzeni odpowiadających zapotrzebowaniu społecznemu. Metropolię postrzegamy też jako marketing miejsca. W metropoliach zauważamy negatywne procesy polegające na zmniejszaniu przestrzeni publicznych poprzez prywatyzację instytucji i przestrzeni dobra publicznego. Zauważamy też proces prywatyzacji w sektorze pedagogicznym w zakresie edukacji, 30% szkół publicznych jest oddawane w ręce prywatne bez dobrze przemyślanej strategii. Pani profesor przedstawiła zarys tzw. „nowej metropolii" jako wizję relacji społecznych, materialnych i ekonomicznych zachodzących w głęboko zhumanizowanym społeczeństwie zorientowanym na jednostkę ludzką. Następnie Pani **prof. Mendel** wspomniała o projekcie „Wspólny pokój Gdańsk" jest projektem długoterminowym, lokującym się w sferze nauki i sztuki, kultury i edukacji, który nawiązując do tej inicjatywy, stawia w centrum uwagi gdańskie modi co-vivendi (od początków powstawania miasta do jego współczesności) jako w mieście wolnym od podziałów na tle wyznaniowym i innych, wzajemnie satysfakcjonujące sposoby współżycia gdańszczan.

Zaplanowane w projekcie, interdyscyplinarne badania naukowe i działania artystyczne oraz powiązane z nimi cykliczne aktywności mieszkańców – wydarzenia kulturalne oraz edukacyjne, miały na celu uczynienie atutu z kulturowego zróżnicowania Gdańska.

„Wspólny pokój" w metaforycznym przeniesieniu wyraża dystrybucję ról, terytoriów, języków i podmiotów politycznych, które są wrażliwe i dzielą wspólną przestrzeń. Ideą tego projektu jest to aby w tej wspólnej przestrzeni ludzie byli gotowi na to by zmieniać tę przestrzeń zgodnie z potrzebami innych ludzi, tak aby udostępniać to miejsce też innym.

Wnioski z tego projektu można ekstrapolować na każdą metropolię. Metropolitalne modi co-vivendi polega na wprowadzaniu zmian w czasie i przestrzeni, tak aby umożliwić wzajemne współ-zamieszkiwanie w miejskiej przestrzeni tzw, „trzeciej przestrzeni". Analizując na podstawie przeprowadzonych badań „trzecią przestrzeń" zauważono szereg różnych wyjątkowych form obywatelstwa. W świetle wyników badań cele edukacji, animacji powinny obejmować tworzenie właściwych warunków sprzyjających mobilności ludzi, tak aby rozumieć praktyki obywatelskie i wzajemne obowiązki.

Podsumowując swoją prezentację Pani profesor zaznaczyła, aby założenia pedagogiki metropolii zadziałały, musimy stworzyć koncepcję teoretyczną, następnie potrzebujemy sprawdzenia tej teorii w sposób empiryczny i oczywiście wprowadzenia działań publicznych i politycznych, i w tym świetle pedagogika metropolii, jako pedagogika nadziei przejścia od działań charytatywnych na rzecz działań solidarnościowych. Tego rodzaju pedagogika metropolitalna jest wyzwaniem dla wszystkich grup społecznych i zawodowych, także dla planistów.

Następnie **Stanisław Dendewicz** zaprosił uczestników do otwartej dyskusji.

Zbigniew Dudor, Zastępca burmistrza Czaplinka potwierdził, że w Barlinku od kilku lat są organizowane obchody Święta Trzech Króli. Zadał pytanie, czy dzieci i młodzież, którzy są wychowankami a potem absolwentami szkół prowadzonych przez stowarzyszenie Sternik jest przygotowana na różnego rodzaju trudności i zagrożenia czekające ją po opuszczeniu swoich szkół?

Janusz Wardak odpowiedział, że jest świadomy, że takie obawy ze strony rodziców istnieją. Jest kilka sposobów aby temu przeciwdziałać, np. szkoły są otwarte na społeczność lokalną, młodzież uczestniczy w wielu inicjatywach, które odbywają się poza szkołą. Są już roczniki młodzieży, która po skończeniu naszych gimnazjów i liceów edukuje się w innych szkołach publicznych i funkcjonują najzupełniej normalnie i nie ma żadnych sygnałów o ewentualnych problemach. Refleksja ogólna Pana Wardaka jest taka, że szkoły publiczne niestety nie gwarantują już odpowiedniego poziomu edukacji, natomiast reakcją na taki stan rzeczy jest powstawanie coraz większej liczby szkół niepublicznych.

Marek Koćmiel zapytał, gdzie prowadzi metropolia w swoim kontekście przestrzennym? Jak życie w metropolii wpływa na mieszkańców, czy jest to proces destrukcyjny czy raczej obiecująca świetlana przyszłość ?

Według **prof. Marii Mendel** odpowiedzią na to pytanie mogą być cele wyznaczone w projekcie „wspólny pokój", czyli wartość miejsca w przestrzeni metropolii. Należy pamiętać, że przestrzeń jest dobrem współdzielonym przez mieszkańców metropolii i należy dążyć do wspólnego dzielenia się przestrzenią metropolii poprzez umiejętność kompromisowego i ugodowego udostępniania innym przestrzeni wspólnej.

Prof. Hans Rainer Boehm sformułował pytanie w jaki sposób możemy poradzić sobie ze zmianami demograficznymi? Pogląd w Niemczech jest taki, że rodzina z dziewięciorgiem dzieci jest gwarancją biedoty, czy w Polsce też jest taki sposób myślenia? Co można zrobić aby przeciwdziałać odpływowi młodych ludzi z metropolii szczecińskiej?

Pan Janusz Wardak przyznał, że rzeczywiście część rodzin wielodzietnych żyje na krawędzi ubóstwa, od kilkunastu lat sytuacja się zmienia, jest też część rodzin wielodzietnych zamożnych. Jeżeli chodzi o pogląd w Polsce na sprawę wielodzietności i związanego z tym ubóstwa to jeszcze kilkanaście lat temu istniało podobne przekonanie jak w Niemczech. Obecnie pogląd ten się zmienia, dlatego należy bardziej promować duże rodziny i ich społeczną atrakcyjność. Można ponadto zauważyć, że obecnie problem wielodzietności nie wiąże się ze sferą ekonomiczną a raczej kulturową, szczególne w klasie średniozamożnej.

Prof. Tomasz Szlendak zauważył, że polskie metropolie zaczynają dbać o mieszkańców, tzn. włodarze miast interesują się potrzebami ludzi mieszkających w dużych aglomeracjach i starają się stworzyć im jak najlepsze warunki życia w przestrzeni publicznej. Dowodem na to są przeprowadzane konsultacje z mieszkańcami. Wniosek jest taki, że w Polsce jest lepiej mieszkać w metropolii niż w małym dziesięciotysięcznym miasteczku.

Nicole Kirchberger z Politechniki Wiedeńskiej zadała pytanie, czy są przykłady świadomego zaangażowania społecznego w polskich metropoliach? Analizując wypowiedzi zauważyła, że zaangażowanie obywatelskie w Polsce jest silne w małych miejscowościach, a w metropoliach często znacznie słabsze. W jaki sposób integrować społeczeństwo metropolitalne aby ten stan rzeczy poprawić?

Prof. Maria Mendel wskazała, że są pewne inicjatywy społeczne, lokalne dzięki którym jesteśmy przekonani, że współczesna idea obywatelska jest żywa. Przykładem może być inicjatywa podjęta w Gdańsku w dzielnicy Wrzeszcz np. wspólne czytanie książek na temat dawnego życia lokalnej społeczności Gdańska. Mieszkańcy spotykają się co sobotę na rynku, w celu wspólnej zabawy. Jest to związane z podejściem postmaterialistycznym rozpowszechnionym wśród mieszkańców miasta o czym mówił profesor Szlendak.

Zauważamy powrót młodych ludzi z przedmieść do centrów miast, chęć bycia razem, spotykania się i tworzenie więzi społecznych. Jest to swego rodzaju styl życia, tryb funkcjonowania w społeczeństwie zauważalny współcześnie. Trzeba mieć nadzieję, że ten trend rozwinie się w śród współczesnych planistów miejskich, by mogli tworzyć przestrzenie publiczne do wspólnego życia w mieście. W kontekście postmaterializmu wydaje się, że obecnie jest dobry grunt dla właśnie takich przedsięwzięć w myśl idei „modi co-vivendi". Powinniśmy jak najlepiej to wykorzystać. Jest to zadanie dla nas wszystkich, ale szczególnie dla planistów przestrzeni miejskiej, którzy powinni dokładnie poznać potrzeby i pragnienia zwykłych mieszkańców.

Stanisław Dendewicz wskazał, że bardzo dobrym przykładem jest konfrontacja modernizmu z postmodernizmem przytoczona przez prof. Mendel. Jest to istotna wskazówka dla planistów, aby w swojej pracy kierowali się również głosem mieszkańców i zwracali uwagę na potrzeby różnych grup społecznych. Można się natomiast zastanowić, gdzie są granice oczekiwanej partycypacji społecznej w planowaniu strategicznym? Obecnie dąży się w kierunku znacznego udziału społeczeństwa w planowaniu przestrzennym. Udaną inicjatywą tego typu jest np. budżet obywatelski. Rodzi się pytanie jakie są tego granice i jak podołać takim wyzwaniom w świetle skostnienia systemów administracyjnych.

Anita Wasylik z Biura Planowania Przestrzennego Miasta Szczecin zadała pytanie jaka jest definicja rodziny w kontekście dzisiejszej metropolii. Czy jest to rodzina o której mówił pan Wardak, rodzice i dzieci bez względu na wiek czy rodzina wielopokoleniowa? Jak można definiować rodzinę? Wskazała też na brak w dyskusji kwestii związanych ze starszymi ludźmi. Jaka jest obecnie, a jaka powinna być rola i powiązania pomiędzy poszczególnymi grupami wiekowymi?

Prof. Tomasz Szlendak wskazał, że jedną z najważniejszych rzeczy w metropolii jest komunikacja, która rozwiązuje szereg problemów. Dobrym przykładem z punktu widzenia infrastruktury jest Szybka Kolej Miejska w Trójmieście lub praskie metro. Natomiast odpowiadając na pytanie o definicję rodziny, to przyznał, że sprawa jest dosyć trudna. W swojej książce „Socjologia rodziny" na blisko 60 stronach opisuje jak taka definicja może wyglądać. Dlatego planiści powinni raczej odwoływać się bezpośrednio do grup pewnych interesów, w tym też osób starszych.

Prof. Maria Mendel dodała, że dzisiejsza rodzina to wielopokoleniowa rodzina nie związana tylko z jednym miejscem. Bardzo ważna jest wzajemność. Jeżeli patrzymy na rozwój metropolii to duży akcent leży po stronie wzajemności, współdostrzegania się i robienia czegoś na zasadzie „wspólnego pokoju", o którym wspomniała wcześniej.

Na zakończenie panelu **Janusz Wardak** zaznaczył, że bardzo ważna jest więź, która łączy poszczególne grupy społeczne. Warto by było, aby miasta dostrzegały grupy, które mogą wnieść pewną wartość poprzez swoje inicjatywy. Należy zachęcać i wspomagać takie działania organizacji i stowarzyszeń w ich działalności społecznej.

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

PANEL 3 - Gra o metropolię i jej aktorzy Ludzie dla metropolii

11 WRZEŚNIA 2015

W procesie planistycznym dochodzi do głosu wiele racji, ścierają się one ze sobą próbując dojść do głosu i wygrać. Stąd nazwa panelu – gra o metropolię – gdyż aktorami jej są sami mieszkańcy metropolii, jej włodarze, a także inwestorzy, deweloperzy, prywatni przedsiębiorcy. Gra toczy się o wysoką stawkę – o przestrzeń, która jest dobrem nieodnawialnym. Różne są zasady gry w różnych metropoliach.

MODERATOR

prof. Marek Dutkowski
Uniwersytet Szczeciński,
Katedra Badań Miast i Regionów

EKSPERT

prof. Jacek Szlachta
Szkoła Główna Handlowa
w Warszawie

EKSPERT

prof. Alberto Lozano Platonoff
Uniwersytet Szczeciński

Panel zaczął się od wstępu **prof. Marka Dutkowskiego** oraz przedstawienia ekspertów panelu. Dyskusja skupiać się miała na aspektach gry o metropolię, sieci zależności, kreatywności oraz zarządzaniu metropoliami. Gra traktowana jest jako metafora, jednakże trzeba odpowiedzieć sobie jakim typem gry jest gra o metropolię.

