



## REGION POMORZA ZACHODNIEGO W TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU<sup>1</sup>

### WEST POMERANIA REGION IN TRANSBOUNDARY RELATION

**Lechosław Czernik<sup>2</sup>**  
dr inż. arch.

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

### STRESZCZENIE

Warunki naturalne Regionu, położenie geopolityczne, szczególnie biorąc pod uwagę jego transgraniczny charakter, jak również główne funkcje rozwoju – gospodarka, innowacje – technologie, infrastruktura transportu i energii, turystyka, nauka, zasoby kulturowe i infrastruktura ochrony środowiska stanowią perspektywy dla rozwoju transgranicznego regionu o metropolitalnym charakterze odgrywającego znaczącą rolę na obszarze Euroregionu Pomerania.

### ABSTRACT

Natural conditions of Westpomerania Region, geopolitical location, especially taking into consideration its transboundary character, as well as main development functions – economy, innovations-technology, transport and energy infrastructures, tourism, science, information society, cultural resources and infrastructure for environmental protection consists prospects for the development of transboundary region of metropolitan character playing significant role within Euroregion Pomerania.

### WSTĘP

Region Pomorza Zachodniego ze względu na swoją specyfikę wynikającą z geopolitycznego położenia zajmuje szczególne miejsce w zakresie transgranicznego oddziaływania. Jest obszarem przenikania się struktur zagospodarowania przestrzenne-

<sup>1</sup> Materiał opracowany dla Międzynarodowych Warsztatów organizowanych w Szczecinie w 2009r. przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Urbanistów i Planistów Regionalnych (ISOCARP) i Urząd Miasta Szczecina, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny.

<sup>2</sup> Informacja o autorze na końcu artykułu / Note about author on the end of paper.

go cennych w aspekcie zasobów środowiska naturalnego, kulturowego i fizjonomicznego krajobrazu w strefie pasma brzegowego Bałtyku, strefy buforowej Zalewu Szczecińskiego łączącej układ portów Szczecina i Świnoujścia, w strefie oddziaływania miasta o znaczeniu kształtujących się funkcji metropolitalnych – Szczecina. Opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego jest zadaniem samorządu wojewódzkiego. Organizacja przez ISOCARP (International Society of City and Regional Planners) – Międzynarodowe Stowarzyszenie Urbanistów i Planistów Regionalnych, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie międzynarodowych warsztatów w kontekście opracowania niezależnego stanowiska ekspertów zewnętrznych dla prac planistycznych na rzecz szczecińskiej metropolii było istotnym wyzwaniem dla Zespołu Doradczego Planowania Przestrzennego (Urban Planning Advisory Team - UPAT) wyłonionego spośród członków ISOCARP. Celem warsztatów było opracowanie możliwych do praktycznego zastosowania rekomendacji do planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego w ramach planu rozwoju całego regionu. Specyfika Pomorza Zachodniego znalazła odzwierciedlenie w analizowanych zagadnieniach:

- Wizerunek, tożsamość i współzarządzanie
- Sieci transportowe i komunikacyjne
- Relacje międzyregionalne i transgraniczne.

Warsztaty z udziałem ekspertów ISOCARP były pierwszymi organizowanymi w Polsce. Celem niniejszego opracowania było przybliżenie uczestnikom warsztatów ogólnego zakresu specyfiki transgranicznego oddziaływania w obszarze regionu Zachodniopomorskiego.

## **POCZĄTKI WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ**

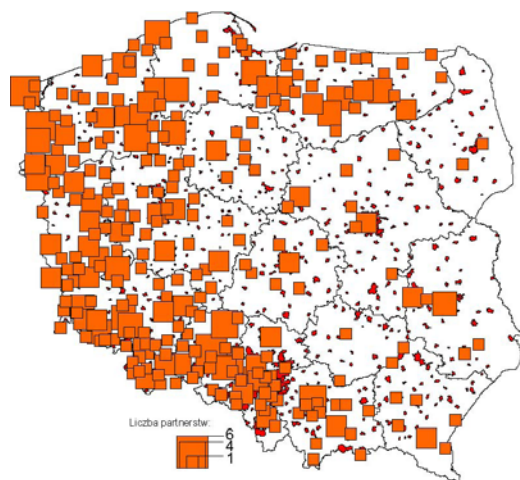
Współpraca transgraniczna na Pomorzu Zachodnim została zainicjowana w 1972 r. po podpisaniu przez rządy Polski i Niemiec dokumentów dotyczących transgranicznego oddziaływania i dobrosąsiedztwa. Pierwsze koncepcje, które odgrywały rolę współpracy obejmowały obszary wzdłuż linii granicznej po obu stronach. Bardziej szczegółowy program obejmował koncepcję wysp Uznam – Wolin na obszarze Świnoujście - Ahlbek. Ze względu na późniejszą sytuację polityczną i całkowity proces izolacji koncepcja nie została zrealizowana ani rozpatrzona.

Zmiany w Europie po 1990r odzwierciedlają się w spontanicznym zainteresowaniu problematyką transgraniczną w obszarze polsko-niemieckiego pogranicza. Współpraca ze stroną niemiecką jest realizowana na trzech poziomach: centralnym, regionalnym i lokalnym. Oddziaływanie na szczeblu państwowym jest realizowane w formie międzyrządowych porozumień, umów, które SA realizowane na niższych poziomach.

Niżej podano zestawienie podstawowych porozumień, listów intencyjnych dotyczących współpracy transgranicznej województwa zachodniopomorskiego:

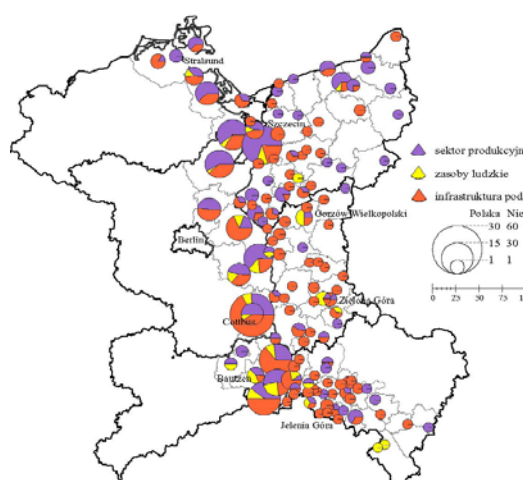
- Wspólne oświadczenie o współpracy transgranicznej między województwem zachodniopomorskim a krajem związkowym Meklemburgia–Pomorze Przednie (podpisane 18 czerwca 2000 r.);
- Wspólne oświadczenie o współpracy między województwem zachodniopomorskim a krajem związkowym Brandenburgia (podpisane 7 grudnia 2001 r.);
- Wspólna deklaracja Sejmiku województwa zachodniopomorskiego i Parlamentu Meklemburgii – Pomorza Przedniego (podpisana 14 września 2001 r.)
- Wspólna deklaracja o międzyregionalnej współpracy parlamentów w Południowym Basenie Morza Bałtyckiego (Województwo Zachodniopomorskie, Pomorskie, Meklemburgia–Pomorze Przednie, Szlezwik-Holsztyn) (podpisana 27 kwietnia 2004 r.);
- Rezolucja V Forum Parlamentów Południowego Bałtyku (podpisana 20-22 maja 2007 roku).

Duże znaczenie w relacjach na poziomie regionalnym i lokalnym stanowią porozumienia i umowy zawierane pomiędzy samorządami na szczeblach regionalnym, lokalnym pomiędzy gminami, miastami partnerskimi. Dobrze rozwiniętą współpracę z Niemcami postrzega się w województwach zachodnich w postaci umów podpisanych z zagranicznymi partnerami, udziałem w różnych programach współpracy, a także w nieformalnych kontaktach mieszkańców. Lokalna współpraca oparta na inwencji, aspiracjach, kwalifikacjach znajduje wyraz w 500 umowach partnerskich pomiędzy graniczącymi gminami i miastami co stanowi istotny wkład do transgranicznego oddziaływania 2/3 gmin pogranicza.



Il. 1. Lokalizacja miejsc zawieranych Polsko-Niemieckich umów o współpracy. Źródło: M. Tokarczuk, *Polsko-Niemieckie miasta partnerskie*, maszynopis pracy magisterskiej w Zakładzie Zagospodarowania Przestrzennego IGIRR UW; Warszawa 2005

Pic. 1. Location of Polish–German Agreements of Cooperation in Poland. Source: Tokarczuk M. (2005) *Polsko-Niemieckie miasta partnerskie*, maszynopis pracy magisterskiej w Zakładzie Zagospodarowania Przestrzennego IGIRR UW



Il. 2. Lokalizacja miejsc zrealizowanych projektów w regionie transgranicznym; Źródło: S Ciok, *Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec; Ekspertyza do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008

Pic. 2. Location of implemented Projects in transboundary regions; Source: Ciok Stanisław; *Uwarunkowania rozwoju przestrzennego polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec*

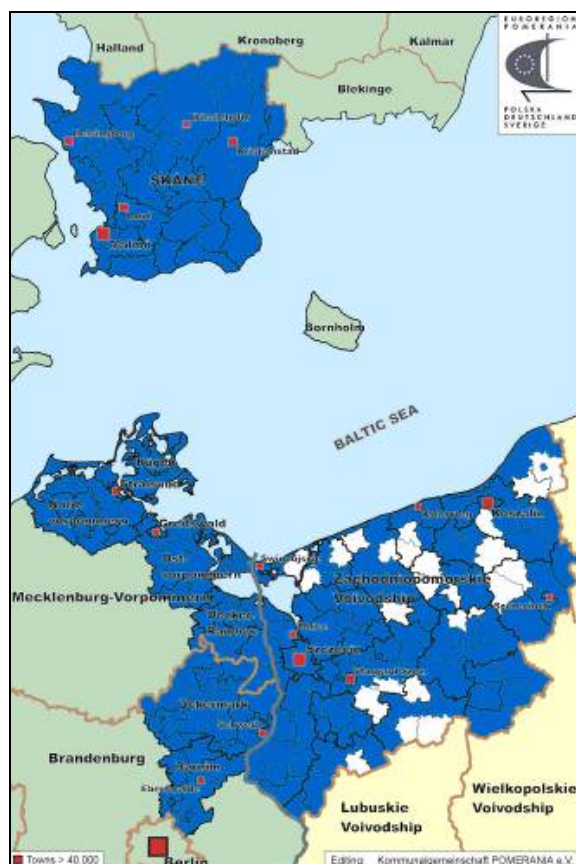
### Ramy instytucjonalne – euroregionu Pomerania

Euroregion Pomerania obejmuje transgraniczne regiony Polski, Niemiec a także region transgraniczny Szwecji i funkcjonuje opierając się na członkostwie:

- Miasto Szczecin
- Komunalny Związek Celowy Gmin Pomorza Zachodniego KZC GPZ “Pomerania” z chwili obecnej 77 miastami i gminami jako członkami (stan na dzień 30.04.1999);
- Związek Komunalny Europaregion Pomerania e.V.(RFN) – związek, którego członkami jest sześć powiatów ziemskich i dwa powiaty grodzkie;
- Związek Gmin Skanii (33 gminy w Szwecji).

Struktura organizacyjna Euroregionu w obecnym i przyszłym procesie rozwoju poprzez szeroki zakres zadań i projektów umożliwia rozwój trwałych kontaktów i multidyscyplinarną, transgraniczną współpracę dla zrównoważonego rozwoju.

Współpraca w Euroregionie Pomerania obejmuje działalność na rzecz zrównoważonego rozwoju regionu oraz na rzecz zbliżenia społeczeństwa i instytucji na obszarze jego terytorium.



Il. 3. Euroregion Pomerania. Źródło: Komunalgemeinschaft Pomerania e.v. Löcknitz 2007

Pic. 3 Euroregion Pomerania. Source: The Association of Local Authorities Euroregion POMERANIA e.V

Cel ten można osiągnąć poprzez:

- podniesienie standardu życia mieszkańców zamieszkujących terytorium poprzez wzajemne wspieranie w gospodarczych inwestycjach i programach, zawodowej edukacji i programów kształcenia oraz programach na rzecz walki z bezrobociem;
- wspieranie ideałów europejskiej jedności i międzynarodowej świadomości;
- współpracę i wymianę doświadczeń pomiędzy stowarzyszeniami, naukowcami, stowarzyszeniami gospodarczymi, zespołami kulturalnymi i ugrupowaniami młodzieżowymi, a w szczególności te formy współpracy i wymiany, które służą wzajemnemu zrozumieniu społeczeństw po obu stronach granicy;
- zarządzanie i poprawa w zakresie ochrony środowiska naturalnego oraz rozwój obszarów wiejskich;
- rozwój i dostosowanie infrastruktury technicznej do potrzeb transgranicznego i regionalnego transportu;
- rozwój współpracy gospodarczej, wymianę technologii know-how i transfer innowacji technologicznej;
- ustanowienie kompleksowego systemu informatycznego dla wymiany danych w euroregionie;
- rozwój skoordynowanego transgranicznego planowania regionalnego;
- współpracę w zakresie walki z żywiołami;
- wsparcie w poszukiwaniu rozwiązań dla problemów transgranicznych pasantów.