Prof. Jacek Szlachta podkreślił, że jest to gra, ponieważ jest to najaktywniejsza część działań względem przestrzeni. Obecnie taka gra ma miejsce w metropoliach. Występuje mnogość graczy, każdy z innym punktem startu i z różną siłą przebicia. Powstaje jednak pytanie, jak osiągnąć taki stan, gdzie na koniec rozgrywki wygrywają wszyscy.

Prof. Alberto Lozano Platonoff przedstawił pogląd, że gra polega na polityce i zaangażowaniu dużej ilości ludzi oraz roli relacji międzyludzkiej pomiędzy graczami.

W dalszej części omówiono zasady gry o metropolię. **Prof. Jacek Szlachta** podkreślił, że Komisja Europejska ukuła stwierdzenie: biznes i mieszkańcy – przyjazna administracja. Gdy administracja nie jest przyjazna biznesowi, rodzi to wiele niepożądanych zjawisk.

Prof. Alberto Lozano Platonoff podkreślił, że mamy dużo zasad, ale i tak możemy grać nieczysto. Powinniśmy się skoncentrować na wypracowaniu odpowiednich postaw.

Douglas Gordon, przedstawiciel miasta Helsinki, wyraził pogląd, że nie jest pewny, czy jest to gra. Żeby grać trzeba się zgodzić na granie. Większość ludzi nie wie, że grają w grę. Kto wie, jakie są prawdziwe reguły gry? Helsinki są jednym z ostatnich miejsc, gdzie nie gra się w tę grę. Jest tak, ponieważ 80% nowych inwestycji w Helsinkach ma miejsce na terenach, których właścicielem jest miasto. Oznacza to, że impulsem zmian są władze miasta. Również developerzy są zadowoleni, ponieważ zasady są przejrzyste a własność gruntów pomaga zredukować ryzyko i obniża spekulację. To sytuacja, w której wszyscy wygrywają.

Julian Jansen, przedstawiciel miasta Amsterdam, podkreślił, że w Amsterdamie także większość ziemi jest własnością miasta. Miasta są coraz bardziej zależne od gry biznesowej, a efekcie odchodzą od swej pierwotnej roli.

Prof. Jacek Szlachta podkreślił, że poza zarządzającymi miastami oraz przedstawicielami biznesu przy stole powinni być obecni także reprezentanci innych grup.

Prof. Marek Dutkowski przedstawił inny punkt widzenia – inny kontekst: część gier o metropolię to gry z naturą – nie można wpłynąć na naturę partnera, skoro jej się nie zna. Natura w wąskim znaczeniu np. trzęsienia ziemi, powodzie itp. oraz w szerszym znaczeniu, takim jak np. fakt, że ludzkie zachowania nie zawsze są racjonalne.

Prof. Alberto Lozano Platonoff podkreślił, że ważne jest aby mali i średni przedsiębiorcy, którzy są liderami społeczeństwa brali udział w tworzeniu zasad. Kolejnym ważnym aspektem jest mentalność i kooperacja. To, co jest możliwe w jednym kraju może nie być możliwe np. w Szczecinie. Partnerstwa publiczno-prywatne mają mniejsze szanse powodzenia np. w Polsce z racji braku zaufania.

Wypowiedź została uzupełniona przez **prof. Jacka Szlachtę**, który przytoczył pojęcie własności funkcjonujące w krajach postkomunistycznych – dbanie o dobra prywatne a nie publiczne, wspólne. Podkreślił też potrzebę sieciowego podejścia do tych zagadnień.

Douglas Gordon wskazał, że to kwestia wyboru. Helsinki mając te same uwarunkowania polityczne i gospodarcze co najbliższe sąsiednie gminy, dokonały wyboru nie sprzedawania gruntów, tak aby móc aktywniej uczestniczyć w procesach rozwojowych.

Zdaniem **Adriany May** z Regionu Lombardia ważna jest odpowiedzialność i jej funkcjonowanie w świadomości mieszkańców. Poziom odpowiedzialności społeczeństwa jest zależny od zagrożeń, w momencie zagrożenia ludzie częściej czują się odpowiedzialni za otoczenie. Odnośnie natury, to jest ona w części poznana i trzeba brać ją pod uwagę w kalkulacjach planistycznych. Nie można unikać ryzyka, trzeba brać za nie odpowiedzialność.

Prof. Alberto Lozano Platonoff przytoczył przykład Szczecina i odbudowy dzielnicy starego miasta. Stowarzyszenie Gryf, w którym aktywnie działa, zostało poproszone przez Architekta Miasta do prac nad wizją odbudowy polegającą na połączeniu tradycji i historii z nowoczesnością. Dla organizacji Gryf bardzo kłopotliwe było włączenie ludzi do procesu planistycznego. Im dalej od decyzji do realizacji, tym trudniej zaangażować ludzi.

Według **Martina Aartsa** z Rotterdamu dodatkowym problemem jest fakt, że perspektywa polityków to 4 lata. Często po zmianie kadencji kierunek działań się zmienia.

Prof. Jacek Szlachta wyjaśnił, że w krajach postkomunistycznych panowało przekonanie, ze bezpieczniej trzymać się z dala od władzy. Obecnie musimy starać się jak najbardziej przyciągać ludzi do aktywnego uczestniczenia w działaniach i do podejmowania decyzji.

Douglas Gordon przywołał wizję "Helsinki City Plan for 2050". Strategia daje mieszkańcom szansę wyboru działań oraz możliwość wyrażenia swojej opinii. Helsinki użyły nowych technologii, aby zapytać mieszkańców gdzie chcą rozwinąć miasto i gdzie powinno się lokować nowe budynki.

Zostało to osiągnięte dzięki stworzeniu interaktywnej mapy na stronie internetowej, tak aby mieszkańcy mogli nanieść swoje uwagi do nowego planu. Dało to dużo lepsze efekty w porównaniu do konwencjonalnych metod zaangażowania mieszkańców.

Martin Aarts dodał, że ważne jest budowanie zaufania obywateli wobec władzy.

Prof. Jacek Szlachta zaznaczył, że politycy boją się map. Przygotowanie map dla polityków jest ryzykowne, ponieważ boją się oni zbyt dużej wiedzy zawartej w mapach. Trzeba dużo pracy by ludzie zrozumieli mapy.

Odwrotna sytuacja ma miejsce w Amsterdamie, gdzie jak zaznaczył **Julian Jansen** stosuje się mapy jako sposób komunikacji. Mapa oznacza komunikację. Według **Douglasa Gordona**, aby mapa cyfrowa była użyteczna, musi być prosta w użyciu dla mieszkańców.

Hans Brattström z Regionu Sztokholm poruszył temat zaufania w stosunku do władz. W krajach skandynawskich jest bardzo duży kapitał zaufania mieszkańców w stosunku do władz. W Szwecji widać dość wyraźnie, że zwiększa się popyt na domy i mieszkania. Wykonano doskonałą transformację systemu. Ważne są nawet najmniejsze decyzje, ponieważ one budują zaufanie pozwalające zrealizować duże inwestycje mające charakter długoterminowy.

Julian Jansen podkreślił, iż że badania holenderskie pokazują, że rozwój wynika z uwarunkowań ekonomicznych, demograficznych oraz zmian klimatu. System ze swoimi zasadami nie zawsze jest w stanie poradzić sobie ze wszystkimi zmianami takimi jak np. napływ emigrantów. Konieczne jest przygotowanie kilku scenariuszy działania.

Zdaniem **Douglasa Gordona**, podstawowym podsumowaniem i przesłaniem z panelu musi być wiara w planowanie przestrzenne i jego działania, które poprawią jakość miasta. Wiara, że będzie to lepsze od „nic nie robienia".

Julian Jansen odpowiedział, że Amsterdam traci tę wiarę. Mieszkańcy oraz miasto mają dużo pieniędzy, mogą je zainwestować w wiele różnych rozwiązań.

Prof. Jacek Szlachta podkreślił, że wierzy w podejście scenariuszowe. Zawsze wychodzi się od podstawowego scenariusza tj. braku interwencji. W Polsce wielu polityków nauczyło się, że najlepiej czekać i patrzeć. Znają co prawda teorię scenariuszy, ale wolą nie podejmować ryzyka.

Zdaniem **Martina Aartsa** to właśnie w ten sposób można monitorować procesy. Jeśli nic nie robisz przez 4 lata, to masz dobry punkt widzenia na te procesy. Oczywiście jest też proces benchmarkingu i możliwość spozycjonowania każdej z metropolii na tle konkurentów. Dla mnie gra to pozostanie atrakcyjnym źródłem informacji dla mieszkańców. Nawet, jeśli Amsterdam nic nie zrobi, to stanie się tylko atrakcją turystyczną, co nie musi odpowiadać mieszkańcom.

Prof. Alberto Lozano Platonoff zauważył, ze Polacy zmieniają się jako społeczeństwo. Coraz bardziej starają się angażować w sprawy miasta i swojego otoczenia. Próbują zrobić cokolwiek, żeby system wokół nich zaczął działać poprawnie. Nie powinno być tak, ze warunki dyktują biznesmeni, ani tak, że miasto podejmuje decyzje samodzielnie. Trzeba zaangażować wszystkie strony procesu decyzyjnego.

Prof. Jacek Szlachta przywołał szwajcarskie badania, gdzie kwestia jakości zarządzania miastami w Polsce jest coraz lepiej oceniana. Stanowi to dowód na poprawę sytuacji.

Zdaniem **Douglasa Gordona** polska myśl planistyczna była silniejsza w latach 70-tych XX wieku niż obecnie. Z czego to wynika?

Według **prof. Marka Dutkowskiego** obecnie mamy do czynienia z zanikiem planowania przestrzennego w Polsce. Mimo procedur i przepisów brak jest odpowiedniego egzekwowania tych zapisów.

Prof. Jacek Szlachta dodał, że często przecenia się rolę funduszy strukturalnych. Jednakże są one bardzo ważne w kontekście rozwoju kreatywnego myślenia strategicznego na poziomie lokalnym. Niestety 30% samorządów jest pasywna – boją się stracić. Wszystkie duże miasta stworzyły wydziały pracujące nad projektami europejskimi, związanymi z zarządzaniem strategicznym. Profesor Florida powiedział kiedyś, ze kreatywność to „suma talentu plus technologii plus tolerancji".

Prof. Alberto Lozano Platonoff poruszył kwestię scenariuszy zawartych w Wizji *Making Europe Open and Polycentric*. Rozważano zalety każdego scenariusza. Według prof. Lozano najkorzystniejszym scenariuszem dla Europy oraz Polski jest scenariusz C - Lokalne i Europejskie inicjatywy promujące małe miasta i słabiej rozwinięte regiony. Zdaniem **prof. Jacka Szlachty** oraz **Douglasa Gordona** bardzo ważny jest scenariusz B - Polityka publiczna wspierająca sieci miast drugiego rzędu i to on powinien być najbardziej wspierany.

Adriana May zwróciła uwagę, że istotne jest to jak patrzymy na metropolie czy jako na punkty czy na bramy dla całego regionu. Powinno się faworyzować powiązania między metropoliami a ich otoczeniem.

W podsumowaniu panelu uczestnicy zgodzili się, że metropolie powinny, nawet jeśli w tej chwili już dobrze funkcjonują, cały czas pracować nad tym aby utrzymać swoją pozycję.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

PANEL 4 - Współpraca samorządowa Metropolia dla metropolii

11 WRZEŚNIA 2015

Miasta metropolitalne są znacząco zróżnicowane pod względem liczby mieszkańców i wielu parametrów urbanistycznych. Wyzwaniem obecnych czasów jest rozwój funkcjonowania metropolii sieciowych w celu synergii na dużą skalę. Co stanowi najczęstsze bariery współpracy Co ją wyzwala a następnie wspiera i podtrzymuję

MODERATOR

dr Mirosław Grochowski
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

EKSPERT

dr Agnieszka Zimnicka
London Borough of Croydon, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny

EKSPERT

dr Maciej Borsa
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Dr Mirosław Grochowski przedstawił ekspertów, panią **dr Agnieszkę Zimnicką** oraz **dr Macieja Borsę.** Po prezentacji kolejnym punktem panelu miały być spostrzeżenia panelistów oraz pytania i dyskusja.

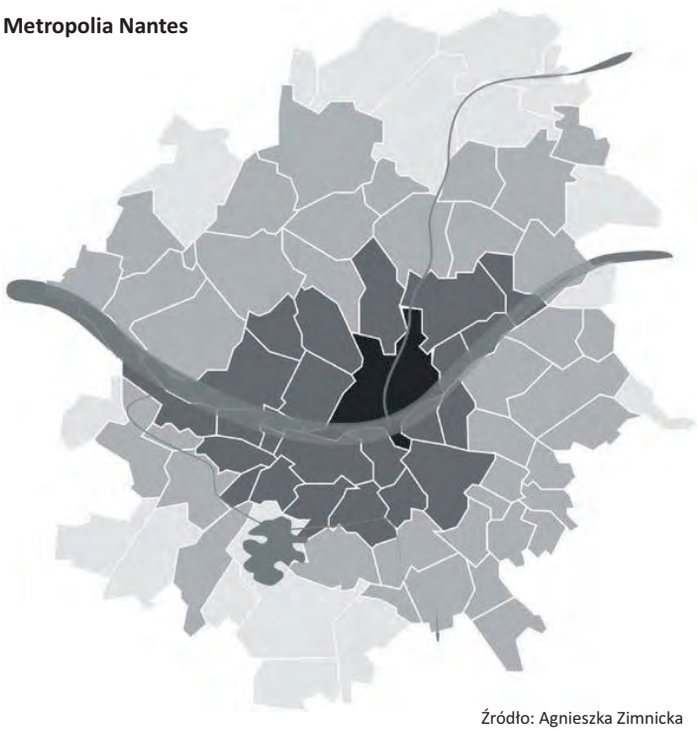
Mirosław Grochowski przedstawił temat dyskusji nakreślając główne pytanie panelu: „Jak i dlaczego warto współpracować pomiędzy samorządami na poziomie metropolitarnym?", następnie przekazał głos **dr Agnieszce Zimnickiej**, która rozpoczęła od swojej prezentacji: „To cooperate. Why? And How?" (Współdziałanie. Dlaczego? I jak?).

Dr Agnieszka Zimnicka dla wprowadzenia w temat współpracy samorządowej przywołała dwa modele: francuski i angielski.

Model francuski jest przykładem zinstytucjonalizowanej współpracy terytorialnej, która została ustawowo uproszczona, umocniona uprawnieniami fiskalnymi i zdemokratyzowana ustawowo w roku 1999. Partnerstwa lokalne zawiązywane są przez sąsiadujące gminy w celu poprawy efektywności dostarczania ustawowych usług sektora publicznego w regionach funkcjonalno-przestrzennych. Tworzone wspólne instytucje finansowane są przez dedykowane opłaty lokalne i nadzorowane przez demokratycznie wybrane rady regionalne. Model angielski jest przykładem współpracy inicjowanej poprzez bieżące problemy, w celu rozwiązywania między terytorialnych strategicznych kwestii społecznych, ekonomicznych i środowiskowych przez lokalne władze planistyczne i inne istotne instytucje.

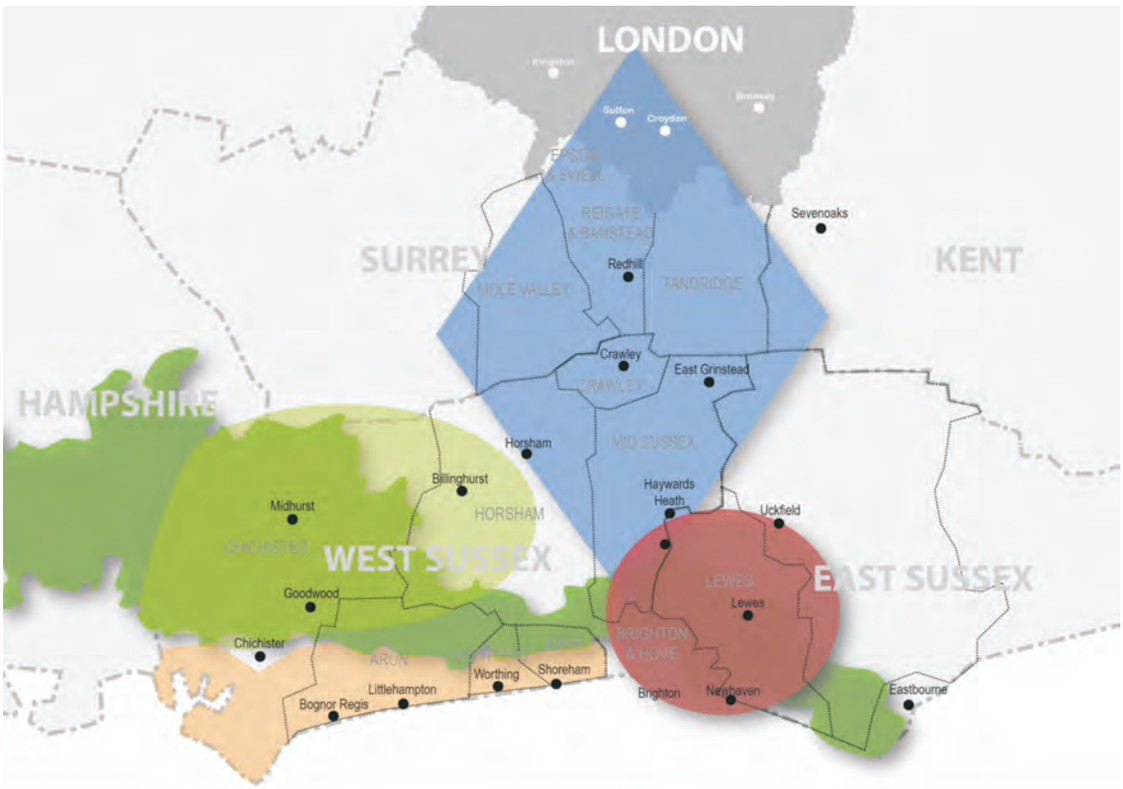
Na przykładzie modelu francuskiego i Regionów Metropolitalnych we Francji przedstawiła jak wyglądała współpraca nie tylko na obszarach wokół ośrodków metropolitarnych metropolitalnych w randze krajowej, ale również terytorialnych formie sieciowania mniejszych ośrodków miejskich i przyległych obszarów wiejskich. Jako przykład modelu francuskiego wskazane zostało miasto Nantes, gdzie zamiast stawiać na indywidualne problemy poszczególnych jednostek samorządowych ujęto je w ramach jednego obszaru metropolitarnego. Podsumowano pozytywne i negatywne aspekty modelu francuskiego.

Metropolia Nantes



Źródło: Agnieszka Zimnicka

Nantes oraz 23 lokalne wspólnoty zarządzane są jako jeden region metropolitalny przez 9 wspólnych agencji, 34 inne wspólnoty aktywnie współpracują z metropolią, a 16 wspólnot peryferyjnych pozostaje pod bezpośrednim ekonomicznym wpływem metropolii



Lokalne partnerstwa od obszaru wybrzeża do Londynu

Źródło: Agnieszka Zimnicka

Następnie przedstawiony został model angielski w kontekście „obowiązku współpracy w celu zapewnienia rozwoju zrównoważonego" wprowadzonego ustawowo w roku 2011. Przytoczono przykład Londynu oraz sieci w południowo-wschodniej Anglii. Partnerstwa zawiązano w odniesieniu do specyficznych problemów indywidualnych jednostek. Przedstawiono przykłady pozytywne, ale i wszelkie negatywne uwarunkowania z modelu doraźnego sterowania współpracą pomiędzy gminami. Przy podsumowaniu prezentacji dr Zimnicka postawiła pytanie – Jaki rodzaj współpracy sprawdza się dla nas, w naszych krajach i obszarach metropolitalnych?

Mirosław Grochowski poprosił, aby głos zabrał dr Maciej Borsa, w celu krótkiego odniesienia się do tematu panelu i przedstawionej prezentacji.

Maciej Borsa przedstawił swoją opinię w oparciu o doświadczenia z obszaru południowej Polski. Pracując w różnych strukturach władzy publicznej starał się promować lokalną współpracę na obszarach funkcjonalnych i w ramach regionów metropolitalnych, w tym od blisko dwudziestu pięciu lat na obszarze Górnego Śląska – największej polskiej aglomeracji, którą można porównywać jeśli chodzi o skalę do Warszawy.

Zadane panelistom pytanie ma zdaniem Macieja Borsy dwie składowe: dlaczego mamy współpracować i jak mamy współpracować? Na pytanie „dlaczego" odpowiedź jest w zasadzie oczywista. Zawsze są pewne wspólne problemy. Są też oczywiście konkurencyjne lub sprzeczne partykularne interesy, ale i przeszkody obiektywne, dotyczące wszystkich stron. W obecnych czasach, w globalnym świecie, nie istniejemy jako samodzielne jednostki, nie możemy stworzyć samotnej wyspy i żyć tam po swojemu. W biznesie trzeba handlować, nabywać, sprzedawać, więc trzeba budować i stale rozwijać sieci powiązań z innymi. Łączyć swój kawałek przestrzeni z innymi, na przykład potrzeba współpracy, by budować korytarze komunikacyjne etc. W tym sensie jesteśmy zmuszeni do współpracy.

Ale druga część pytania dotyczy tego, jak taką współpracę budować? Generalnie początkowo nie jesteśmy skłonni do współpracy, lubimy sami podejmować decyzje i nie omawiać ich z innymi. Boimy się, że poprzez dyskusję i kompromisy nasza władza zostaje osłabiona.

Jeśli chodzi o współpracę to władze lokalne często oczekują, że to parlament i politycy na szczeblu rządowym powinni odgórnie narzucać pewne prawne ramy i formuły współpracy oraz sprawić, że będą one obowiązkowe. Byłby to taki rodzaj kooperacji, którego najzwyczajniej nie mogliby uniknąć. Ale taki system w Polsce nigdy nie powstał. Było wiele zgłaszanych propozycji na przestrzeni ostatnich dwudziestu pięciu lat, dotyczących stworzenia specjalnego systemu współpracy między regionami a gminami, który wymusiłyby wzajemną kooperację, ale pomysły te nie zostały nigdy sfinalizowane ze względu na zasadniczy problem pojawiający się przy takim podejściu. Praktycznie każdy obszar funkcjonalny ma swoje własne szczególne uwarunkowania, własny profil. Niezmiernie trudnym zadaniem jest budowa uniwersalnego modelu współpracy, tym samym model współpracy dobrowolnej sprawdza się lepiej i w rzeczywistości działa. Do takiej dobrowolnej współpracy powinny być tworzone instrumenty.

Górny Śląsk jest jedynym regionem w Polsce, który już niemal dwadzieścia lat temu zbudował pewien rodzaj formalnej struktury, której celem jest stymulacja współpracy pomiędzy gminami. Do tej pory osiągnięto niewielki procent założonych celów. Stworzono wspólny serwis internetowy informujący i promujący inicjatywy tworzone przez zrzeszone gminy, ale w rzeczywistości każda ważna decyzja musi być podjęta na zasadach dobrowolnego udziału.

Dwa lata temu, dr Maciej Borsa obserwował inicjatywy podejmowane w innym regionie, na Dolnym Śląsku. Polski Rząd otwierając nowy program finansowania dotyczący funduszy unijnych próbował zachęcać gminy do współpracy poprzez deklarację zwiększanie dotacji o dodatkowe 5% dla tych gmin, które złożą wspólne wnioski z sąsiadami. I już po dwóch miesiącach w regionie zawarto wiele umów dotyczących współpracy między gminami. Okazało się, że te dodatkowe 5% możliwe do wspólnego uzyskania jest już wystarczającą zachętą do wzajemnej współpracy.

Następnie dr Borsa podał przykład planistyczny z regionu Warszawy. W Warszawie istnieje również problem nakłonienia gmin do współpracy. Zwykle problem ten jest większy wtedy, gdy mamy jedną gminę o niezwykle silnej pozycji w porównaniu z pozostałymi. Warszawa istotnie dominuje nad sąsiadami. W takim przypadku współpraca jest trudniejsza, niż wówczas, gdy mamy do czynienia z gminami o porównywalnych rozmiarach i pozycji. Wszystkie próby stworzenia ściśle formalnej współpracy pomiędzy Warszawą a podwarszawskimi gminami kończyły się niepowodzeniem, więc ostatecznie powstał plan rozwoju aglomeracji w oparciu o współpracę na zasadach dobrowolnego udziału. Zaczęto od przygotowania podstawowych materiałów informacyjnych wskazujących, co może zostać zrealizowane wspólnie i większość pomysłów została przyjęta dobrowolnie przez niemal wszystkie zainteresowane gminy. Dostępność syntetycznej informacji i praktyczne sposoby jej wykorzystania zawarte w przygotowanym dokumencie okazały się wystarczająco atrakcyjne, by gminy sięgały do nich w celu rozwiązywania swoich problemów, jednocześnie dobrowolnie akceptując wskazane regulacje.