Euroregion Pomerania pełni funkcję międzynarodowego regionu w zakresie systemu transportowego (o charakterze multimodalnym) pomiędzy Skandynawią i Europą Południową jak również pomiędzy Wschodnią i Zachodnią Europą. Regionalne porty morskie

i śródlądowe takie jak Helsingborg (S), Malmö (S), Trelleborg (S), Ystad (S), Åhus (S), Szczecin (PL), Swinoujście (PL), Police (PL), Sassnitz/Mukran (D), Stralsund (D), Schwedt nad Odrą (D) i Eberswalde (D) wzmacniają znaczenie dróg wodnych morza Bałtyckiego i dróg wodnych śródlądowych kształtujących znaczny potencjał dla zewnętrznych i wewnętrznych powiązań. Regionalne porty lotnicze Szczecina w Goleniowie, Malmö (S) funkcjonujące na potrzeby przewozów pasażerskich zapewniają powiązanie z innymi europejskimi portami lotniczymi.

Niezależnie od korzystnych uwarunkowań geograficznych niski poziom ekologicznego zanieczyszczenia stanowi jeden z ważnych i atrakcyjnych elementów euroregionu. Rozwój gospodarczy i rozwój turystyki powinny być dostosowane do zasobów istniejącej struktury środowiska w celu zachowania ich nienaruszalności. Ponadto kulturalna oferta w głównych miastach powinna być zwiększona. Specyficzną rolę w tym zakresie odgrywa obecnie kształtujący się obszar metropolitalny Szczecina będącego w przeszłości potencjalną stolicą Pomorza Zachodniego.

Współpraca transgraniczna w regionie Pomorza Zachodniego w interpretacji Urzędu Marszałkowskiego wynika z geopolitycznego położenia województwa zachodniopomorskiego ze względu na nadmorskie usytuowanie, unikatowe i potencjalne wartości środowiska Doliny Rzeki Odry, dostępności do środkowoeuropejskiego korytarza transportowego (CETC), potencjału ekonomicznego, potencjału walorów turystyki, jak również ze względu na długoletnie doświadczenia współpracy z miastami i ze szkołami wyższymi za granicą.

Ramy instytucjonalne współpracy są oparte na działalności Polsko-Niemieckiej Międzyrządowej Komisji Współpracy Regionalnej i Transgranicznej, oraz na Partnerstwie Odry.

Instrumenty transgranicznej współpracy (zawierane umowy partnerskie, listy intencyjne):

- fundusze Unii Europejskiej;
- programy edukacyjne;
- wspólne prezentacje, działalność wystawiennicza, targi;
- praktyki zagraniczne, wymiana studialna;
- praktyczny udział w zagranicznych organizacjach.

Partnerzy współpracy w Regionie Zachodniopomorskim reprezentują samorządy lokalne, szkoły wyższe, instytucje naukowo-badawcze, i ośrodki kształcenia, instytucje anty-kryzysowe, środowisko artystyczne, organizacje młodzieżowe, organizacje kulturalne i turystyczne.

### **Współpraca w obszarze Morza Bałtyckiego**

Współpraca w obszarze Morza Bałtyckiego obejmuje następujące regiony partnerskie: Region Scania (Szwecja), Kraj Związkowy Mecklenburgia Pomorze Przednie (Niemcy), Kraj Związkowy Szlezwig Holsztyn (Niemcy), Wole Miasto Hanzeatyckie Hamburg (Niemcy), Region Oulu (Finlandia), Powiat Kaliningrad (Federacja Rosyjska), Region Kłajpeda (Litwa), Powiat Wileński (Litwa), Region Pärnu (Estonia).

### **Współpraca w obszarze dorzecza rzeki Odry**

Uczestnicy współpracy: Kraj Związkowy Mecklenburgia Pomorze Przednie (Niemcy), Kraj Związkowy Brandenburgia (Niemcy), Kraj Związkowy Berlin (Niemcy), Region Hradec Kralowe i Południowa Moravia (Czechy), Region Bratysławy (Słowacja).

Współpraca transgraniczna obejmuje:

- współpracę naukowo-badawczą w zakresie nowych technologii;
- gospodarcze i turystyczne użytkowanie dorzecza Odry;
- współpraca w sytuacjach kryzysowych;

- planowanie przestrzenne;
- ochrona środowiska;
- tworzenie infrastruktury transportu (CECT).

Finansowe środki zewnętrzne w zakresie europejskiej współpracy terytorialnej koncentrują się na następujących priorytetach:

- Infrastrukturze technicznej ze szczególną uwagą na układ komunikacji;
- współpracy gospodarczej i naukowej oraz na kształtowaniu właściwie rozumianej konkurencyjności;
- Współpraca w zakresie kultury, nauki i zdrowia;
- Współpraca w zakresie atrakcyjności i wspólnej tożsamości.

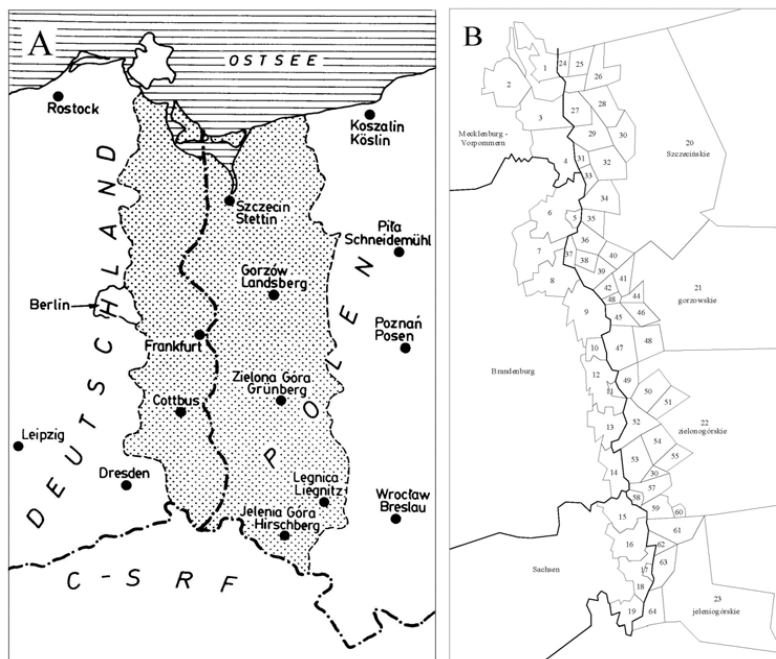
Współpraca realizowana w ramach różnych programów jest oparta na specyfice i działalności charakterystycznej dla regionu.

### KONCEPCJE PRZESTRZENNEGO ROZWOJU TRANSGRANICZNEGO REGIONU

Początek lat 90-tych XX wieku to okres spontanicznego zainteresowania problematyką transgraniczną zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej. Powstanie Euroregionów przyczyniło się do znacznej aktywizacji współpracy pomimo nierównej dostępności do euroregionalnych środków wsparcia, i do opracowania wielu koncepcji rozwoju przestrzennego, w których strona niemiecka była bardziej efektywna korzystając z tzw. systemu planowania pozaustawowego. Promowanie zrównoważonego rozwoju dla transgranicznych regionów, rozwoju sieci osadniczej, układów komunikacyjnych znajduje wyraz w licznych koncepcjach Są to między innymi:

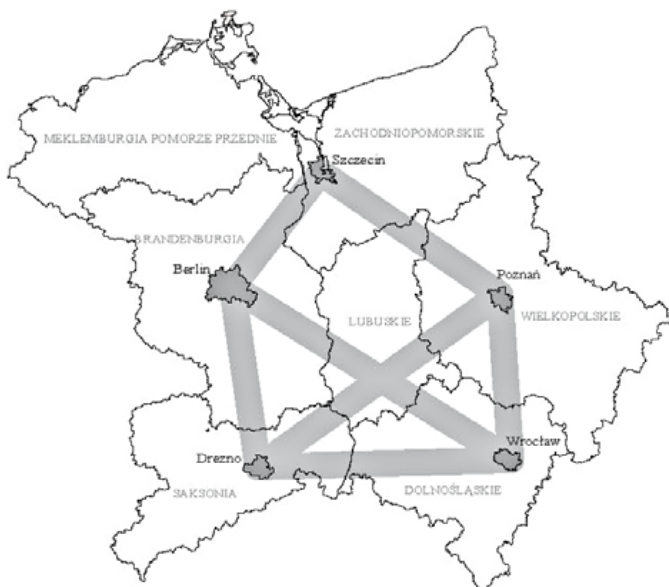
- „Europeizacja obszaru rzek Odry i Nysy” (H. Koschyk)
- „Polsko – Niemiecka współpraca przygraniczna. Refleksje i wnioski” (Victor von Malchus)
- „Koncepcja wspierania rozwoju regionu Odry” znana jako Plan Stolpego – 1991r. (główne założenia koncepcji dotyczyły poprawy warunków socjalnych i gospodarczych poprzez proces industrializacji rozwój komunikacji i usług). Plan spotkał się z ostrą krytyką.
- „Pogranicze niemiecko-polskie jako problem polityki regionalnej” znany jako tzw. Plan Willersa- 1992r. (głównym założeniem koncepcji była kreacja sprzyjających instytucjonalnych, gospodarczych politycznych uwarunkowań dla rozwoju tego obszaru).
- „Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej” (IGPiK oraz Planco Consulting GMBH - 1995);
- „Koncepcja Domu Polsko-Niemieckiego” (pięciokąt miast Berlin-Dresden-Wrocław-Poznań-Szczecin) – koncepcja dotycząca regionu Odry preferowana przez planistów niemieckich jako modelowe rozwiązanie dla europejskiej polityki przestrzennej formułujące pomiędzy wymienionymi miastami formę konfederacji. W rzeczywistości ze względu na rozwijający się proces globalizacji koncepcja stanowi odzwierciedlenie powiązań pomiędzy ukształtowanymi w przyszłości metropoliami;
- "Podstawy ładu przestrzennego wzdłuż granicy Brandenburgii i Polski"; MUNR Kraju Związkowego Brandenburgii , Urzędy Wojewódzkie: Szczecin, Zielona Góra, Gorzów Wlkp.1997r;
- „Wspólny program czastkowy dla polsko-niemieckiego pogranicza Mecklemburgia-Brandenburgia- województwo zachodniopomorskie”; Program Interreg III A/Phare CBC;
- Koncepcja strukturalna północnej części wysp Zatoki Pomorskiej” Plannergemeinschaft Hannes Dubach, Urs Kohlbrenner i RBGP Szczecin – w ramach programów Phare CBC, Interreg II C – 1999r;

- „Ponadregionalna koncepcja strukturalna Południowego Bałtyku”; Berlin, Szczecin, Skåne w programie „Baltic Bridge”- 2001r;
- „Polsko Niemiecki Pięciokąt miast” (pięciokąt miast Berlin-Dresden- Wrocław-Poznań-Szczecin) – koncepcja dotycząca regionu Odry preferowana przez planistów niemieckich jako modelowe rozwiązanie dla europejskiej polityki przestrzennej formułujące pomiędzy wymienionymi miastami formę konfederacji. W rzeczywistości ze względu na rozwijający się proces globalizacji koncepcja stanowi odzwierciedlenie powiązań pomiędzy ukształtowanymi w przyszłości metropoliami. Projekt opracowany przez Federalne Ministerstwo Transportu i mieszkalnictwa oraz Ekologiczny Instytut Rozwoju Przestrzennego w Dreźnie 2001r;
- „Zalew Szczeciński – region dwóch narodów”-IKZM-Oder Neubrandenburg, RBGP Szczecin – 2001r.;
- „Wizje i strategie wokół Baltic 2010 – VASAB 2010 plus – Koncepcje Rozwoju Przestrzennego” w ramach programu Interreg II C – 2001;
- „Translogis. „Wzmocnienie struktury regionu poprzez inteligentne systemy transportu” w ramach programu Phare CBC/Interreg - 2002r.;
- „Łuk Południowego Bałtyku – Przestrzenne strategie dla integracji i zrównoważonego rozwoju strefy Południowego Bałtyku”.- w ramach programu Interreg III B z 2004r.;
- "Łuk Południowego Bałtyku " jest częścią międzynarodowego programu wspieranego przez BSR INTERREG III B Initiative.