Dr Borsa podsumował, że to jest właśnie odpowiedź jak powinna wyglądać współpraca. Najlepszym rozwiązaniem jest zasada dobrowolnego udziału. I wystarczą nawet niewielkie zmiany w organizacji i zasadach pracy lokalnych władz by otworzyć się na nieformalną kooperację.

Mirosław Grochowski podziękował za wypowiedź i podsumował dwie prezentacje, pierwszą z przykładami pokazującymi jak można w sposób strukturalny organizować współpracę oraz drugą poszerzającą zagadnienie o tezę, że budowanie współpracy na zasadach dobrowolnego udziału jest rozwiązaniem korzystniejszym. Następnie skierował pytanie do wszystkich o opinie i doświadczenia na wskazany temat. Jednocześnie zadał pytanie dr Agnieszce Zimnickiej odnośnie wspomnianego w prezentacji problemu terenów dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej. Gdy mówimy o obszarach metropolitalnych mamy do czynienia z wieloma różnorodnymi zagadnieniami, ale tematyka mieszkalnictwa zawsze jest obecna. Poprosił o przybliżenie problemów mieszkalnictwa w Anglii i jak wyglądają próby ich rozwiązania?

Agnieszka Zimnicka zaznaczyła, że Strategiczny Plan Rozwoju Przestrzennego dla obszaru Wielkiego Londynu (The London Plan) projekty określa cele ilościowe dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej okres najbliższych 21 lat. Na przykład w gminie London Borough of Croydon należy zapewnić ponad 1400 nowych jednostek mieszkalnych rocznie. To pierwsze wyzwanie. Kolejnym jest dostępność terenów rozwojowych. Obowiązująca polityka „zielonego pasa" (Green Belt) sprawia, że znaczna część terenów wokół dużych miast jest wyłączona z zabudowy. Dla takich terenów istnieją bardzo restrykcyjne zapisy dotyczące tego, co może być realizowane w ich obrębie w związku z tym, że generalnym założeniem jest ochrona naturalnego krajobrazu na tym obszarze. Jeśli chodzi o dostępność gruntów, w gminie Croydon przyjęto politykę niewkraczania z zabudową na obszar „zielonego pasa". Tym samym zostają tylko dwie możliwości rozwoju.

Pierwsza to intensyfikacja wykorzystania istniejących terenów budowlanych. Druga opiera się na współpracy, w celu znalezienia odpowiednich lokalizacji pod mieszkalnictwo w obrębie łatwo dostępnych i dobrze skomunikowanych gmin. Faktem jest, że gminy sąsiadujące mają pozytywne saldo migracji, co oznacza że coraz więcej ludzi przenosi się poza sam Londyn. Jest to dowód na to, że dla ludzi obszary te są atrakcyjne, ale należy wspomnieć o rosnącym sprzeciwie lokalnych i wiejskich społeczności w związku z taką sytuacją. Jednym z rozwiązań zażegnywania takich konfliktów jest realizacja nowych rozwiązań infrastrukturalnych, które są zachętą do budowania wzajemnej współpracy. Powodem migracji nie jest jedynie przystępność cenowa, lecz również prestiż.

W Anglii przedstawiciele klasy wyższej i średniej tradycyjnie cenią styl życia w wiejskich posiadłościach. Istnieje trend wskazujący, że w konkretnym wieku i przy odpowiednim poziomie zarobków ludzie chcą mieszkać poza Londynem. Dodatkowo Londyn jako miasto globalne jest gwarantem wysokiego zwrotu na inwestycjach w nieruchomości. Tym samym, w sensie spełniania podstawowych założeń ilościowych związanych z rozwojem mieszkalnictwa wiele gmin centralnych wydaje się spełniać cele Planu, jednak nie jest to równoznaczne z zapewnieniem dachu nad głową dla lokalnych społeczności.

Mirosław Grochowski wspomniał jeszcze o dwóch kwestiach. Po pierwsze, kto identyfikuje problem, który staramy się rozwiązać poprzez kooperację. Jest to o tyle istotne, że ten sam problem może być różnie postrzegany przez różne gminy. Dla niektórych z ich punktu widzenia dany problem może być kluczowym, najważniejszym do rozwiązania a dla innych może być jedynie niedogodnością.

Drugą kwestią jest tradycyjny system zarządzania i samorządności. Bardzo często porównujemy, dlaczego jakieś rozwiązanie sprawdziło się w jednym kraju a nie działa w innym. Często bierze się to z innej kultury lub z braku kultury związanej z ideą współpracy. W naszym kraju wiele gminy nadal oczekuje, że kwestia współpracy zostanie rozwiązana odgórnie, zostaną narzucone pewne ramy i przepisy w ramach których będą mogli się poruszać. Jest to rozwiązanie iluzoryczne, gdyż jak wspomniał już Maciej Borsa nie ma możliwości zastosowania wszędzie takich samych uniwersalnych zasad współpracy. To, co sprawdzi się na Górnym Śląsku, nie sprawdzi się w Trójmieście, czy w Warszawie.

Erik Pasveer przyznał, że nie należy stawiać we wzajemnej opozycji współpracy formalnej oraz nieformalnej. Współpraca nieformalna może odbywać się na zasadach dobrych relacji sąsiedzkich, wzajemnego zaufania, które jest podstawą takiej współpracy. Jednak na dłuższą metę powinna wymagać sformalizowania. Podał przykład Hagi, miasta, z którego pochodzi. Obecnie trwają prace związane z budową nowej drogi ekspresowej, która znacznie usprawni transport w obrębie miasta, droga będzie też przechodzić tunelem pod terenem sąsiedniej gminy. Sąsiednia gmina, mimo że też skorzysta na tym rozwiązaniu blokuje inwestycję, w celu uzyskania coraz to nowych ustępstw i korzyści, co z kolei wpływa niekorzystnie na wzajemne relacje między gminami.

Zwrócił uwagę jak ważne jest uwzględnianie oczekiwań sąsiadów w całym procesie tak, by już na samym początku współpracy byli świadomi zysków, ale też i czytelnego podziału obowiązków i odpowiedzialności. Jednak jak wskazuje ich sytuacja nie wszystkie konflikty da się rozwiązać na zasadzie dobrowolnej współpracy, stąd ich oczekiwania wobec władz na wyższym szczeblu dotyczące wpłynięcia na sąsiednią gminą i przymuszenia jej do współpracy. Współpraca formalna i nieformalna muszą istnieć wspólnie w celu wzajemnego uzupełniania się.

Maciej Borsa sprostował, że nie stawia w opozycji tych dwóch form współpracy i zgadza się z przedmówcą w kwestii konieczności sformalizowania działań w niezbędnym zakresie. Podkreślił, że jest jedynie przeciwny uniwersalnym przepisom, narzucającym sposób regulowania współpracy ze względu na to, że takie uniwersalne narzędzia się nie sprawdzają. W wypadku przytoczonego przykładu zasugerował, że dobrym rozwiązaniem mogłoby być właśnie, chociaż częściowe sformalizowanie współpracy z sąsiednią gminą już na początku, dzięki czemu możliwe byłoby uniknięcie blokowania inwestycji już w trakcie jej trwania. Należy pamiętać, że w takim procesie współpracy uczestniczy nie tylko administracja publiczna. Obecnie we współpracę i partnerstwa powinny angażować się też agencje państwowe, koncerny, spółki handlowe, prywatni inwestorzy. Nie wszystkich da się nakłonić do kooperacji jednym generalnym rozwiązaniem.

Ponadto trzeba pamiętać, że mamy do dyspozycji zapisy prawa cywilnego i handlowego, którymi możemy się wspierać przy budowaniu systemu współpracy, przy dzieleniu zysków i odpowiedzialności.

Erik Pasveer stwierdził, że w Holandii również nie znaleziono jednego wspólnego rozwiązania dla takich kwestii. Zwrócił dodatkowo uwagę na to, że poszczególne miasta i gminy na obszarach metropolitalnych korzystają z dostępu do usług, dóbr i kapitału wypracowanego przez największe miasto w regionie nie dając często nic w zamian. Gdy trzeba podzielić się odpowiedzialnością albo ponieść wspólnie koszty nie są chętne do partycypacji.

Mirosław Grochowski przyznał, że poruszono istotny temat związany z zarządzaniem wielopoziomowym, w rożnych warunkach prawnych posiadamy rożne narzędzia do wspierania i regulowania współpracy. Wskazał też na wagę instrumentu jakim jest planowanie przestrzenne. Planowanie na poziomie regionalnym, jak w przytoczonym przykładzie z Anglii, może być elementem regulacji, gdyż istnieją problemy i wyzwania, z którymi nie poradzą sobie same gminy niezależnie od tego jak blisko będą współpracować ze sobą. Przytoczył też przykład związany ze studium opracowywanym przez Komisję Europejską, dotyczącym zarządzania wielopoziomowego. Studium dotyczyło różnych państw i różnych systemów administracji publicznej w Europie. Mirosław Grochowski był jedyną osobą, która w trakcie opracowywania studium sugerowała konieczność pewnego uporządkowania i klasyfikacji systemów. Został jednak przekonany, że nie należy tego robić, gdyż czasem trzeba po prostu poświęcić miesiące lub nawet lata by zrozumieć wzajemny punkt wyjścia, uwarunkowania i oczekiwania i dopiero wtedy należy budować partnerstwo. Podał też przykład z Polski związany ze Zintegrowanym Inwestycjami Terytorialnymi w Warszawie. Warszawa jest potężną gminą a gminy sąsiadujące są relatywnie niewielkie. Urzędnicy w Warszawie zakładali, że w kwestii powstania planu zintegrowanych inwestycji dla Warszawy i gmin sąsiednich uda się wypracować wspólne rozwiązanie w przeciągu jednego a najdalej trzech miesięcy. Nic z tych rzeczy. Zatwierdzenie wspólnego planu zabrało półtora roku.

Mniejsze gminy zadeklarowały, że jeśli mają wypracować wspólnie rozwiązanie to muszą to przedyskutować, lepiej poznać swoje oczekiwania, spotkać się nie tylko w Warszawie, ale i na swoim terenie. Na formalizację współpracy trzeba wybrać dobry moment i w jej ramach podzielić rolę i zadania. Jednak na początku trzeba być elastycznym i otwartym na potrzeby innych, gdyż dzięki temu jest szansa, że nasi partnerzy nie przestraszą się i znajdą korzyści we wzajemnej współpracy.

Agnieszka Zimnicka zadała pytanie czy uprawnienia i zachęty fiskalne dla gmin są dobrym rozwiązaniem wpływającym na kooperacje? Kto przykładowo finansuje wspomnianą inwestycję w Hadze?

Erik Pasveer odpowiedział, że w ich przypadku finansowanie inwestycji pochodzi ze środków rządowych oraz z ich własnych.

Agnieszka Zimnicka przytoczyła przykład Francji, która posiada instrumenty prawne pozwalające partnerstwom regionalnym na wprowadzanie dedykowanego regionalnego podatku w celu finansowania projektu współpracy w regionie.

Na terenie Anglii istnieje opłata planistyczna zwana Community Infrastructure Levy. Jest to podatek na cele rozwoju infrastruktury komunalnej pobierany od każdej inwestycji budowlanej. Uzyskane w ten sposób pieniądze finansują strategiczne elementy infrastruktury publicznej w tym transport, szkoły, przestrzenie publiczne. Burmistrz Londynu pobiera dodatkową opłatę na rzecz podziemnego połączenia sieci kolejowej w mieście: Cross Rail. Mimo, że inwestycja obecnie dotyczy linii wschód-zachód na północnym brzegu Tamizy, składką objęte są inwestycje na obszarze całego Wielkiego Londynu jako, że korzyści wykraczają poza bezpośrednie sąsiedztwo stacji.

Maciej Borsa przypomniał o rozwiązaniu istniejącym w Polsce, czyli o dodatkowych 5% dodatkowych środków dla gmin współpracujących ze sobą w ramach wspólnego projektu.

Wskazał też na przykład Wielkiej Brytanii gdzie 90% dofinansowywanych projektów dotyczy gmin Londynu, właśnie dlatego, że te gminy współpracują ze sobą i tworzą lepsze, bardziej zaawansowane programy. Wygrywają więc z tymi, którzy próbują tworzyć programy samodzielnie. Taki rodzaj zachęty sprawia, że gminy szukają sposobów na współpracę. Przez ostatnie pięć lat większość środków brytyjskich była lokowana w Londynie i to nie w wyniku decyzji politycznych, ale ze względu na wyższą jakość zgłaszanych propozycji.

Agnieszka Zimnicka podała przykład Polski, gdzie budżety lokalne są bezpośrednio połączone z podatkiem dochodowym mieszkańców i podatkami od lokalnych firm. W gminach, gdzie pojawia się zjawisko rozlewania się miast na sąsiednie gminy (urban sprawl) wraz z mieszkańcami uciekają pieniądze z podatków.

Mieszkańcy jednak nadal korzystają z usług publicznych głównego ośrodka mimo, że ich pieniądze idą już gdzie indziej. Kooperacja jest więc konieczna, by finansowo bilansować takie sytuacje, ale często nikt dobrowolnie nie jest chętny do dzielenia się funduszami.

Mirosław Grochowski zapytał, czy uczestnicy spotkania mogą wskazać, bazując na własnych doświadczeniach, jedną, główną przeszkodę we współpracy. Czy jest możliwe wskazanie przeszkody mającej uniwersalny charakter, występującej w różnych obszarach metropolitalnych, czy też przeszkoda taka to za każdym jest to indywidualna sprawa?

Susanne Metz stwierdziła, że kluczowa jest komunikacja. Należy przyjąć za punkt wyjścia spotkanie i otwartą rozmowę wszystkich zainteresowanych stron. Można zacząć od przewodniej osoby, która zreferuje problem, a następnie pozostali się do niego odniosą. Nie powinno się tego robić w pośpiechu i agresywnie ponieważ już na początku część uczestników może być niechętna do zaangażowania w projekt na przykład z powodów finansowych. Na takie spotkania powinno się zarezerwować odpowiednio dużą ilość czasu.

Susanne Metz podzieliła się tez swoją teorią, jak powinna wyglądać dynamika powstawania takiej grupy współpracy.

Na początku powinna powstać grupa zainteresowanych (forming), kolejną fazą jest szeroka dyskusja odnośnie tematu (storming), kolejnym etapem jest formalizacja współpracy, dzielenie się obowiązkami (norming), a na sam koniec wdrażanie rozwiązań i realizacja zadań (performing). Za każdym razem, gdy do grupy dojdzie nowy uczestnik proces powinien rozpocząć się od nowa, ale już na kolejnym piętrze spirali. Nowa osoba wnosi nową wiedzę i pomysły, a pozostali mają już doświadczenie z wcześniejszych etapów współpracy. List intencyjny lub jakaś forma wstępnej umowy też jest oczywiście przydatna, ale zawsze musi mieć ona charakter indywidualny, dostosowany do warunków.

Mirosław Grochowski potwierdził, że proces budowania współpracy widzi podobnie. W Polsce taki system powinien działać ze względu na zmieniające się co cztery lata władze, które muszą być niekiedy od nowa wdrożone w proces planistyczny. Przychodzą nowi ludzie, którzy muszą poznać lokalne uwarunkowania i ograniczenia. Nie muszą być od razu specjalistami w każdej dziedzinie, ale muszą znać kontekst i cele działań.

Susanne Metz zwróciła dodatkowo uwagę na zagadnienia przewodnictwa i roli lidera w takim procesie. Istotne jest kto będzie podejmował inicjatywę wyjścia z ideą współpracy oraz kto będzie koordynował cały proces.

Bette Lundh Malmros przyznała, że w ich procesie współpracy Sztokholm bierze odpowiedzialność za koordynację procesu. Opracowywany przez Sztokholm plan jest opiniowany i dyskutowany na zasadzie dobrowolnego udziału i takie podejście przynosi dobre rezultaty ze względu na to, że przeznaczają znaczną część czasu na dyskusje i komunikację. Dobry plan jest efektem nie tylko dobrego pomysłu, ale i rezultatem trwającego już ponad dwadzieścia lat procesu. W tym czasie udało się wypracować metody współpracy oraz zbudować wzajemne zaufanie.

Na koniec Mirosław Grochowski podziękował dr Agnieszce Zimnickiej oraz dr Maciejowi Borsie za prezentacje oraz wszystkim uczestnikom za aktywny udział w dyskusji.

11 września 2015 - PANELE 1-2
PODSUMOWANIE

PANEL 1 - Jakość życia w metropoliach

arch. Ewa Balanicka
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego

W ramach panelu 1 „Metropolia dla ludzi" prowadziliśmy bardzo interesującą dyskusję na temat jakości życia w metropoliach i wyciągnęliśmy z niej kilka wniosków.

Zgodziliśmy się, że bardzo ważną kwestią jest samo miejsce i jego tożsamość w procesie planowania przestrzennego i podejmowania strategicznych decyzji. Planowanie powinno być bardziej elastyczne i nie powinno skupiać się jedynie wokół form/struktur. W procesie planowania powinniśmy być zawsze gotowi do przeprojektowywania, czy ponownego przemyślenia tego, co już stworzyliśmy.

Odbyliśmy również dyskusję na temat zaangażowania ludzi w proces planowania i na temat jakości życia. Ludzie powinni być angażowani na możliwie wczesnym etapie tego procesu. Należy pozwolić ludziom decydować o przestrzeni, która ich otacza. Jeśli ludzie będą związani z miejscem, z jego tożsamością, będą traktować je z większym szacunkiem, z większą dbałością.

Pojawił się też wniosek, by opracować rzetelny podręcznik dla urbanistów, by mogli czerpać z nich należną wiedzę. Uczestnicy panelu mieli różniące się opinie, co podsumowano, mówiąc, że rzeczą normalną na konferencji jest brak oczywistych konkluzji i wniosków, za to pojawiają się nowe pytania.

PANEL 2 - Zaangażowanie społeczne

arch. Stanisław Dendewicz
Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego

Zaryzykuję wniosek, że jako urbanista nie mogę zrobić ani jednego kroku dalej bez socjologów i będę starał się to wdrożyć już od poniedziałku.

Te diagnozy w odniesieniu do zdefiniowanego społeczeństwa postmaterialnego, które zaczyna się kształtować, rodzi dylemat jak mamy kształtować strukturę przestrzeni publicznej, na ile to kształtowanie ma wpływ na generowanie zachowań publicznych, na ile możemy pomóc temu, co pani prof. Mendel nazwała „uczeniem przez metropolię", na ile możemy stworzyć bezpieczeństwo tego uczenia, czy w ogóle możemy ingerować w scenariusze? Czy wystarczy przeciwstawiać się niewłaściwym scenariuszom zachowań poprzez wskazywanie nowych?

W tym zakresie powstało bardzo wiele interesujących refleksji. W konfrontacji z wykładem prof. Corsiniego te konkluzje nie są pesymistyczne. Widzimy, że dobrze zorganizowana przestrzeń miejska generuje zachowania, które prof. Mendel nazwała „dzieleniem wspólnego pokoju" – umiejętność podzielenia się tą przestrzenią, jak również przenikanie dobrych wzorców na ludzi, którzy się w tej przestrzeni znajdują.

11 września 2015 - PANELE 3-4
PODSUMOWANIE

PANEL 3 - Gra o metropolię i jej aktorzy

prof. Marek Dutkowski
Uniwersytet Szczeciński,
Katedra Badań Miast i Regionów

Mówiliśmy o grze o metropolię i o podejściu do tejże gry. W większości metropolii, choć nie we wszystkich (wyłączyć z tego można np. Helsinki) oraz w większości dużych miast, ta gra to trochę jak gra w monopol – zwycięzca zgarnia wszystko, a zasady ustalane są przez rynki. Rynki natomiast są anonimowe i nawet rządy poszczególnych krajów nie są w stanie na nie wpływać. Zasady te są niebezpieczne dla dobrych standardów życia, dla zrównoważenia, możliwości unikania kryzysowych sytuacji, w szczególności na szczeblu miasta czy metropolii.

Powinniśmy poszukiwać innej gry. Nie gry o wyniku zerowym, ale gry z przeciwnościami o wspólne zwycięstwo, gdy w jednej drużynie. Tylko kiedy współpracujemy, jesteśmy w stanie znaleźć rozwiązanie. Zaangażowanie kolejnych aktorów do tej gry i poproszenie o uczestnictwo odgrywa krytyczną rolę w dobrym planowaniu. Na przykładzie Helsinek powiedzieliśmy, że publiczna własność gruntów jest niezmiernie ważna. Kiedy wszystko jest prywatyzowane, parki, obiekty, a w szczególności grunty, nie jesteśmy w stanie wpływać na pewne decyzje. Decyzje są podejmowane poza obywatelami. Obywatele nie uczestniczą w grze, mogą ją jedynie obserwować jako widzowie. To prowadzi do rozczarowań.

Kolejna kwestia jaką podejmowaliśmy, była związana z kreatywnością i zarządzaniem. Z punktu widzenia metropolii wieloszczeblowe zarządzanie jest stosowane, ale co to oznacza na poziomie praktycznym? Na tym poziomie musi to prowadzić do bezpośrednich, personalnych kontaktów, jak to powiedział prof. Platonoff. Podobnie w zarządzaniu musimy współpracować. Zasady należy ustalać między poszczególnymi szczeblami, aby ustanowić warunki „fair play".

Musimy stosować rozwiązania natury politycznej. Zatem te zasady i warunki trzeba ustalać pomiędzy instytucjami publicznymi i innymi organizacjami. Być może nie zabrzmi to zbyt optymistycznie, ale powiedziano, że planowanie odgrywa krytyczną rolę dla dalszego rozwoju metropolii.

PANEL 4 - Współpraca samorządowa

Mirosław Grochowski
Mazowieckie Biuro Planowania
Regionalnego w Warszawie

Temat naszego panelu to „współpraca" – co stymulować, w jaki sposób to robić, na jakie przeszkody napotykamy, jakie nadal stoją przed nami wyzwania?

Współpraca jest ważna, ale też była i jest wyzwaniem, chociażby ze względu na ograniczenie środków finansowych. W naszych regionach metropolitalnych mówimy dużo o formalnej i nieformalnej współpracy. Tu wniosek był taki, że każde rozwiązanie musi być dopasowane do określonych warunków, co oznacza, że wykorzystywanie nieformalnych instrumentów, narzędzi i technik, powinno prowadzić do akceptowalnych rozwiązań. Rozwiązań, które są akceptowane przynajmniej przez większość, jeżeli nie przez wszystkich zaangażowanych w ten proces.

Występuje coś takiego jak kultura współpracy, która jest bardzo potrzebna. Byliśmy zgodni, że dostarczanie informacji jest ważne. Komunikacja w wielu sytuacjach odgrywa krytyczną rolę. Należy stosować język, który jest zrozumiały dla pozostałych. Suzanne Metz z Hamburga bardzo ładnie opisała ten proces, w ramach, którego komunikacja przebiega wedle określonego cyklu. Jest to proces, w którym nie przechodzimy z jednego etapu na drugi i z powrotem, ale raczej działamy w zamkniętym cyklu i musimy angażować możliwie dużo stron w ten proces.

Chodzi o to, aby ludzie czuli się odpowiedzialni, a ta odpowiedzialność nie była ograniczona wyłącznie do obszaru administracyjnie wydzielonego granicami. Taki wniosek wysnuliśmy z naszego panelu.

DEBATA

11 WRZEŚNIA 2015

dr Agnieszka Zimnicka
London Borough of Croydon,
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

Urbanista w Zespole Planowania Przestrzennego londyńskiej gminy Croydon, adiunkt na Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym w Szczecinie (obecnie na urlopie). Prowadzi badania naukowe, działania wdrożeniowe oraz publikuje książki i artykuły w zakresie: zarządzania jakością zagospodarowania przestrzennego, zintegrowanego planowania strategicznego i przestrzennego oraz zarządzania zasobami dziedzictwa kulturowego.

"Metropolia okiem jej gospodarza"
Debata z udziałem zaproszonych gości

Miasta oparte o morskie wybrzeże lub estuaria wielkich rzek mają dodatkowy walor „okna na świat". Czy to uwarunkowanie w dalszym ciągu jest ich atutem i katalizatorem rozwoju? Jak w dzisiejszej Europie kreowane są scenariusze rozwoju miast portowych? Czy istnieją realne możliwości funkcjonowania sieci metropolii morskich?

Agnieszka ZIMNICKA: Mam przyjemność poprowadzić dzisiejszą dyskusję. Są z nami znakomici paneliści, którzy przybyli z miast portowych, by uczestniczyć w dyskusji na temat „Metropolie z punktu widzenia ich gospodarzy". Główne zagadnienia to miasta portowe oraz funkcjonowanie współczesnych water-frontów w metropoliach. Czy mogą one stanowić kierunki do dalszej współpracy?