Il. 4. Delimitacja transgranicznych obszarów w planach Stolpego i Willera. Źródło: S Ciok.; Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec; Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033; mMinisterstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008

Pic. 4. Delimitation of trans-border areas in Stolpe and Willers Plans. Source: Ciok Stanisław; Uwarunkowania rozwoju przestrzennego polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec



Il. 5. Polsko-Niemiecki Pięciokąt Miast. Źródło: Federalne Ministerstwo Transportu i mieszkalnictwa oraz Ekologiczny Instytut Rozwoju Przestrzennego w Dreźnie 2001r;

Pic. 5. Polish-German five corner cities. Source: Federal Ministry of Transportation and Housing and Ecological Institute of Spatial Development in Dresden, 2001

Głównym celem projektu SBA (South Baltic Arc) jest wzmocnienie konkurencyjnego potencjału i atrakcyjności inwestycyjnej regionu polskiego wybrzeża w procesie socjoekonomicznej i przestrzennej kohezji w transnarodowej strefie rozwoju Południowego Bałtyku. Główne działania w projekcie zawierają badania atrakcyjności, socjoekonomicznego potencjału i jego wykorzystania w polskiej części SBA, wybór strategicznych działań i wstępnego przygotowania kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (np dot. transportu i innych, które mogą wzmocnić sektor gospodarczy) determinujące dalszy rozwój socjoekonomiczny w północnej części Polski.



Il. 6. Rozwój Południowego Łuku Bałtyku na terytorium krajów bałtyckich. Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, „Południowy Łuk Bałtyku – przestrzenne studium dla strefy Południowego Bałtyku” RBGP Szczecin 2004

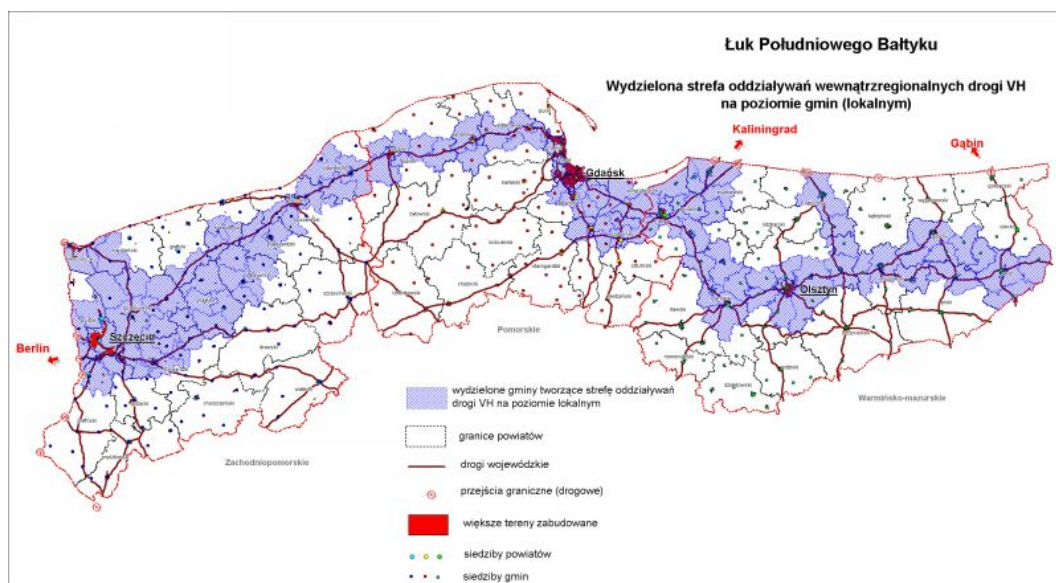
Pic. 6. Development of SBA on the territory of Baltic countries. Source: BSR INTERREG III B Initiative



Il. 7. Łuk Południowego Bałtyku. Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, „Południowy Łuk Bałtyku – przestrzenne studium dla strefy Południowego Bałtyku” RBGP Szczecin 2004

Pic. 7. The South Baltic Arc. Source: BSR INTERREG III B Initiative

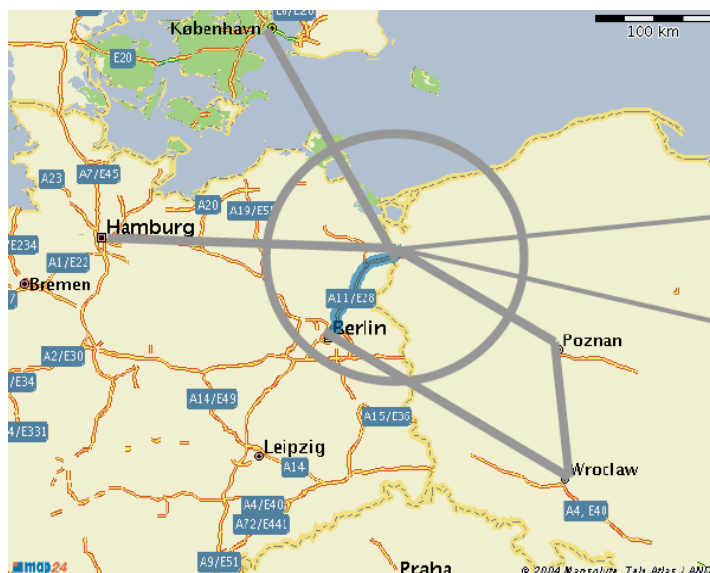




Il. 8. Łuk Południowego Bałtyku.- Międzyregionalne oddziaływanie Łuku Południowego Bałtyku. Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, „Południowy Łuk Bałtyku – przestrzenne studium dla strefy Południowego Bałtyku” RBGP Szczecin 2004

Pic. 8. The South Baltic Arc.- Interregional impact of the SBA in the Polish area.  
Source: BSR INTERREG III B Initiative

- „Szczecin biegun wzrostu i jego zasięg w Niemiecko-Polskim regionie transgranicznym” Wilke, Mack und Partner/WMP Consult; Hamburg/Kiel 2004;



Il. 9. Szczecin biegun wzrostu w obszarze transgranicznym. Źródło: Wachstumpol Stettin und Auswirkungen auf die Entwicklung der deutsch-polnischen Grenzgebiet; Wilke Maack und Partner/WMP Consult; Hamburg/Kiel 2004

Pic. 9. Szczecin – growth pool in transboundary area. Source: Wachstumpol Stettin und Auswirkungen auf die Entwicklung der deutsch-polnischen Grenzgebiet; Wilke Maack und Partner/WMP Consult; Hamburg/Kiel 2004

Niestety dominacja partykularyzmu, kształtowanie czasem kontrowersyjnych rozwiązań, niezręcznych dla polsko-niemieckich relacji prowadziły często do marginalizacji znaczenia wielu opracowanych koncepcji a w rezultacie do nikłego stopnia ich wykorzystania.

### Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego wzdłuż polsko-niemieckiej granicy

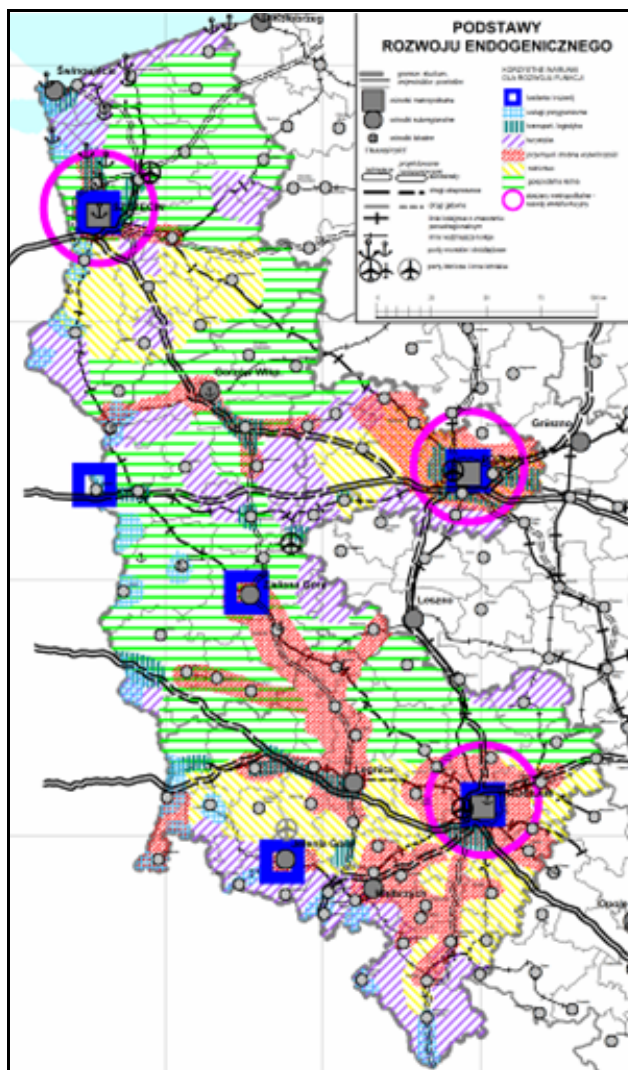
Jedną z ostatnich znaczących koncepcji jest „Studium kierunkowe wzdłuż Polsko-Niemieckiej granicy” opracowane w 2002 przez Instytut Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego – Polskiej Akademii Nauk.



Il. 10. Delimitacja obszarów transgranicznych. Źródło: „Studium kierunkowe wzdłuż Polsko-Niemieckiej granicy”. (2005); 1–Przylegające jednostki podziału administracyjnego powiązane z transgranicznym obszarem; 2–Właściwe obszary transgraniczne.

Pic. 10. Delimitation of transboundary areas. 1–Adjacent administrative units linked with transboundary area; 2–Main transboundary area. Source: Direction study of spatial arrangement along Polish-German border line (2005)

Autorzy studium zwracają szczególną uwagę na rozwój regionalny w relacji do pozostałej części kraju, pomijając rozwiązania dotyczące niemieckiej części pogranicza. Wskazane propozycje endogenicznej rekonstrukcji powiązań z administracyjnym centrum kraju znajdują odzwierciedlenie w kształtowaniu ukośnych osi łączących Szczecin, Poznań, Wrocław i Warszawę. Marginalizacja korytarza multimodalnego Północ – Południe jak również marginalizacja Łuku Południowego Bałtyku wywołała wiele negatywnych reakcji, zwłaszcza samorządów lokalnych transgranicznych gmin.