Chciałabym powitać naszych panelistów:

Susanne METZ
Dyrektor Zarządzający w Departamencie Planowania Przestrzennego i Rozwoju Miast w Ministerstwie Rozwoju Miast i Mieszkalnictwa w Hamburgu.

Douglas GORDON
Koordynator Międzynarodowy Miasta Helsinki

Jessica ANDERSSON
Planista w Radzie Powiatu Sztokholm

Julian JANSEN
Urbanista w Departamencie Planowania Przestrzennego Miasta Amsterdam

Angelika SZERNIEWICZ-KWAS
Kierownik Zespołu Planu Portu w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Szczecin

Mamy nadzieję, że ta dyskusja nie będzie jedynie odbywać się pomiędzy panelistami. Pragniemy zaprosić do niej wszystkich Państwa zaangażowanych w tą tematykę. Pierwszy wątek, który chcielibyśmy poruszyć, to temat wody w mieście. Miasta ulokowane wzdłuż morza lub przy ujściach dużych rzek mają okazję do wykorzystania korzyści z posiadania „okna na świat". Drogi wodne są źródłem bogactwa, odkryć i postępu. Czy lokalizacja miast nad wodą jest nadal ich zaletą i katalizatorem rozwoju? Właśnie usłyszeliśmy, że Świnoujście z uwagi na swoją lokalizację, skarży się, że jest odcięte od reszty kraju z uwagi na brak połączenia drogowego. Czy drogi wodne mogą stanowić trwały składnik wzrostu ekonomicznego w czasach prędkości, transportu lotniczego, samochodów i szerokich autostrad? Od Profesora Szlendaka dowiedzieliśmy się, że ludzie w metropoliach nie chodzą, tylko biegną. Czy drogi wodne stanowią dla nich właściwą alternatywę?

Wierzę, że Susanne może rozpocząć naszą dyskusję.

Susanne METZ: Dziękuję, Agnieszko. Oczywiście myślę, że nadbrzeżne miasta, nawet jeśli są nieco oddalone od morza, ale posiadają water-front, jak to ma miejsce w Hamburgu, nadal żyją z morza i wybrzeża, z transportu morskiego i wszystkich rodzajów zależności ekonomicznych związanych z nimi. Musimy zmierzyć się z dość istotnymi problemami, takimi jak pogłębienie rzeki Elby, tak by dostęp do miasta i do portu uzyskały większe statki. Stanowi to nie lada wyzwanie. Musimy także wyjść naprzeciw przepisom dotyczącym regulacji prawnych w sprawie oddziaływania na środowisko. Zatem mierzymy się z problemem, jak daleko możemy zabrnąć mając na uwadze globalne zmiany w gospodarce. Rynek chiński ma ogromny wpływ na ekonomię i transport przybrzeżny, co w bardzo dużym stopniu wpływa na ekonomię krajów, dobrobyt i wzrost gospodarczy. W przypadku Hamburga wszystkie systemy transportowe, a także infrastruktura i biznes opierają się na transporcie wodnym w porcie. Na obecną chwilę jest to jedna z największych gałęzi przemysłu. Jednak wciąż sytuacja przestrzenna ulega zmianie i następuje relokacja portu w kierunku zachodnim Hamburga, co sprawia, że nabrzeżne tereny miasta są odzyskiwane i można wykorzystać je ponownie do innych celów.

Agnieszka ZIMNICKA: Dziękuję. Czy ktoś jeszcze chciałby podzielić się doświadczeniem z miast portowych? Jessico, czy możesz powiedzieć nam coś na temat relacji Sztokholmu z wodą, czy uległa zmianie na przestrzeni lat?

Jessica ANDERSSON: Nie sądzę, by była na to jasna, jednoznaczna odpowiedź. Sporo myślałam podczas tego panelu o tym, jak to wygląda z perspektywy Sztokholmu. Myślę, że bardzo trudno znaleźć jednoznaczną odpowiedź. Reprezentuję Radę Powiatu, w której skład wchodzi 26 gmin, w tym także centrum miasta i gmina Sztokholm, dlatego odpowiedzi mogłyby być nieco inne, gdybyś zapytała tylko o Sztokholm. Myślę, że woda ma znaczenie dla Sztokholmu, ponieważ jest on od niej zależny. Sztokholm powstał nad wodą i z uwagi na nią zaistniało tu miasto. Rozwój nabrzeża jest nieprzerwany, ponieważ water-front istniał tu od samego początku. Jednak pośród nas są koledzy, choćby z Göteborga, którzy przez lata znacznie bardziej wdrożyli podejście strategiczne w rozwój gospodarki wodnej. W kontekście regionalnym w Sztokholmie, z uwagi na warunki towarowe i logistykę, zmuszeni jesteśmy przenieść porty dalej od centrum miasta. Budujemy nowe porty dla większych statków oraz z uwagi na kwestie związane z ochroną środowiska. Jeśli chodzi o rozwój water-frontu, to podchodzimy do niego w kontekście zrównoważonego rozwoju miasta jako całości, a nie jedynie z punktu widzenia atrakcyjności i usytuowania przy wodzie. To ziemia, to cenne grunty, które musimy zagęszczać w centrach miast. Nie tylko dlatego, że mamy water-front, jeśli rozumiecie różnice.

Na zdjęciu, od lewej: Agnieszka Zimnicka, Angelika Szerniewicz-Kwas, Julian Jansen, Douglas Gordon, Susanne Metz, prof. Marek Dutkowski, Erik Pasveer

Agnieszka ZIMNICKA: Zatem czy może pan powiedzieć nam jak wygląda to z perspektywy Göteborga

Per KRISTERSSON: Port w Göteborgu jest portem transoceanicznym, konkurującym z Rotterdamem i Hamburgiem. Jest także największym portem w Skandynawii, co jest niezwykle istotne. Jednak na przestrzeni lat podlegał on zmianom. Z bardzo dużego ośrodka stoczniowego do obecnej sytuacji, w której nie mamy w ogóle przemysłu stoczniowego. Port przemieszcza się z dala od centrum, jak miało to miejsce w Sztokholmie. Obecnie stoimy w obliczu transformacji centrum miasta z dawnych potrzeb transportowych do funkcji mieszkaniowo-biurowej. I to są nasze główne ambicje (podobnie, jak ma to miejsce w Szczecinie) do stworzenia czegoś zupełnie nowego.

Agnieszka ZIMNICKA: Ponieważ jesteśmy w Szczecinie, oddaję głos Angelice ze Szczecina. Jaka jest rola wody w Szczecinie? W jaki sposób zmieniło się znaczenie wody w Szczecinie i czy jest ona nadal siłą napędową dla miasta, które jest miastem portowym?

Angelika SZERNIEWICZ-KWAS: Wiele zostało powiedziane na temat aspektów ekonomicznych dotyczących wody i dlatego chciałabym skoncentrować się na aspekcie planistycznym. Jestem współautorką Polityki Przestrzennej Miasta Szczecina od 2005 roku i wielu innych dokumentów, które zostały opracowane, jak strategia i marka. Wszystkie one opierają się na filozofii mówiącej o tym, że trzeba zbudować listę trwałych elementów zrównoważonego rozwoju, a kanwą tego rozwoju jest bycie nad wodą. Powrót do wody był przedstawiony na wczorajszej prezentacji. Polega on głównie na tym, że mamy bardzo restrykcyjne uwarunkowania, mówiące między innymi o tym, że stare miasto objęte jest ochroną konserwatorską.

Posiadamy także pewne wartości, polegające na tym, że miasto istniało zawsze w łączności z portem. Od 2005 roku został silnie wyartykułowany postulat, że port powinien być przesunięty na nowe tereny, ponieważ dysponuje pewną wyeksploatowaną strukturą portową, jeszcze poniemiecką, która świetnie nadaje się pod adaptacje brakujących funkcji miejskich, natomiast przestaje być potrzebna portowi. Tak, jak zostało powiedziane to wczoraj, te dyskusje już się skończyły. Port będzie naturalnie zwalniał te tereny, ponieważ dojrzał do tej decyzji i potrzebuje nowych technologii i nowej przestrzeni, wynikającej ze zmian cywilizacyjnych.

Chętnie dokonamy adaptacji tych terenów. Natomiast może i przekleństwem, ale i pewną wartością jest fakt, że Szczecin znajduje się w tej fazie rozwoju, gdzie możemy skorzystać zarówno z dobrych, jak i złych doświadczeń tworzenia metropolii.

Po dzisiejszej i wczorajszych prezentacjach widzimy, że wkrótce będziemy mówili o patologii metropolii. Istnieją pewne niebezpieczeństwa, które powodują, że jednocześnie chcemy być dużym miastem, ale i boimy się nieodwracalnych skutków bycia metropolią. Te tereny są objęte planami, jednak istnieje ciągle szansa, by zweryfikować nowe doświadczenia w oparciu o pogłębione badania socjologiczne. Bycie metropolią nad wodą oznacza przede wszystkim zbadanie potrzeb społecznych. Jest to jednak dużo trudniejsze w mieście, gdzie przepływy społeczne i kapitał są niestabilne.

Douglas GORDON: Reprezentuję Helsinki. Chciałbym odnieść się do ostatniego komentarza mojej koleżanki ze Szczecina. Ta konferencja dotyczy metropolii dla ludzi. Dziś rano słyszeliśmy o liberalnych podejściach, które wpływają na wszystkie miasta metropolitalne reprezentowane tu dzisiaj, ponieważ najcenniejsze tereny naszych miast położone są nad water-frontami.

Proces globalizacji oznacza, że zwykli ludzie są z tych terenów wypychani, a jedynie elita może wybierać sobie piękne mieszkania czy domy leżące wzdłuż nabrzeża. W Helsinkach my, jako władze miasta, jesteśmy właścicielami większości gruntów (podobnie jak ma to miejsce w Sztokholmie czy Amsterdamie), i to miasto jest siłą napędową zmian, a nie sektor prywatny. I ma to fundamentalne znaczenie.

Kluczowym przesłaniem tej konferencji jest to, że musimy uwierzyć w planowanie przestrzenne. Nie tylko to robić, ale wierzyć, że poprzez planowanie przestrzenne możemy zarządzać wzrostem naszych metropolii i uzyskamy lepsze miasta dla naszych mieszkańców. Z tego powodu Helsinki w roku 1992 przygotowały plan zagospodarowania przestrzennego, który przeniósł dwa obszary portowe z centrum miasta 14 km na wschód od miasta. Dzięki temu sprowadziliśmy 50 tys. osób do centrum miasta i stworzyliśmy 35 tys. miejsc pracy.

Blisko 50% to mieszkania komunalne, a reszta to mieszkania prywatne. Z tych 15 nowych przedsięwzięć, które realizują obecnie Helsinki, zdecydowana większość jest przeznaczona dla zwykłych ludzi. Ponad 50% ludzi otrzymuje mieszkania czynszowe po rozsądnych cenach. Ważne jest, że to właśnie planowanie przestrzenne do tego doprowadziło. Stworzono plan, a miasto Helsinki działa jako czynnik napędowy zmian i tworzy warunki dla sektora prywatnego jako partnera, a to z kolei redukuje spekulacje i ryzyko dla kapitalistów. Każdy jest zadowolony. Takie jest przesłanie.

Agnieszka ZIMNICKA: Dziękuję. Myślę, że płynnie przechodzimy do następnego tematu, który brzmi: Jakie są scenariusze rozwoju miast portowych w dzisiejszej Europie? Słyszeliśmy o uwalnianiu terenów portowych pod ponowną zabudowę, jak to ma miejsce np. w Helsinkach; nowe projekty takie, jak Kop van Zuid w Rotterdamie; Hafen City w Hamburgu; Battersea w Londynie. Czy to oznacza, że nie ma już miejsca na przemysł morski w centrum miasta? Czy transport wodny jest możliwą alternatywą dla transportu w obszarach miejskich?

Julian JANSEN: Myślę, ze mówimy o dwóch aspektach – rozmawiamy ogólnie o transformacji dawnych obszarów portowych, które leżą w pobliżu centrów miast i o przeniesieniu nowych aktywności portowych. Miasta chcą nadal posiadać działalność portową. W Amsterdamie mamy umowę między władzami portu i władzami miasta dotyczącą właśnie tej kwestii - jak doprowadzić do wymieszania działalności portowej i zabudowy mieszkaniowej, i jak tworzyć nowe miejsca pracy. Potrzebujemy nowego rodzaju portu, ponieważ to, co widzimy w Amsterdamie, to czwarty czy piąty port w Europie. Oczywiście Amsterdam ma długą historię związaną z wodą i działalnością portową, ale nasz port dzisiaj specjalizuje się w paliwach masowych.