Il. 11. Podstawy rozwoju endogenicznego. Źródło: Węclawowicz G. Korzeń J. Degórski M. Komornicki T., „Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Polska część pogranicza” Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk w Warszawie, Warszawa 2003

Pic. 11. Existing estate of economic development. Source: Direction study of spatial arrangement along Polish-German border line (2005)

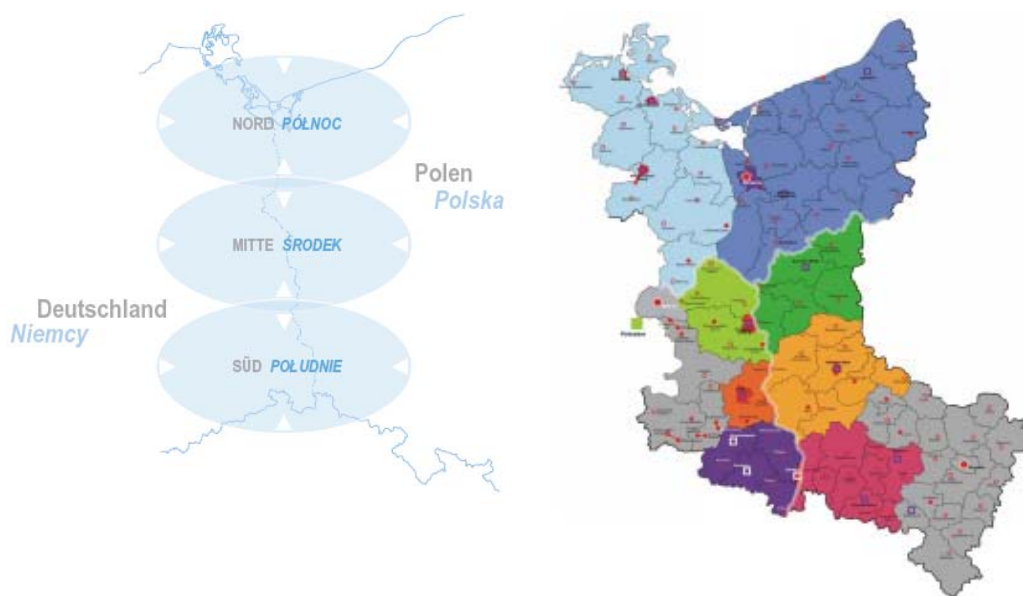
*Program dla Odry* zawiera ważne perspektywiczne założenia nie tylko dla regionu Pomorza Zachodniego. Droga wodna wzdłuż osi Odry wraz z Kanałem Gliwickim stanowi najefektywniejszą formę układu transportu wodnego (80% polskich przewozów transportem wodnym w Polsce) łączącego się z europejskim systemem wodnym. Przed II wojną światową Szczecin i Świnoujście pełniły rolę portów Berlina powiązanych efektywnie funkcjonującym systemem transportu wodnego. Deprecjacja wertykalnych powiązań na polskim obszarze transgranicznym wzmacnia niemiecką konkurencyjność. Promocja wspólnych multimodalnych powiązań w wymiarze europejskim stanowi zwłaszcza w układzie morsko-rzecznych powiązań ważną rolę. Bardzo szczegółowe badania polskiej przestrzeni w szerokim zakresie przedstawione w tym opracowaniu mają istotne znaczenie dla dalszych prac badawczych.

Ze względu na peryferyjny układ transgranicznych obszarów położonych w dużej odległości od gospodarczego i decyzyjnego centrum obszary te charakteryzują się mniejszą

atrakcyjnością dla zagranicznych inwestorów, nie są wystarczająco konkurencyjne i w związku z tym wymagają aktywizacji. Stosowanie zewnętrznej pomocy dla deniwelacji tych konsekwencji znajduje odzwierciedlenie w programach Unii Europejskiej oferujących wsparcie w programach współpracy. Ważną rolę w pierwszym okresie po 1990 r. odgrywał program PHARE CBC, który wspierał w okresie 1994-1999 dwieście dwadzieścia pięć projektów współpracy.

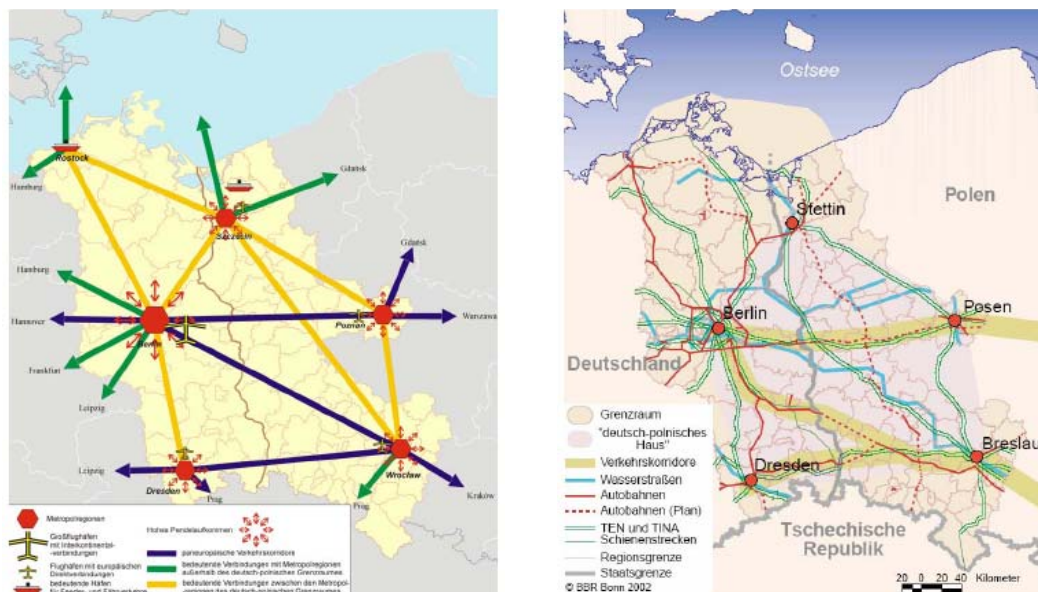
### **Badania w zakresie planowania przestrzennego i infrastruktury transportu – możliwości transgranicznego inwestowania na polsko-niemieckim obszarze Odra–Nysa**

Znaczący wkład do rozwoju transgranicznych powiązań wniosła prowadzona od kilku lat współpraca pomiędzy reprezentantami ministerialnego poziomu Rządu Federalnego Niemiec i Urzędów Marszałkowskiego i Wojewódzkiego, dotycząca projektu „Badania w zakresie planowania przestrzennego i infrastruktury transportu – możliwości transgranicznego inwestowania w polsko-niemieckim obszarze rzek Odry i Nysy (Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße DPERON). Badania przedstawione w koncepcji dotyczą możliwości kształtowania wspólnych programów w aspekcie przestrzennym. Opracowana w ubiegłym roku koncepcja wymaga dalszej weryfikacji i aktualizacji w zakresie porozumień w celu prowadzenia dyskusji dotyczących planowania przestrzennego i transgranicznych inwestycji dotyczących systemu infrastruktury transportu wzdłuż rzek Odry i Nysy. W czasie badań został przeprowadzony z pozytywnym wynikiem test dla programu Polsko-Niemieckiego Systemu Informacji Przestrzennej (D-P PLIS - Deutsch-Polnische Raumplanungsinformationssystem). Zainstalowane programy na serwerach w Lipsku (Gesellschaft für Informationstechnologien GmbH) i w Szczecinie (w Regionalnym Biurze Gospodarki Przestrzennej) będą stanowić w szerokim zakresie technicznym koncepcji, efektywne narzędzie dla skutecznego kształtowania struktury planowania przestrzennego.



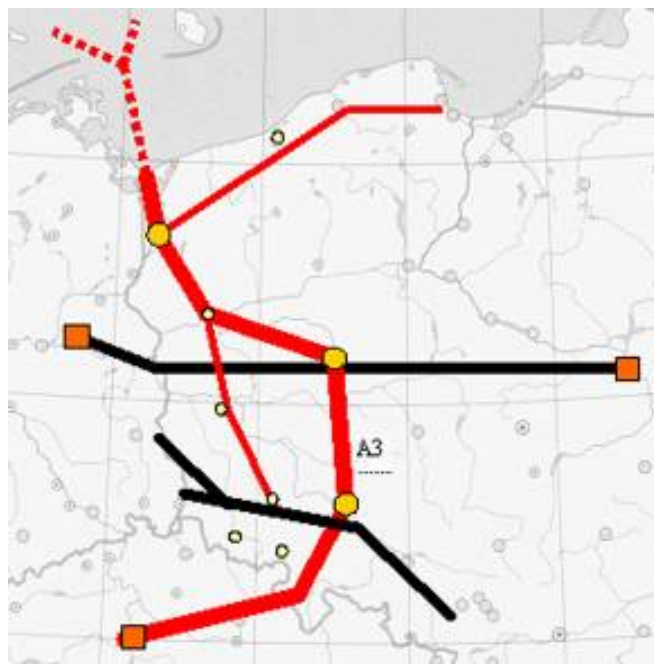
Il. 12. Program badawczy DPERON – obszar delimitacji. Źródło: Ergebnisse der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumplanung und der Verkehrsinfrastruktur, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Land Brandenburg 2008

Pic. 12. DPERON research programme - delimitation area. Source: Ergebnisse der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumplanung und der Verkehrsinfrastruktur, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Land Brandenburg



Il. 13. Program badawczy DPERON DPERON– analiza systemu transportowego. Źródło: *Ergebnisse der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumplanung und der Verkehrsinfrastruktur, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Land Brandenburg 2008*

Pic. 13. DPERON research programme – transportation system analysis. Source: *Ergebnisse der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumplanung und der Verkehrsinfrastruktur, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Land Brandenburg*



Il. 14. Program badawczy DPERON – Propozycja układu transportowego. Źródło: *Ergebnisse der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumplanung und der Verkehrsinfrastruktur, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Land Brandenburg 2008*

Pic. 15. DPERON research programme – proposal for transportation system. Source: *Ergebnisse der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumplanung und der Verkehrsinfrastruktur, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Land Brandenburg*

### Inicjatywy programu INTERREG

Inicjatywa opracowania programu INTERREG powstała w 1990 r., której zadaniem były cele regionów przygranicznych. Program INTERREG obejmuje zadania dla „wzmocnienie ekonomicznej i socjalnej kohezji w obszarze Unii Europejskiej poprzez promowanie transgranicznych, ponadnarodowej współpracy i zrównoważonego rozwoju terytorium Europejskiej Wspólnoty. Także działań w relacjach pomiędzy państwami członkowskimi oraz między Unią Europejską i państwami niebędącymi jej członkami. Inicjatywa wspólnotowa INTERREG obejmowała od 1995 roku:

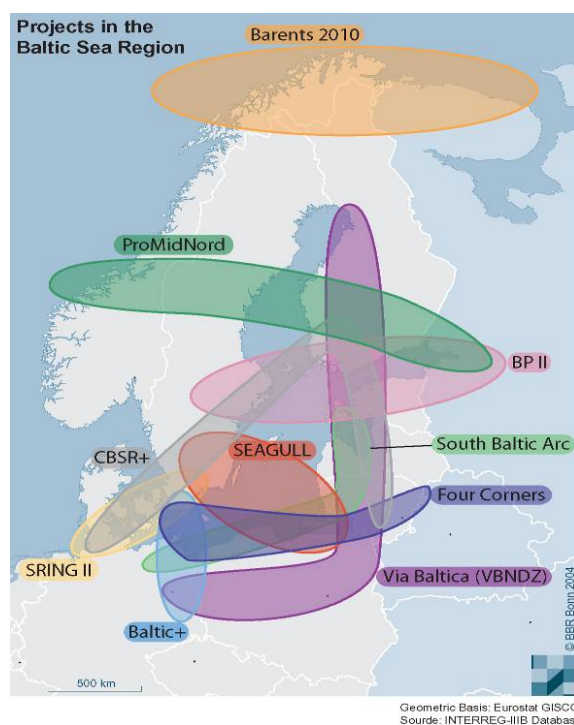
- A – współpracę transgraniczną - trwa najdłużej;
- B – współpraca ponadgraniczna, która pojawiła się w późnych latach 90-tych;
- C – współpraca ustanowiona po roku 2000.

### Programy VASAB

Wizje programu VASAB od roku 1994 jako ramy dla narodowych polityk, w których 6 obszarów działania programu VASAB 2010 Plus oraz Deklaracji Gdańskiej formułowały możliwości wprowadzenie do ponadnarodowego programu INTERREG Unii Europejskiej – narodowych polityk na lata 2001–2004.

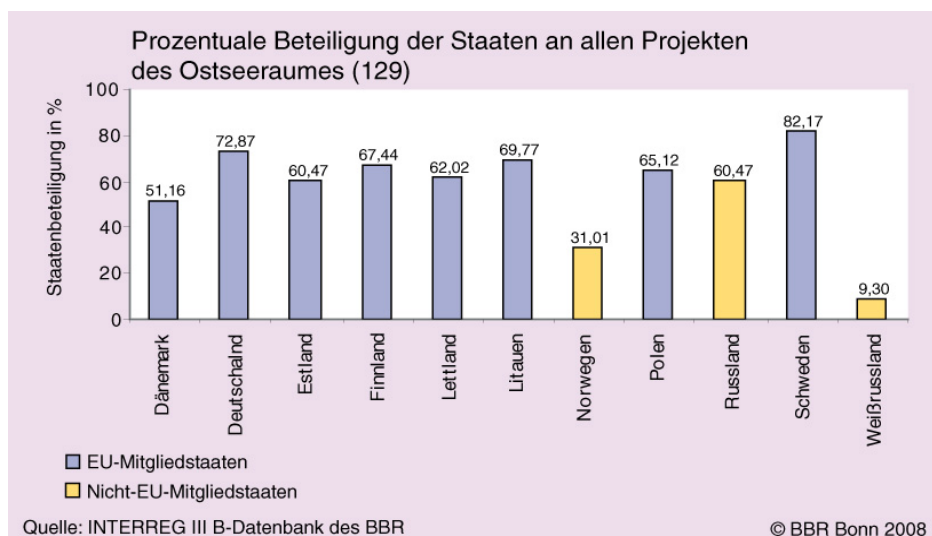
Najważniejsze ponadnarodowe strefy rozwoju:

- STRING;
- Baltic Palette;
- Via Baltica;
- South Baltic Arc;
- Baltic +;
- SEAGULL;
- Barents 2010.



Il. 15. Projekty Regionu Morza Bałtyckiego. Źródło: Interreg IIIB Datenbank, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2009

Pic. 15. Projects in the Baltic Sea Region. Source: Interreg IIIB Database



Il. 16. Procentowy udział krajów przestrzeni bałtyckiej w projektach . Źródło: Interreg IIIB Datenbank, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2008

Pic. 16. Percentage participation in the projects of the Baltic space countries . Source: Interreg IIIB Database.

### Ponadnarodowe projekty – innowacyjne podejście<sup>3</sup>

- stała polityczna współpraca na poziomie subregionalnym obejmująca transgraniczną gospodarczą integrację (STRING);
- nowe metodologie dla oceny terytorialnego oddziaływania infrastruktury transportu (South Baltic Arc);
- plany zagospodarowania przestrzennego i warunki lokalizacji sieci marin. (SupportNet, MARITOUR);
- międzynarodowe turystyczne trasy tematyczne jako produkt wysokiej jakości (EuRoB);
- zasady dla zintegrowanego zarządzania strefą nadmorską. (BaltCoast);
- polityczna platforma dla wspólnego transgranicznego działania. (Baltic Plus);
- powiązania regionalne i rozwój transportu. (COINCO, AB Landbridge);

Zakres oddziaływania projektów obejmuje:

- sieci zorientowane na przyszłość (zintegrowane podejście);
- integracje nowych i sąsiadujących krajów UE;
- wspólną adaptację przepisów, procedur i instrumentów, nowe standardy i „znaki jakości”;
- transfer „Good Practice” (dobrej praktyki);
- przygotowanie inwestycyjne i mobilizację środków finansowych
- transfer doświadczeń związanych z projektem i realizacją TAEU/ESDP (Territorial Agenda of the European Union/European Spatial Development Perspective);
- podniesienie jakości zarządzania – wzrost kompetencji, rozszerzenie pola działalności biznesowej, kwalifikacji administracji publicznej, wzmocnienie regionalnego marketingu;

Nowe wyzwania to realizacja strategii BSR (Regionu Morza Bałtyckiego) i długoterminowej perspektywy oddziaływania programu VASAB:

<sup>3</sup> Wilfried Görmar „Doświadczenia z zakresu ponadnarodowej współpracy w rozwoju przestrzennym”; Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacji; Międzynarodowa konferencja w Szczecinie 29 czerwca 2009.

- promocja rozwoju opartego na wiedzy i czystego Morza Bałtyckiego;
- poprawa zewnętrznej wewnątrznej dostępności;
- przedsięwzięcia na rzecz podziałów Wschód–Zachód i podziałów miejsko-wiejskich;
- zwrócenie uwagi na nową geografę – powiązania potencjału regionów Morza Bałtyckiego i Europy Środkowej;

### Region Skåne, Szwecja. Partner w Euroregionie Pomerania<sup>4</sup>

- wyzwania dotyczące planowania infrastruktury transportu
- inwestycje priorytetowe
- współpraca transgraniczna



Il. 17. Region Skåne. Źródło: Maats Petersson; Region Skåne; *Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i i możliwości realizacji*; Międzynarodowa konferencja w Szczecinie 29 czerwca 2009

Pic. 17. Region Skåne. Source: Planning Infrastructure Region Skåne.



Il. 18. Projekty regionu Morza Bałtyckiego (BSR). Źródło: Źródło: Maats Petersson; Region Skåne; *Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i i możliwości realizacji*; Międzynarodowa konferencja w Szczecinie 29 czerwca 2009

Pic. 19. BSR projects. Source: Planning Infrastructure Region Skåne.

### Priorytety w obecnych planach

- rozwój transportu publicznego – kolejowego i autobusowego
- skupienie uwagi na inwestycje kolejowe
- wzrost bezpieczeństwa transporcie drogowym
- wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej
- miejscowe zagospodarowanie i środowisko

Zrealizowane z udziałem regionu Skåne BSR projekty dla BSR (il. 18).

Główne cele polityki w zakresie infrastruktury Regionu Skåne na lata 2010-2021.

- powiększenie i integracja rynku pracy
- zrównoważone środowisko i bezpieczeństwo ruchu
- integracja Regionu Öresund
- poprawa infrastruktury w centrach wzrostu
- system transportu dla wszystkich mieszkańców
- poprawa powiązań zewnętrznych dla transportu towarowego i pasażerskiego

<sup>4</sup> Maats Petersson; Region Skåne; *Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i i możliwości realizacji*; Międzynarodowa konferencja w Szczecinie 29 czerwca 2009.



### Współpraca regionu Morza Bałtyckiego w zakresie transportu obecnych planów działań

Współpraca w zakresie transportu dokonuje się w następujących programach:

- CETC (Central Europe Transport Corridor) Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy;
- Baltic Master II;
- TransBaltic;
- Scandria;
- East -West TC II;

CETC



BalticMaster II



TransBaltic



Scandria



EastWest TC II



Il. 19. Współpraca w zakresie transportu regionu Morza Bałtyckiego. Źródło: Maats Petersson; Region Skåne; Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacji; Międzynarodowa konferencja w Szczecinie 29 czerwca 2009

Pic. 19. BSR Transport cooperation. Source: Planning Infrastructure Region Skåne.

### Priorytety inwestycyjne w planach komunikacji drogowej i kolejowej na lata 2010–2021

- Tunel miejski w Malmö;
- Linie pocztowe Wybrzeża Zachodniego;
- Południowe linie pocztowe Malmö-Lund;
- Autostrady E22, E65;
- Powiązania lokalnych portów;
- Inwestycje kolejowe dla regionalnego ruchu pasażerskiego;
- Regionalne ograniczenia;

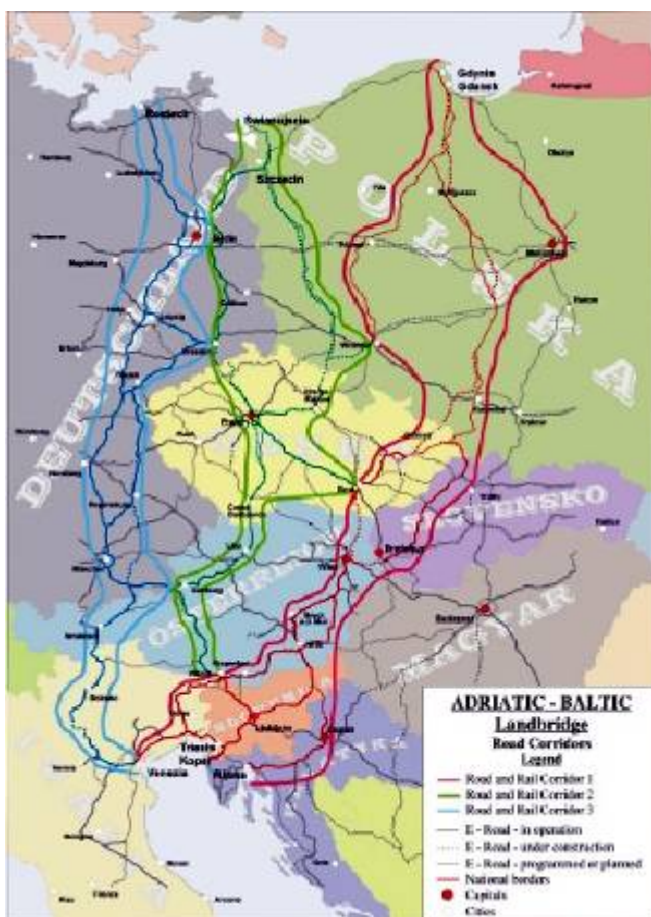
- Lokalne parametry dla bezpieczeństwa komunikacyjnego i transportu publ.

INTERREG III był inicjatywą dla osiągnięcia kohezji celów w latach 2000-2006. W tym okresie alokacja środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniosła 4 875 bilionów euro. INTERREG Strand A dotyczył w szczególności współpracy transgranicznej pomiędzy stykającymi się regionami w celu rozwoju gospodarczych i społecznych ośrodków poprzez rozwój wspólnych strategii.

### Adriatic–Baltic Landbridge

Cele koncepcji Adriatic-Baltic Landbridge:<sup>5</sup>

- analiza popytu i podaży w zakresie multimodalnego korytarza łączącego tereny przeładunków jak również pod kątem łatwego osiągnięcia celów biznesu (również w świetle identyfikacji możliwości potencjalnego rynku) w zakresie podążania za wytycznymi dokumentu „White Paper” na rzecz rozwoju transportu;
- rozwój polityki rekomendacji (narodowej i unijnej) w celu promowania intermodalnego transportu morskiego i przeładunków i jego powiązań z transportem lądowym.



II. 20. Adriatic-Baltic Landbridge-koncepcja. Źródło: Adriatic – Baltic Landbridge concepts in program INTERREG III B, RBGP Szczecin 2008.

Pic. 20. Adriatic-Baltic Landbridge-Overview 2008. Source: Adriatic – Baltic Landbridge concepts in program INTERREG III B

<sup>5</sup> Adriatic-Baltic Landbridge-koncepcja. Źródło: Adriatic – Baltic Landbridge concepts in program INTERREG III B, RBGP Szczecin 2008.

Projekt określa układ trzech korytarzy o multimodalnym przebiegu koncentrując uwagę na następujących czynnikach:

- regionalnym rozwoju przestrzennym;
- uwarunkowaniach transportu (drogowego, kolejowego, wodnego);
- logistyce dostępnych usług.

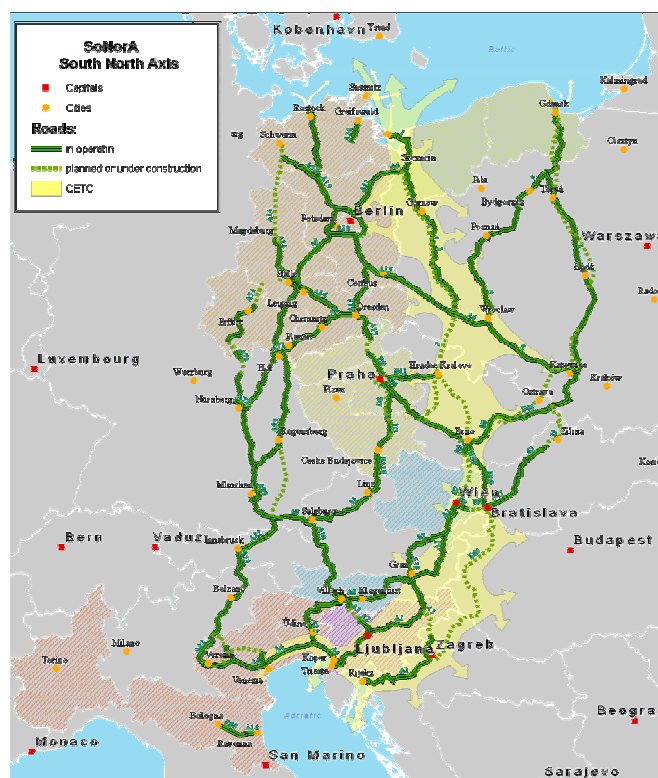
Strategiczne oddziaływanie koncepcji Adriatic-Baltic Landbridge:

- integracja narodowych i regionalnych systemów transportu w obszarze paneuropejskiej sieci;
- atrakcyjność potoków i wzrost lokalnej gospodarki;
- rozwój planów strategicznych dla publiczno-prywatnego partnerstwa wzdłuż szlaków Landbridge. Opracowanie polityki rekomendacji;
- ujednoczenie strategicznych planów rozwoju z programem Adriatic-Baltic Landbridge.

### South-NORTH Axis

Projekt „South-North Axis” stanowi kontynuację programu „Adriatic-Baltic Landbridge” i jego realizacja jest przewidywana w okresie od listopada 2008 – lutego 2012 w ramach Programu dla Europy Środkowej w priorytecie dostępności.