Od XIX wieku mamy także drogę wodną na zachód, ku otwartemu morzu, która połączona jest z morzem za pomocą śluz, a zatem nie jest otwarta cały czas. Obecnie mamy inwestycję o wartości 100 mln euro zmierzającą do pogłębienia śluz. Jednak czy tego rodzaju działalność portowa jest zrównoważona dla miasta Amsterdam? Kontenerowce są coraz większe, niebawem nie będą mieścić się w śluzach, a dużą konkurencję stanowi dla nas miasto Rotterdam z największym portem w Europie. Zatem jakie są zrównoważone rodzaje działalności portowej w mieście?

Agnieszka ZIMNICKA: Czy mają Państwo jakieś pytania?

Jessica ANDERSSON: Chciałabym coś dodać – myślę, że tu nie chodzi o rozbudowę portu, przynajmniej nie w Sztokholmie. Zachowujemy port w ramach miasta dla ludzi, a nie dla towarów czy logistyki. Posiadamy duże promy przypływające do Sztokholmu z dużą ilością pasażerów, dlatego chcemy, żeby przypływały do centrum miasta podnosząc przy tym jego wartość. Jeśli chodzi o pozostałą działalność portową, to nie może ona rozwijać się w centrum miasta, ponieważ tereny w mieście są zbyt drogie. Dlaczego należy rozwijać water-fronty? Musimy zacząć od pytania czego potrzebujemy w metropolii? Czy mamy jakieś braki? Czy istnieje potrzeba rozwoju miasta? Nie chodzi o rozwój obszarów nadwodnych dla samych siebie, tylko w kontekście potrzeb całego miasta. Tak się złożyło, że pewne obszary w centrach naszych miast są nad wodą i nie jest to nic negatywnego. Są też blisko transportu publicznego. Dzięki temu możemy tworzyć efektywną strukturę miejską. Ktoś mógłby się sprzeciwić, ale uważam, że to jest najważniejsze. Do tego możemy dokładać atrakcyjność i tworzyć dobre środowisko w pobliżu wody, ale jeśli nie mielibyśmy potrzeb związanych z zabudową mieszkaniową, to nie robilibyśmy tego tak, jak robimy to obecnie. Dlatego uważam, że pytanie jest zbyt wąsko postawione.

Agnieszka ZIMNICKA: Czyli rozumiem, że potrzebujemy po prostu terenów do rozbudowy naszych miast? Jeśli te tereny są położone nad wodą, to jest to dodatkowa korzyść, ze względu na zmianę struktury przemysłu morskiego.

Jessica ANDERSSON: Tak, dokładnie.

Susanne METZ: Chciałabym coś dodać, ponieważ myślę, że mamy podobną sytuację w Hamburgu. Ponieważ jesteśmy miastem położonym nad rzekami, mamy dużą szansę rozwoju tych obszarów poportowych. Port przesuwa się na zachód i na nowo organizuje się z uwagi na coraz większe statki. Na uwolnionych terenach mamy drugą szansę na stworzenie miasta odpornego na wodę w znaczeniu ochrony przeciwpowodziowej czy przeciw silnym opadom deszczu. Jeśli chodzi o ponowną zabudowę terenów portowych – wypełniamy to ziemią, zagęszczamy ziemię i tworzymy koncepcje budowy osiedli mieszkaniowych, biurowców czy też funkcji mieszanych wszędzie tam, gdzie to jest możliwe.

Zawsze istnieją także ograniczenia związane np. z hałasem czy zanieczyszczeniem z uwagi na spaliny ze statków. Są to pewne wyzwania, jednak mogą stać się nowymi rejonami miasta, gdzie mieszkanie stanie się bardzo atrakcyjne. Planujemy budowę 6 tys. mieszkań w Hamburgu, ale chcemy to podnieść do 8 tys. rocznie. Posiadamy różnorodność w strukturze mieszkań – mamy mieszkania własnościowe, czynszowe i socjalne. Realizowanie tych założeń wymaga również planowania przestrzennego i musi być podparte koncepcją społeczną, gdyż nie chodzi tylko o biznes. Konieczne jest, by całościowa koncepcja była zintegrowana.

Douglas GORDON: W mojej opinii planowanie przestrzenne musi być proaktywne, a nie reaktywne. Natomiast większość planowania miejskiego w Europie jest obecnie reaktywna. Reagujemy na działania ludzi, którzy mają pieniądze i są właścicielami terenu. Dlatego w Helsinkach stworzyliśmy wizje przyszłościowe w planie przestrzennym regionu i miasta. Jedną z takich wizji była wizja morska, ponieważ Helsinki mają 320 km linii brzegowej. Osiem milionów pasażerów podróżuje rocznie między Helsinkami a Tallinem i jak na tak mały kraj, liczący zaledwie 5,4 miliona mieszkańców, to bardzo duża liczba. Kolejne 3,5 miliona osób każdego roku płynie do Sztokholmu. Dlatego musimy to wszystko umieścić w wizji, by podróżowanie pomiędzy tymi krajami było łatwiejsze i bardziej dostępne. Dodatkowo wizja przestrzenna powinna powiązać dziewięć nowych planowanych water-frontów ze sobą, gdzie największy z nich pomieści 40 tys., a najmniejszy – 8 tys. ludzi.

Musimy połączyć je ze sobą za pomocą transportu publicznego: kolei, metra czy tramwajów. W innym przypadku tereny te będą odizolowane i nie staną się częścią nowego miasta i nowego regionu miejskiego. Zatem chodzi o to, w jaki sposób integrujemy water-fronty w strukturze metropolitalnej w przyszłości i nie jest to łatwe zadanie.

Agnieszka ZIMNICKA: Czy jest miejsce dla publicznego transportu wodnego w metropoliach?

Douglas GORDON: Oczywiście. Przede wszystkim może to być rozwiązanie przejściowe, zanim zostaną zrealizowane droższe rozwiązania, takie jak tunele samochodowe, nowe metro, tudzież budowa mostu dla szybkiego tramwaju. Tak, jak to robimy właśnie w Helsinkach – będziemy mieli małe promy, które będą działać co 5-10 minut w godzinach szczytu łącząc te nowe, nadbrzeżne osiedla z sercem miasta.

Agnieszka ZIMNICKA: Widzę, że Profesor Dutkowski chciałby zabrać głos.

Profesor Marek DUTKOWSKI: Być może to pytanie będzie bardziej prowokacyjne, ale skierowane jest szczególnie do polskiej publiczności. Mamy reprezentację ze wszystkich największych portów z północnej części Europy, z Rotterdamu i Helsinek, jak również z Hamburga. Jedno pytanie: kto jest właścicielem gruntów w tych portach?

Erik PASVEER: Rotterdam.

Susanne METZ: W Hamburgu, to Miasto Hamburg poprzez władze portu.

Douglas GORDON: Miasto Helsinki.

Jessica ANDERSSON: Miasto Sztokholm poprzez osobną spółkę.

Julian JANSEN: Zarząd Portu w Amsterdamie, który w 100 % jest własnością miasta.

Angelika SZERNIEWICZ-KWAS: Władze portu, które nie są instytucją na poziomie władz lokalnych, ale podlegają pod władze państwowe, pod Skarb Państwa.

Agnieszka ZIMNICKA: Nie są własnością lokalną, ale znajdują się w rękach publicznych. Jednak to władze publiczne lokalne mają większe znaczenie, ponieważ bardziej efektywnie i skutecznie mogą rozwiązywać problemy, jakie się pojawiają i pozyskują pieniądze z tych korzyści. Mamy tu reprezentanta Paryża - Thierry Petit. Rozmawialiśmy o dużych portach, morskich portach, portach z dostępem do morza, ale jaka jest rola rzeki w Paryżu? Czy Paryż również przeżywa tego rodzaju progresywną przebudowę nabrzeży i jak to wygląda?

Thierry PETIT: Pracuję w regionie Paryża, więc sytuacja jest dość złożona. Dla samego Paryża jako miasta, tereny nadwodne są w większości terenami mieszkalnymi i miasto Paryż stara się zadbać o rozwiązania logistyczne. Nie łatwo jest przekazywać środki firmom po to, aby mogły tam funkcjonować, dlatego miasto stara się wprowadzić nowy rodzaj logistyki, tzw. miękkie rozwiązania logistyczne tak, aby wspierać wykorzystanie rzeki. Na poziomie regionu mamy Zarząd Portu Paryża, który ma kilka lokalizacji i podejmuje inicjatywy łączenia wysiłków z innymi władzami portowymi wzdłuż Sekwany, aż do Loary. Zatem ideą jest, zainicjować działania na bramie Paryża, jak miało to miejsce na bramie Londynu, i skoordynować je z władzami portowymi, w celu zadbania o rozwój gospodarczy całego obszaru.

Agnieszka ZIMNICKA: Dziękuję bardzo za tę wypowiedź. Susanne?

Susanne METZ: Chciałabym zadać pytanie związane z kandydaturą Paryża do organizacji igrzysk olimpijskich. Czy mieszkańcy będą mogli pływać w Sekwanie do 2024? Myślę, że to bardzo dobry cel powiązany z poprawą stanu środowiska naturalnego, połączenia z rzeką i socjalnego wymiaru terenów nadwodnych. Myślę, że jest to bardzo istotne, może mógłbyś powiedzieć nam coś o tym?

Thierry PETIT: Nie jestem specjalistą w zakresie jakości wody, ale mogę powiedzieć, że były mer Paryża Jacques Chirac, który stał się później francuskim prezydentem wystosował trzydzieści lat temu taki postulat. To ciekawe, że akurat o to pytasz, ponieważ w zeszłym tygodniu po raz pierwszy na Sekwanie odbyły się zawody pływackie, w których wzięło udział 150 osób. Organizatorzy mieli specjalne zezwolenie, ponieważ jakość rzeki nie jest jeszcze idealna. Jakość wody nie pozwala na cykliczne pływanie, ale w tym konkretnym konkursie można było na to zezwolić. Staramy się iść dalej, jakość wody poprawia się stopniowo. Również dzięki temu, że zostały przeniesione niektóre gałęzie przemysłu.

Agnieszka ZIMNICKA: Dziękuję bardzo. Myślę, że możemy przejść do ostatniego tematu, którym jest współpraca. Czy istnieją realne szanse na funkcjonowanie sieci metropolii? Hanza została reaktywowana w 1980 i działa bardziej w formie sojuszu kulturowo-społecznego. Czy stowarzyszenia gospodarcze miast portowych są opłacalne? Jak to działa w Zatoce Fińskiej? Czy Helsinki, Tallin i Petersburg utworzyły partnerstwo ponadnarodowe?

Douglas GORDON: Brałem udział w tworzeniu wizji przestrzennej razem z siecią METREX. Inicjatywę nazwano "PolyMetrex" i był to projekt UE INTERREG IIIC z 2008 roku kierowany przez METREX. Zagadnienia planistyczne związane z zagospodarowaniem nabrzeża morskiego nie są po prostu kwestią miasta, to nie jest także kwestią metropolii, jest zagadnieniem makro-regionalnym. Projekt PolyMetrex działał w latach 2004-2008. Dwa ze studiów przypadków związane były z Helsinkami.

Na jeden składał się makroregion Helsinki, Petersburg i Tallin. Stworzyło to wizję przestrzenną dla Zatoki Fińskiej. Przyglądaliśmy się także zagadnieniom komunikacyjnym i potrzebom utworzenia ponadnarodowego szybkiego korytarza Helsinki-St.Petersburg z czasem przejazdu w niecałą godzinę, a następnie budową tunelu kolejowego pomiędzy Helsinkami i Tallinem. Wielu z moich kolegów było sceptycznie nastawionych do tego już w 2008 roku. W ubiegłym roku burmistrzowie Tallina i Helsinek podpisali umowę finansową, odnośnie geofizycznych możliwości i szans na budowę tunelu. Wynikło to z wizji planistycznej i pracy, którą zrealizowano w ramach sieci METREX. Musimy pamiętać o tym, aby to co robimy tutaj podczas prac i spotkań METREX, zabrać z nami do miejsca naszej codziennej pracy. Staramy się pokazać relacje między tym, czego uczymy się tutaj, przez realizację tego w Helsinkach. W rezultacie sześć lat później, Helsinki realizują projekt INTERREG V Rail Baltica. Ten projekt również został zainicjowany przez sieć METREX. Myślę więc, że powinniśmy być z tego bardzo dumni.