Celem projektu są badania dotyczące najbardziej korzystnych powiązań transportowych i logistyki; zwraca uwagę na problemy rozwoju przestrzennego pomiędzy Morzem Bałtyckim i Morzem Adriatyckim. Projekt jest nastawiony na optymalizację transportowych potoków i eliminację barier w realizacji infrastrukturalnej działalności.



II. 21. Adriatic-Baltic Landbridge w układzie europejskim. Źródło: Adriatic – Baltic Landbridge concepts in program INTERREG III B, RBGP Szczecin 2008

Pic. 21. Adriatic-Baltic Landbridge-Overview. Source: Adriatic – Baltic Landbridge constitute on of the concepts in program INTERREG III B

Tab. 1. INTERREG IIIA – udział w projektach w Polsko–Niemieckiej części Euroregionu Pomerania. Źródło: wg. statystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego<sup>6</sup>

<u>PRIORYTET A:</u> ROZWÓJ GOSPODARCZY		<u>PRIORYTET E:</u> POPRAWA KWALIFIKACJI ZASOBÓW LUDZKICH	
Euroregion Pomerania	16	Euroregion Pomerania	-
Niemcy	33	Niemcy	6
Polska	9	Polska	6
<u>PRIORYTET B:</u> POPRAWA INFRASTRUKTURY TECH- NICZNEJ I		<u>PRIORYTET F:</u> MIĘDZYREGIONALNA WSPÓŁPRACA, WYMIANA KULTURALNA	
Euroregion Pomerania	16	Euroregion Pomerania	12
Niemcy	33	Niemcy	25
Polska	9	Polska	12
<u>PRIORYTET C:</u> ŚRODOWISKO		<u>PRIORYTET G:</u> SZCZĘÓLNE WSPARCIE OBSZARÓW TRANSGRANICZNYCH	
Euroregion Pomerania	-	Euroregion Pomerania	-
Niemcy	12	Niemcy	2
Polska	7	Polska	-
<u>PRIORYTET D:</u> ROZWÓJ TERENÓW WIEJSKICH		Ogólna liczba projektów dotyczących obszarów:	
Euroregion Pomerania	1	Euroregion Pomerania	34
Niemcy	4	Germany	123
Polska	4	Poland	68
		Razem	225

### Ogólna liczba projektów zrealizowanych w województwie Zachodniopomorskim w ramach programu INTERREG

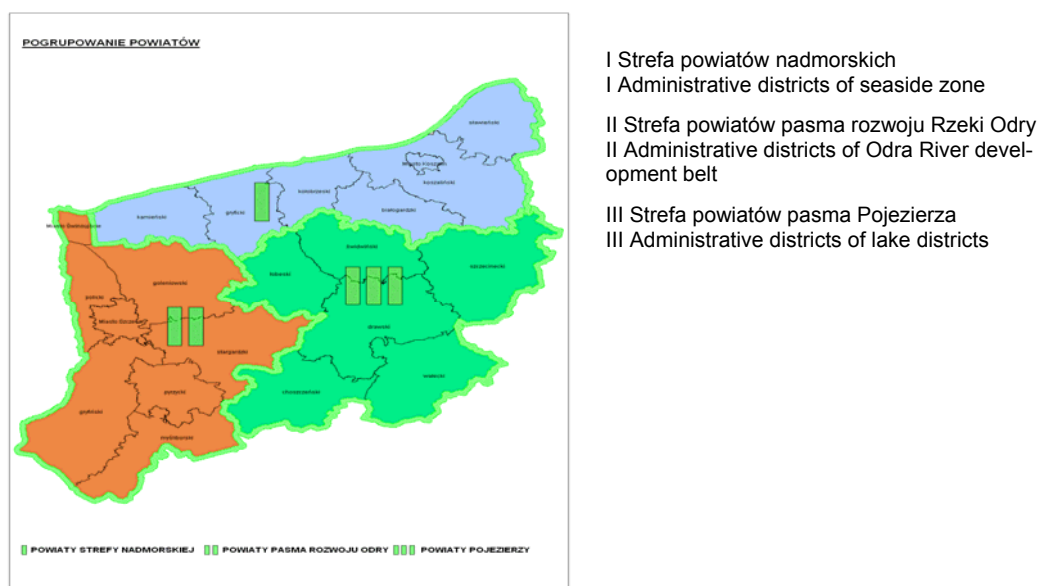
- Priorytet a: Rozwój gospodarczy i współpraca 15 projektów
- Priorytet b: Poprawa infrastruktury technicznej i turystyki –24 projekty
- Priorytet c: Środowisko – 7 projektów
- Priorytet d: Rozwój obszarów wiejskich – 12 projektów
- Priorytet e: Podnoszenie kwalifikacji zasobów ludzkich i działalność wpływająca na zatrudnienie – 29 projektów
- Priorytet f: Międzyregionalna współpraca, wymiana kulturalna – 17 projektów

### Transgraniczna współpraca z jednostkami samorządów terytorialnych wg powiatów<sup>7</sup>

Stosownie do informacji otrzymanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Polityki Regionalnej rezultaty przeprowadzonych ankiet w jednostkach samorządu terytorialnego są następujące:

<sup>6</sup> Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2009

<sup>7</sup> Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2009



II. 22. Powiaty w strefach funkcjonalnych. Źródło: Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2009

Pic. 22. Administrative districts. Source: Marshal Office of West Pomeranian Province,

### I. Strefa powiatów nadmorskich

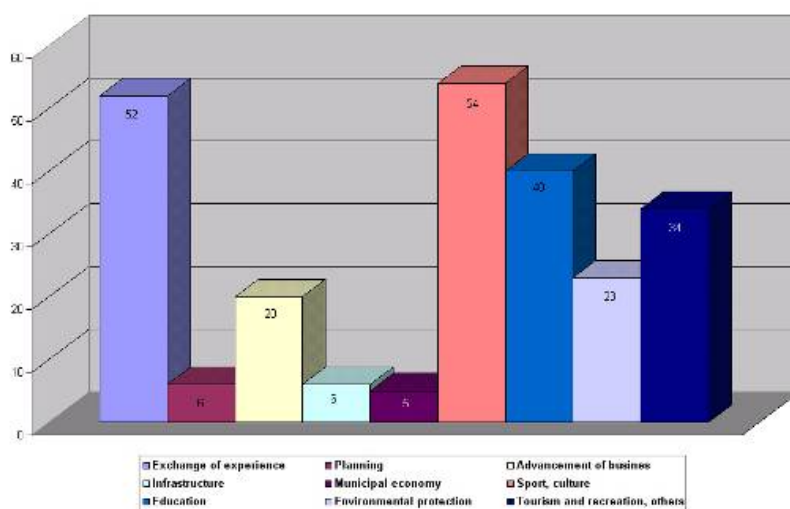
- Transgraniczna współpraca obejmowała 7 powiatów (w 37 gminach): kamieński, gryfiński, kołobrzeski, miasto Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki;
- Kwestionariusz dotyczył lat 2004 – 2008 r. Na ankietę odpowiedziało 16 jednostek samorządu terytorialnego z tej strefy;
- Oficjalna współpraca ponadnarodowa, transgraniczna jest prowadzona przez jednostki samorządów terytorialnych w 76 miastach w 16 krajach:

Niemcy	29 miast
Szwecja	6 miast
Dania	4 miasta
Włochy	3 miasta
Francja	3 miasta
Belgia	2 miasta
Holandia	2 miasta
Finlandia	2 miasta
Łotwa, Estonia, Rumunia	1 miasto
Grecja, Ukraina, Białoruś	
Chiny, Czechy	

### II. Powiaty strefy pasma rozwoju rzeki Odry

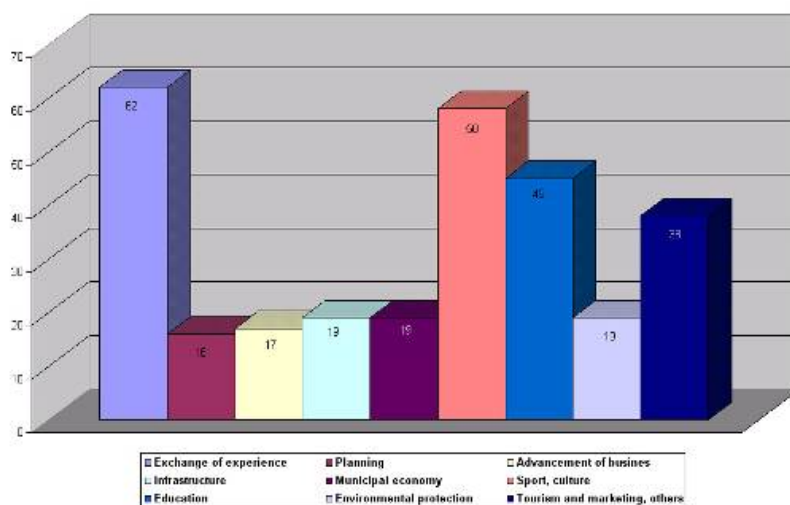
- Transgraniczna współpraca obejmowała 8 powiatów (w 37 gminach): Szczecin, Świnoujście, policki, gryfiński, goleniowski, stargardzki, pyrzycki, myśliborski.
- Kwestionariusz dotyczył lat 2004 – 2008. Na ankietę odpowiedziało 15 jednostek samorządu terytorialnego z tej strefy;
- Oficjalna współpraca ponadnarodowa, transgraniczna prowadzona przez jednostki samorządów terytorialnych jest prowadzona w 76 miastach w 16 krajach:

Niemcy	42 miasta
Unia Europejska	6 miast
Szwecja	6 miast
Region morza bałtyckiego	3 inicjatywy
Rosja	3 miasta
Holandia	3 miasta
Dania, Czechy	2 miasta
Chiny, USA, Litwa, Anglia, Francja, Irlandia	1 miasto



II.23. Liczba i rodzaj inicjatyw w strefie I – Powiatów nadmorskich. Kolumny wg kolejności od lewej: wymiana doświadczeń; planowanie; wspieranie biznesu; infrastruktura; gospodarka komunalna; sport i kultura; edukacja; ochrona środowiska; turystyka i rekreacja, inne. Źródło: Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2009

Pic. 23. Amount and kind of initiatives. Source: Marshal Office of West Pomeranian Province



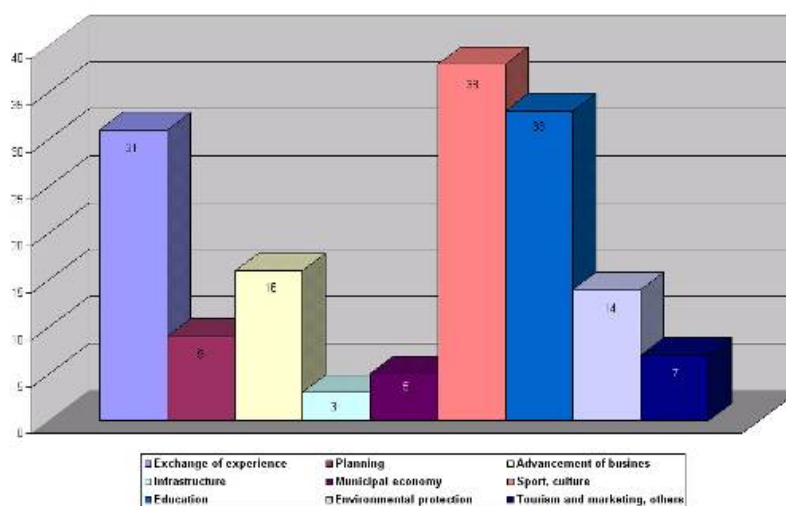
II.24. Liczba i rodzaj inicjatyw w strefie II – Powiaty strefy pasma rozwoju rzeki Odry. Kolumny wg kolejności od lewej: wymiana doświadczeń; planowanie; wspieranie biznesu; infrastruktura; gospodarka komunalna; sport i kultura; edukacja; ochrona środowiska; turystyka i rekreacja, Inne. Źródło: Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2009

Pic. 24. Amount and kind of initiatives. Source: Marshal Office of West Pomeranian Province

### III. Powiaty strefy pojezierza

- Transgraniczna współpraca obejmowała 6 powiatów (w 37 gminach)): Wałecki, Szczecinecki, Choszczeński, Drawski, Świdwiński, Łobeski,
- Kwestionariusz dotyczył okresu 2004 – 2008. Na ankietę odpowiedziało 14 jednostek samorządu terytorialnego z tej strefy;
- Oficjalna współpraca ponadnarodowa, transgraniczna prowadzona przez jednostki samorządów terytorialnych jest prowadzona w 38 miastach w 8 krajach:

Niemcy	22 miasta
Szwecja	3 miasta
Włochy	2 inicjatywy
Francja	2 miasta
Holandia	2 miasta
Litwa	2 miasta
Łotwa	1 miasto



Il. 25. Liczba i rodzaj inicjatyw. Kolumny wg kolejności od lewej: wymiana doświadczeń; planowanie; wspieranie biznesu; infrastruktura; gospodarka komunalna; sport i kultura; edukacja; ochrona środowiska; turystyka i rekreacja, inne. Źródło: Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2009  
Pic. 25. Amount and kind of initiatives. Source: Marshal Office of West Pomeranian Province

W obecnej perspektywie finansowej na lata 2007–2013 Polska otrzyma, w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej 558 mln euro, na współpracę transgraniczną (170 mln euro dla polsko-niemieckiej granicy), w tym Zachodniopomorskie i Mecklemburgia Pomorza Przednie otrzymają 133 mln euro.

Program INTERREG IVC jest formą Europejskiej Współpracy Terytorialnej w ramach celu Europejskiego Funduszu Strukturalnego na lata 2007-2013. Program służy poprzez środki międzyregionalnej współpracy poprawie efektywności polityki rozwoju regionalnego i przyczynia się do ekonomicznej modernizacji i wzrostu konkurencyjności w Europie, równoważąc regiony mniej doświadczone z regionami bardziej zaawansowanymi poprzez:

- umożliwienie lokalnym i regionalnym reprezentantom Unii Europejskiej wymianę swoich doświadczeń i wiedzy;
- zrównoważenie mniej doświadczonych regionów z bardziej rozwiniętymi regionami w określonych obszarach polityki;

- zapewnienie transferu „Good practices” („dobrych praktyk”), głównych kierunków programu funduszy strukturalnych.

Program INTERREG IVC jest finansowany poprzez Europejski fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF), którego zasady funkcjonowania, przepisy są umieszczone w dokumentach: Council Regulation No 1083/2006 (General Regulation, Council and Parliament Regulation)

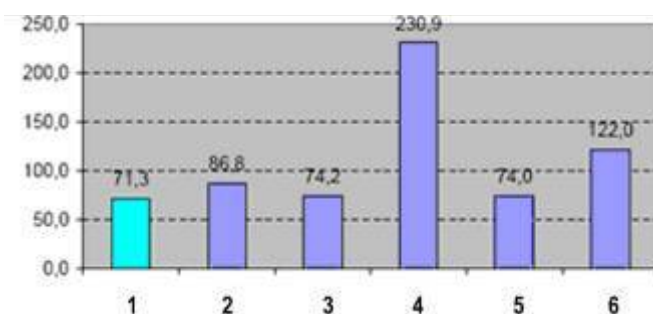


Il. 26. INTERREG IVC – przestrzeń program. Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego; Program Operacyjny Celu: „Europejska Współpraca Terytorialna” krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007–2013

Pic. 26. INTERREG IVC Programme space. Source: Structural Funds mainstream programmes

### INTERREG IVC; 2009

- Obszar wsparcia obejmuje ogółem – 38.318 km;
- Ludność obszaru wsparcia wynosi 2.731.542;
- Największym miastem jest Szczecin.



Il. 27. Porównanie wskaźników gęstości zaludnienia obszaru wsparcia programu INTERREG IVC ze średnią krajową. Oznaczenia: 1–Obszar wsparcia, 2–Brandenburg, 3–Mecklenburg Pomorze Przednie, 4–Niemcy, 5–Pomorze Zachodnie, 6–Polska. Źródło: Structural Funds; Mainstream Programmes. INTERREG IVC; 2009

Pic. 27. Comparison of density of the population of area of support with average national level. 1–Support area, 2–Brandenburg, 3–Mecklenburg Vorpommern, 4–Germany, 5–West Pomerania, 6–Poland. Source: Structural Funds mainstream programmes. INTERREG IVC; 2009



### **Program CENTRAL EUROPE (Europa Środkowa)**

Program Central Europe realizowany w ramach programu INTERREG IV C zapewnia środki dla projektów współpracy obejmujących cztery grupy tematyczne określone następującymi priorytetami:

Priorytet 1: Umożliwienie wprowadzania innowacji w obszarze Europy Środkowej

- wzmocnienie ram dla wprowadzania innowacji
- ustanowienie możliwości rozszerzenia i stosowanie transferu innowacji
- sterowanie rozwojem wiedzy

Priorytet 2: Poprawa dostępności do Europy Środkowej i w jej obszarze

- poprawa wewnętrznych powiązań Europy Środkowej
- rozwój współpracy w zakresie multimodalnej logistyki
- promowanie zrównoważonej i bezpiecznej mobilności
- promowanie technologii informatycznej i komunikacji jak również alternatywnych rozwiązań zwiększających stopień dostępności

Priorytet 3: Stosowanie wspólnej odpowiedzialności za stan środowiska

- rozwój środowiska wysokiej jakości poprzez zarządzanie i ochronę zasobów naturalnego dziedzictwa
- ograniczenie ryzyka niekorzystnego oddziaływania środowiska antropogenicznego na środowisko naturalne
- wspieranie rozwiązań dotyczących źródeł odnawialnych energii i wzrostu efektywności energetycznej
- wspieranie działań w zakresie technologii przyjaznych środowisku

Priorytet 4: Zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności miast i regionów

- rozwój policentrycznej struktury sieci osadniczej i współpracy terytorialnej
- terytorialne efekty zmian demograficznych i socjalnych
- kapitalizacja zasobów kulturowych w celu zwiększenia atrakcyjności miast i regionów

Program Central Europe (Europa Środkowa) finansuje projekty terytorialnej współpracy, które znacznie zwiększają wartość współpracy obszaru Europy Środkowej. To, czy projekt generuje transnarodową wartość dodaną jest rezultatem kluczowych czynników, takich jak określone kierunkiem rezultaty, zaangażowane partnerstwo, stopień innowacji i przejrzystości, a także oddziaływania efektów projektów końcowych. Analizy ekonomiczne wskazują na duże zróżnicowanie w sferze przychodów i jakości życia pomiędzy poszczególnymi krajami Europy Środkowej. Obok niektórych bogatych krajów europejskich Europa Środkowa obejmuje wiele najbiedniejszych regionów. Celem programu jest wzmocnienie przeciętnej konkurencyjności poprzez stymulację innowacji.

### **Program Operacyjny Celu: Europejska Współpraca Terytorialna**

Program operacyjny w ramach Programu INTERREG dotyczy realizacji celu: europejskiej współpracy transgranicznej dla województwa Zachodniopomorskiego, Meklemburgii Pomorza Przedniego i Brandenburgii.<sup>8</sup>

Projekty w ramach programu operacyjnego w latach 2000-2006 były realizowane na podstawie następujących celów:

- intensyfikacji współpracy
- rozwoju decentralizacji sieci osadniczej z wieloma dużymi centrami

<sup>8</sup> Program Operacyjny Celu: „Europejska Współpraca Terytorialna” krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007–2013

- dążeń w zakresie równoważenia poziomu życia
- wzmocnienia przedsiębiorczości i rozwoju regionalnego potencjału
- eliminacji oddziaływania transgranicznych barier
- wzmocnienia konkurencyjności
- Prowadzenia bardziej aktywnego marketingu regionalnego

Obecny program operacyjny stanowi kontynuację i podstawę finansowego wsparcia dla transgranicznej współpracy w okresie 2007-2013. Program przyczyni się do rozwoju obszarów transgranicznych i będzie pełnić znaczącą rolę dla polsko-niemieckiej współpracy.

### **Najbardziej istotne zasady realizacji obecnie funkcjonującego Programu Operacyjnego**

Program Operacyjny Celu: „Europejska Współpraca Terytorialna“ krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007- 2013 zawiera wyznaczone kierunki:

- eliminacja infrastrukturalnych słabych stron, właściwa ochrona potencjału środowiska;
- eliminacja niedogodności infrastruktury transportu w przypadku braku transgranicznych powiązań, wspólny rozwój infrastruktury technicznej, wzmocnienie infrastruktury turystyki.
- intensyfikacja gospodarczej współpracy i badań naukowych zgodnie ze strategią lizbońską.
- współpraca w zakresie edukacji i działalności na rzecz rozwoju społecznego jako drogi do osiągnięcia lepszej efektywności.

Wyznaczone kierunki określają podstawowy cel, którego realizacja będzie istotnym wkładem do zrównoważonego rozwoju obszarów wsparcia w zakresie bliższych, transgranicznych powiązań instytucjonalnych i społecznych. Realizacja programu jest oparta na określonych Priorytetach Programu:

- wsparcia działalności na rzecz poprawy transgranicznej infrastruktury dla lepszych powiązań kooperacyjnych i poprawy istniejących warunków środowiska naturalnego
- wzmocnienia transgranicznej gospodarczej koherencji i wzmocnienie naukowej współpracy
- transgranicznego rozwoju zasobów ludzkich i wsparcia w zakresie pogłębiania współpracy na rzecz infrastruktury społecznej.

Postrzeganie zagrożeń, w analizach strategicznych stanowi kluczowy element dla właściwej konstrukcji układu scenariuszowego.

- Niewystarczające w stosunku do potrzeb działania na rzecz rozwoju obszarów wiejskich
- Region stanie się w przyszłości obszarem tranzytowym
- Postępująca migracja ludności
- Pogarszanie się dostępu do infrastruktury społecznej
- Trwale słaba siła nabywcza
- Słabe wykorzystanie możliwości współpracy i efektów synergii
- Utrzymująca się migracja fachowców, w szczególności z branż technologicznych
- Niewystarczający marketing regionu
- Pogorszenie stanu publicznych środków komunikacji (np. poprzez zamykanie połączeń komunikacyjnych)
- Nadmierne obciążenie poszczególnych obszarów poprzez tworzenie jednorodnych ośrodków gospodarczych
- Rosnące rozwarstwienie społeczne i narastanie problemów społecznych.

Finansowe wsparcie będzie przyznawane w zależności od przedsięwzięć wg. struktury kontroli oceny i wyboru projektów w odniesieniu do takich wskaźników jak:

- Poziom współpracy partnerskiej (wspólne opracowanie, wspólna realizacja, wspólny zespół, wspólne współfinansowanie.
- Poziom wpływu na transgraniczną integrację
- Przyczynę do poprawy transgranicznej infrastruktury
- Odniesienie do równości praw i eliminacji dyskryminacji
- Trwałość przedsięwzięcia.

Najbardziej istotny zakres współpracy w sferze rozwoju gospodarczego<sup>9</sup>

- Intensyfikacja kontaktów gospodarczych
- Wzrost i większa różnorodność w zakresie współpracy poprzez dystrybucję pracy i wzmocnienie mechanizmów sprzyjających gospodarczemu rozwojowi.
- Zagospodarowanie przestrzenne transgranicznych obszarów rzek Odry i Nysy
- Poprawa środowiska naturalnego
- Zmniejszenie granicznych rezultatów podziału i wykorzystanie potencjał obu stron graniczących obszarów.
- Zmniejszenie zróżnicowania w procesie rozwoju
- Wzmocnienie funkcjonalnej efektywności konkurencyjności głównych centrów rozwoju
- Regiony predestynowane do ochrony i rozwój obszarów o wysokiej jakości środowiska
- Ponadregionalne i regionalne centra i odpowiadające im osie rozwoju
- Rozwój systemu transportu.

Centralne położenie Szczecina na obszarze euroregionu będzie postrzegane jako czynnik integrujący w relacji wschód – zachód jak również w relacji północ – południe, zwłaszcza w kontekście rozwoju współpracy z krajami skandynawskimi. Szczecin jako główne miasto w euroregionie Pomerania jest jednym z założycieli Stowarzyszenia Polskich i Niemieckich Urzędów Miast i jest siedzibą jego sekretariatu. W ramach tego stowarzyszenia Szczecin bierze udział w pracach Polsko-Niemieckiego Komitetu Związku Miast. Szczecin od początku był miastem członkowskim w Stowarzyszeniu Miast Bałtyckich. Współ z Visby przewodził Komisji Kultury Bałtyckiego Stowarzyszenia Miast. Od 1996 r. Szczecin należy do sieci dużych miast europejskich – Eurocities. Poprzez Unię Polskich Miast aktywnie uczestniczy w pracach Rady Europejskich Samorządów i Regionów (CEMR). Reprezentanci Szczecina biorą udział w działalności Europejskiego Stowarzyszenia Regionów Pogranicza (European Association of the Border Regions - AGEG), z siedzibą w Gronau i zrzeszającego około 50 euroregionów. Posiedzenie Zarządu Głównego AGEG w Szczecinie w 1995 r. zaowocowało przyjęciem Karty Regionów Granicznych (Charter of the European Border Regions).