Agnieszka ZIMNICKA: Julian, a jak z tworzeniem powiązań w ramach Hanzy?

Julian JANSEN: Myślę, że miasta portowe mogą się wiele nauczyć od siebie nawzajem i korzystać z wzajemnego doświadczenia. Wyjątkowe we współpracy hanzeatyckiej jest, że była to bardzo wczesna, historyczna forma europejskiej sieci miast, a teraz reaktywowała się ponownie. Myślę, że istnieją trzy główne elementy tej współpracy, ponieważ wszyscy stoją wobec takiego samego rodzaju wyzwań. Pierwszym wyzwaniem jest przekształcenie dawnych dzielnic portowych w centrum miasta, które nawiązuje również do tego, co powiedział Douglas na temat procesu gentryfikacji. Jak włączyć w to miasta? Wiele nauczyliśmy się w czasie 30 lat, w związku funduszami rozwoju pozwalającymi temu przeciwdziałać. Nie powinniśmy na pewnych obszarach umieszczać czegoś, co różni się od otoczenia, co nie jest prawdziwe – być może łączy się na mapie, w planie, ale w rzeczywistych warunkach miasta naprawdę nie da się tego zintegrować. Nie chodzi w tym jedynie o plany dla dewelopera, ale bardziej o formę transformacji i pokazanie jak można to zrobić. Jak korzystać z kreatywności? Dowiedzieliśmy się wiele o tym w ciągu 30 lat i możemy wymieniać się tą wiedzą.

Druga rzeczą jest rzeczywista gospodarka i działalność portu. Podniosłem temat zrównoważonego rozwoju portów w przyszłości. W jaki sposób sobie z tym poradzić? Często są to zbyt różne światy, świat miejskiego planowania i świat gospodarki i działalności portów. Mimo, że fizycznie w przestrzeni stykają się one ze sobą. Tak więc, również tutaj możemy się nauczyć, a może powinniśmy specjalizować się w realizacji handlowych umów gospodarczych między nimi.

Trzecią sprawą jest to, jak współpracować między miastami, regionami i władzą portów oraz czego oczekiwać w swoim rozwoju regionalnym.

Agnieszka ZIMNICKA: Tak, proszę Gordon.

Douglas GORDON: Bardzo ważnym elementem, którego nauczyłem się podczas pracy w Helsinkach (ponieważ pracowałem wcześniej 20 lat w Londynie), jest cierpliwość. Planowanie przestrzenne nie odbywa się z dnia na dzień. Plan przestrzenny Helsinek przesunął dwa duże porty w centrum miasta na wschód i dopiero po 20 latach, licząc od dnia narysowania planu, zaczęły się pierwsze prace. W związku z tym planowanie przestrzenne nauczyło mnie cierpliwości. Musimy tego uczyć naszych polityków. Planiści przestrzenni są w trudnej sytuacji, w której politycy są wybierani na cztery lata i chcą odpowiedzi w ciągu czterech lat. Musimy nauczać i pokazać równowagę między czteroletnim planem działania i długoterminowym planowaniem strategicznym z horyzontem czasowym 40 lat. To jest coś, co jest bardzo ważne, by przedostało się do świadomości naszych polityków.

Agnieszka ZIMNICKA: Dziękuję. Czy są jakieś pytania albo ktoś chce coś dodać?

Martin Aarts: To o czym obecnie mówimy w Rotterdamie, to nie wychodzenie portu z miasta, ale synergia stosunków między portem i miastem. Jeśli masz port w centrum miasta, możesz go oczywiście przenieść i uzyskać w ten sposób cenne tereny. Możesz rozwinąć je pod kątem wysokiej jakości przestrzeni, dużej gęstości zabudowy, bez względu na standard życia. Jednak jeśli przeniesiesz tę działalność bardziej na peryferia to masz mniejsze szanse rozwoju miasta o wysokiej jakości.

Port w mieście daje też inne szanse. Na przykład, przemysł kreatywny związany z portem. Mamy do czynienia ze start-upami, które mają czasem więcej niż 100 milionów zysku, ponieważ myślą w skali światowej. Jednym z przykładów jest start-up w Delph, który został ulokowany na starym nabrzeżu (starej dzielnicy portowej), ale nie jest to połączenie portu i przestrzeni mieszkalnej. W ramach jego działalności wymyślono między innymi innowacyjny bezpieczny trap prowadzący na statek lub platformę reagującą na dynamiczne zmiany pogody. To rozwiązanie stało się na tyle nowatorskie, że obecnie wiele firm traktuje to rozwiązanie jako obowiązujący standard. Tym samym firma z Delph sprzedaje swój projekt na całym świecie. Tego rodzaju firm, które są połączone z portem, jest więcej. Uważam, że dobrą rzeczą jest, że te stare magazyny, do tej pory mało wykorzystywane, stały się dobrą przestrzenią dla ludzi. To nie jest już tylko miasto, jest to rodzaj miejsca pracy i wszystko, co się z tym wiąże.

Zatem promujemy, nie tylko pozostawienie tego portu, ale także korzystanie z portu i połączenie z nim sił. Jest to rodzaj nowego sposobu rozwoju portu. Jeśli mogę coś zareklamować: 19 i 20 października tego roku odbędą się warsztaty na temat tej bezprecedensowej synergi pomiędzy portem i miastem. Myślę, że z tego co Julian powiedział, również można dużo się nauczyć. Dwadzieścia lat temu też mieliśmy plany, żeby wszystko zniknęło i chcieliśmy, aby miasto przesunęło port, a teraz jesteśmy zadowoleni, że to nie zostało zrealizowane. Tak więc uczymy się z dnia na dzień.

Agnieszka ZIMNICKA: Doskonały przykład, to naprawdę doskonały przykład.

Julian JANSEN: Myślę, że to prawda, że miasta i porty mogą dzielić się wiedzą, i może to być kierunek przyszłości. Ważne, żeby być innowacyjnym.

Angelika SZERNIEWICZ-KWAS: Dodam, że istotna dla rozwoju planistycznego miast jest stabilność prawa i cierpliwość oraz konsekwencja w realizacji wytyczonej polityki rozwoju.

Jessica ANDERSSON: Ciągle czegoś brakuje mi w tej dyskusji. Martin wspomniał o tym. Poruszamy temat planowania przestrzennego, ale głownie w kontekście budynków. Chodzi także o to, aby wykorzystać bliskość wody dla rozwoju naukowego, dla tworzenia interesów opartych na nim i, w związku z tym, wszystkie działania muszą zostać zintegrowane. Na pewno Sztokholm ma na tym polu jeszcze dużo do zrobienia. Morze Bałtyckie przyciąga do nas turystów. To jeden z aspektów, o którym warto także wspomnieć. Drugim są zmiany klimatyczne. Podczas tej rozmowy nie słyszałam nic o adaptacji do zmian klimatu i osobiście myślę, że należy pamiętać o dużym zagrożeniu ze strony wody. Postrzegamy wodę tylko jako szansę, ale niesie ona za sobą także wyzwania. Planowanie przestrzenne zmienia się pod kątem podejścia do rosnącego poziomu morza. Mamy powodzie, mocne opady deszczu, podnoszący się poziom wody i to musi coś oznaczać.

Agnieszka ZIMNICKA: Zdecydowanie tak, dodatkową rzeczą są zanieczyszczenia i ich monitoring. Woda jako wspólne dobro, które razem dzielimy, powinna wymuszać na nas współpracę i wspólne poczucie odpowiedzialności za jej jakość. Nie tylko Paryż, ale wszystkie miasta nad Sekwaną i wokół Zatoki Fińskiej, powinny współuczestniczyć w dbaniu o jakość wód.

Douglas GORDON: Muszę powiedzieć, że w Helsinkach mamy politykę, która zabrania budować na wybrzeżu. Miasto realizuje wiele parków i każdy kilometr na nabrzeżu musi być otwarty dla mieszkańców. Nawet, jeśli niektóre z budynków czy bloków mieszkalnych budowane są w pobliżu pierzei morza, muszą być dobrze usytuowane i otwierać się na wybrzeże. Helsinki automatycznie lokują budynki obecnie w strefie minimum siedmiu metrów nad poziomem morza, tak więc zmiany klimatu nie są jeszcze zagrożeniem. W najbliższych latach poziom wody w Bałtyku nie dojdzie do tej wysokości. Jednakże chciałbym zwrócić uwagę, czy nawet otworzyć dyskusję z Martinem (Rotterdam), dlatego poprosiłem go wcześniej, aby wyraził swoją opinię. Zrównoważony rozwój i korzyści ekologiczne związane z przemieszczeniem naszych portów na wschód oznaczają, że możemy zatrzymać przepływ ciężkich ciężarówek przegubowych przejeżdżających przez centrum miasta. Helsinki zbudowały specjalne połączenie kolejowe do Rosji, na północy i wschodzie, a teraz budujemy coś, co nazywa się Logistycznym Korytarzem E 18, który przechodzi przez całą drogę, a także przez Sztokholm i jest bezpośrednim wynikiem interwencyjnego planowania przestrzennego. Patrząc w przyszłość: 20, 30, 40 lat naprzód, myślimy, co byłoby najlepsze dla struktury miasta i struktury metropolitalnej. Pozwoli to na przewóz ładunków, nowych towarów high-tech, zwiększenie przepływów i rozwój. Już teraz czerpiemy korzyści gospodarcze i w ciągu kilku lat będzie to coraz bardziej opłacalne. Wielką rzeczą jest to, że wykorzystane zostały pieniądze miasta, a nie regionalne, i to właśnie miastu zostaną zwrócone w ciągu 12 lat. Jesteśmy już na dobrej drodze, co oznacza, że interwencyjne planowanie przestrzenne może zarabiać pieniądze dla swoich obywateli. Jest to sytuacja korzystna. Zatem wiadomość dla władz lokalnych i regionalnych jest taka, że należy kupować ziemie jako własność publiczną, ponieważ teraz jest ona tańsza i, w perspektywie stu lat, obywatele będą im za to wdzięczni.

Agnieszka ZIMNICKA: I tym optymistycznym akcentem zakończymy dyskusję. Dziękuję.

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

METREX Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych

METREX to Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych. Została założona w 1996 roku w ramach Metropolitan Regions Conference w Glasgow, wspierana przez lokalne władze, organy rządowe oraz przez generalną Dyrekcję ds. Polityki Regionalnej Miejskiej Komisji Europejskiej.

METREX to sieć współpracy, w której skład wchodzą praktycy, eksperci, politycy, reprezentanci instytucji publicznych szczebla regionalnego, krajowego i europejskiego zajmujący się tematyką gospodarki przestrzennej i rozwojem obszarów metropolitalnych.

W obszarze rozwoju przestrzennego Metrex stawia sobie za zadania:

- zapobieganie niezrównoważonemu rozwojowi w regionach
- ochronę wrażliwych obszarów i zasobów
- prognozowanie czynników zmierzających do długotrwałego rozwoju
- prezentowanie zagadnień istotnych w publicznej debacie
- umożliwienie realizacji planowania przestrzennego i rozwoju strategicznego

W obszarze gospodarki przestrzennej Metrex adresuje istotne gospodarczo i społecznie zagadnienia dotyczące:

- Identyfikacji i definicji regionów i obszarów metropolitalnych
- prognozowania zmian gospodarczych i społecznych wpływających w średnim i długim okresie na kwestie polityki przestrzennej
- identyfikacji istniejących i przyszłych problemów i szans rozwojowych
- badania sektorowego i terytorialnego wpływu na problemy dotyczące regionalnych strategii, polityk, programów i projektów;

Województwo Zachodniopomorskie jest członkiem organizacji Metrex od 2011 roku, a Miasto Szczecin od 1999 roku. Udział w pracach Stowarzyszenia zapewnia możliwość wpływania na proces kreowania europejskich strategii rozwoju i planowania przestrzennego, daje możliwość współpracy z innymi miastami i regionami w obszarze konkretnych wspólnych problemów rozwojowych dotyczących np.. kształtowania polityki metropolitalnej, wpływu zmian klimatycznych, przestrzennych relacji policentrycznych, partnerstwa miejsko-wiejskiego oraz mobilności.

Sekretariat Sieci Metrex
70 Cowcross Street
London
EC1M 6EJ
United Kingdom

+44 (0) 7501 969 400
http://www.eurometrex.org/

METREX The network of European Metropolitan Regions and Areas

REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Plac Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin, tel.: (+48)91 432-49-60
fax: (+48)91 432 49 62, e-mail: biuro@rbgp.pl, www.rbgp.pl