Kształtowanie regionu Szczecina o charakterze metropolitalnym jako działanie w wielopłaszczyznowej sferze, zarówno politycznej jak i gospodarczej, socjalnej i kulturowej otwiera możliwość pełnienia Szczecina funkcji ponadnarodowego ośrodka w transgranicznym układzie. Dotychczasowe opracowania i koncepcje zarówno krajowe jak i zagraniczne wskazują na taką możliwość. Wykorzystanie tych predyspozycji będzie miało istotne znaczenie dla kształtowania właściwych relacji w systemie policentrycznego układu regionu transgranicznego w obszarze euroregionu Pomerania.

<sup>9</sup> Ciok Stanisław prof. dr hab., *Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski 2008

## WEST POMERANIAN REGION IN TRANSBOUNDARY RELATIONS<sup>10</sup>

### FIRST APPROACH TO TRANSBOUNDARY COOPERATION

Transboundary cooperation in West Pomerania has been started practically in 1972 after signing between Polish and German governments documents concerning transboundary relation and good neighborhood. First concepts which played the role of practical result of this cooperation considered neighboring areas on the border line on the both side. Most detailed programme concerned the concept for spatial development of Uznam-Usedom Island in the area between Świnoujście – Ahlbeck. Due to later appeared political reasons, completely isolation process, the plan was never implemented or even seriously considered.

Changes in Europe after 1990 are reflected in spontaneous interest of transboundary problematic on Polish and German border. Cooperation with German side proceeds on three levels: central, regional and local. Relation on central level are implemented in the form intergovernmental agreements, treaties which constitute a base of adjustment of farthest coherence on lower level.

There is following list of basic agreements and letters of intention concerning transboundary cooperation in West Pomeranian Voivodship.

- Common Statement about transboundary cooperation between West Pomeranian Voivodship and Land Mecklenburg Vorpommern signed on signed on 18 June 2000
- Common Statement about transboundary cooperation between West Pomeranian Voivodship and Land Brandenburg signed on 7 December 2001
- Common Declaration of Regional Council West Pomeranian Voivodship and Parliament of Land Mecklenburg Vorpommern signed on 14 September 2001
- Common Declaration about interregional cooperation in basin of Baltic Sea signed on 27 April 2004 by regional council West Pomeranian Voivodship, parliament of Land Mecklenburg Vorpommern and Parliament of Schleswig – Holstein.
- Resolution of Fifth Forum Parliaments of South Baltic Region signed on 22 May 2007

Great importance are playing the relations on regional and local level reflected in numerous contracts between regional and districts authorities, gminas, partner cities, and local representatives. Well extended cooperation with Germany is observed in western voivodships in signed contracts with foreign partners, participation in different programs and citizens informal relationships. Local cooperation based on invention, aspiration, skills is reflected in almost 500 partnership agreements between bordering gminas and cities which constitute contribution to cross-border relation in amount 2/3 of bordering gminas.

### Institutional framework – Euroregion Pomerania

Euroregion Pomerania links German and Polish regions and, also Swedish regions to each other and has four parties:

- The city of Szczecin
- Pomerania, the Purpose Association of Local Authorities of Western Pomerania (with currently 92 polish local authorities in the Western Pomerania voivodship)

<sup>10</sup> Prepared for the purpose of the International Workshop organized by Szczecin Advicory Team under International Society of City and Regional Planners (ISOCARP) on subject "Prospects of Szczecin Metropolitan Area: metropolitan functions, transport infrastructure and cross-border development". Szczecin 2009.

- The Association of Local Authorities Euroregion POMERANIA e.V. (a association of two self-administrated towns and six rural districts in the Land Mecklenburg-Western Pomerania and in the Land Brandenburg)
- The Scania Association of Local Authorities (with 33 communes in Sweden)

Co-operation in the Euroregion Pomerania aims activities for developing the region evenly and in a well-balanced manner and at bringing people and institutions of the territories concerned closer together.

Principal ways to achieve these aims are<sup>11</sup>:

- Raising the standard of living of the people living in these territories, particularly by mutual assistance in economic investments and programmes, vocational education and training schemes, and programmes for fighting unemployment;
- Supporting the ideals of European unity and international understanding;
- Co-operation and exchange, between associations, scientists, trade associations, cultural ensembles and youth groups, particularly by encouraging those forms of co-operation and exchange that will serve for better mutual understanding between the populations of the border regions;
- Maintenance and improvement of the protection of the environment; development of the rural areas;
- Development and adaptation of the infrastructure to the needs of border-crossing and regional traffic;
- Development of economic co-operation; exchange of know-how and transfer of technology;
- Establishment of a complex information system for the exchange of data in the Euroregion;
- Development of co-ordinated border-crossing regional planning;
- Co-operation in fighting fires and natural disasters and in responding to averages;
- Assistance in finding solutions to problems with border crossers.

The Euroregion Pomerania has the function of an international region for transportation system (multi-modal character) between Scandinavia and Southern Europe, as well as between Western and Eastern Europe. The regional sea ports and inland ports, as Helsingborg (S), Malmö (S), Trelleborg (S), Ystad (S), Åhus (S), Szczecin (PL), Swinoujście (PL), Police (PL), Sassnitz/Mukran (D), Stralsund (D), Schwedt/Oder (D) and Eberswalde (D) strengthens the navigation of the Baltic Sea and inland water transport lines, forming significant potentials for external and internal connections. Regional airports, as Szczecin-Goleniów (PL) and Malmö (S), mainly for passenger transport assure linkage with other European airports.

Apart from the favourable geographical situation of the region on a European scale, the relatively low ecological burden is one of the most important attractive factors of the Euroregion. The development of economy and tourism should therefore be oriented to the environmental structures and take these structures into consideration with a view to conserve intact nature. In addition to that, the cultural opportunities offered in the major cities should be enlarged. The specific role in this space play now created metropolitan area of Szczecin, in the historic conditions former capital of Pomeranian Region.

Transboundary cooperation within West Pomeranian Region interpreted by Marshal Office is based on particular geopolitical site of West Pomeranian Province due to coastal location, potentials and unique values of Odra River Valley, accessibility to CETC (Central European Transport Corridor), economic potential, potential tourism value and as well as many years of experience of cooperation with cities and high schools abroad.

---

<sup>11</sup> The Association of Local Authorities Euroregion POMERANIA e.V

- Institutional framework of cooperation is based on: Polish – German Intergovernmental Commission of Regional and Transboundary Cooperation, Odra Partnership
- Instruments used for transboundary cooperation (partner's agreements, intent letters , agreements)
- European Union Funds
- Educational programs
- Mutual presentations, exhibitions and fairs
- Foreign practice, study visits
- Practical participation in foreign organizations.

Cooperation partners in West Pomeranian Region are representing, local selfgovernments, high schools, scientific research institutions and educational centers, rescue services, non-government organizations, artistic environment, youth organizations, tourist and cultural organizations.

### **Cooperation within Baltic Sea Area**

Cooperation within Baltic Sea Area is corresponding to following Partnership Regions: Region Scania (Sweden), Land Mecklenburg Vorpommern (Germany), Land Schleswig Holstein (Germany, Frei Hansastadt Hamburg (Germany), Region Oulu (Finland), District Kaliningrad (Russian Federation), Region Klajpeda (Lithuania), District Vilnius (Lithuania), Region Pärnu (Estland).

### **Cooperation within Odra River Basin Area**

Cooperation within **Odra River Basin Area** is corresponding to following Partnership Regions: Land Mecklenburg Vorpommern (Germany), Land Brandenburg (Germany), Land Berlin (Germany), Region Hradec Kralowe and South Moravia (Czech), Region Bratislava (Slovakia). The main spheres of cooperation include:

- Scientific and research cooperation, new technologies
- Economic and tourist use of Odra River Basin
- Cooperation of rescue services
- Spatial planning
- Environmental protection
- Creation of transport infrastructure (CECT).

External financial sources connected with European Territorial Cooperation used for implementation are concentrated generally on priorities:

- Technical infrastructure, with special attention to transportation system.
- Economic and scientific cooperation and building up right understood competitiveness
- Cooperation in range of transboundary culture, education and public health sphere
- Attractiveness and common identity.

Cooperation in different programs is based on specificity and activity, characteristic to region, which taken into consideration.

### **Spatial development concepts within transboundary region**

Early 90's are the period of spontaneous interest concerning transboundary relations both, on German and on Polish side as well. Creation of Euroregions has contributed to significant activation of cooperation, despite to asymmetric access to the means of Euroregional support, and constitute input for elaboration of numerous concepts of spatial development, where German part was more effective in this field due to quite intensive use of so called informal system of planning. Promotion of sustainable development for

transboundary regions, particularly in settlement network, transportation systems has been implemented in numerous, among others concepts:

- “European area of Odra and Nysa” Rivers (H. Koschyk)
- “Polish German transboundary cooperation – reflections and conclusions” (Victor von Malchus)
- “Concept of advancement the development of Odra Region” more known as Stolpe plan -1991 (main assumption of this concept was improvement of social and economic situation through development of industry, transport infrastructure and services) This plan has faced very sharp criticism.
- “German-Polish borderland as problem of regional policy” known as Willers plan-1992. (main assumption of this concept were creation of favorable institutional, economic, political conditions for fast development of these areas.
- Direction study of spatial arrangements along the Polish-German border (Institute of Spatial and Communal Arrangement and Planco Consulting GMBH - 1995)
- Concept for German-Polish House (five corner of Berlin-Dresden- Wrocław- Poznań-Szczecin) – concept of Odra River Region preferred by German planners as a model of European spatial policy example forming between above mentioned cities a kind of suitable confederation. In fact due to globalization process this relationship correspond to interrelations between in future formed metropolitan cities.
- “Raumordnerische Grundlagen entlang der Brandenburgisch - Polnischen Grenze (Spatial agenda basis along the Polish-Brandenburg boundary; MUNR Land Brandenburg , Urzędy Wojewódzkie Szczecin, Zielona Góra, Gorzów Wlkp.1997.
- „Common partial programme for German-Polish transboundary area Mecklemburg-Brandenburg- West Pomerania Voivodship” Program Interreg III A/Phare CBC;
- “Structural concept for sustainable development of Northern part of Szczecin Bay islands” Plannergemeinschaft Hannes Dubach, Urs Kohlbrenner i RBGP Szczecin – in the frame of Phare CBC, Interreg II C programs - 1999;
- „Transregional structural concepts for Baltic Subregion”; Berlin, Szczecin, Skåne in the Baltic Bridge Program 2001r;
- „Polish – German five corner cities” Research project prepared by Federal Ministry of Transportation and Housing and Ecological Institute of Spatial Development in Dresden.– 2001r;
- „Szczecin Bay – two nations region”–IKZM-Oder Neubrandenburg, RBGP Szczecin – 2001r.;
- „Vision and strategies around Baltic 2010 – VASAB 2010 plus – Koncepcje Rozwoju Przestrzennego” w ramach programu Interreg II C – 2001;
- „Translogis. „Strengthen the regional structures by intelligent transportation systems” in the Phare CBC/Interreg programs- 2002r.;
- „South Baltic Arc – Spatial strategies for integration and sustainable development of South Baltic zone” – in the frame of Interreg III B program - 2004r.;
- "South Baltic Arc" is a part of transnational project South Baltic Arc - Spatial Strategies for Integration and Sustainable Development Acceleration of the South Baltic Arc Zone supported from BSR INTERREG III B Initiative.
- The main objective of the SBA Project is strengthening competitive potential and investment attractiveness of the Polish coastal regions in the process of the socio-economic and spatial cohesion within transnational South Baltic Development Zone.
- The main actions in the project include analysis of competitiveness, investment attractiveness and socioeconomic potential and definition of its potential use in Polish part of the SBA, choice of the strategic location and preliminary preparation of key infrastructural investment (i.e. in transport and others which can reinforce economic

sector development) determining further socioeconomic development in the north part of Poland.

- „Szczecin growth pole and its operation range in German-Polish transboundary region” Wilke, Mack und Partner/WMP Consult, - Hamburg/Kiel 2004;

Unfortunately, domination of own interest, formulation of sometimes controversial solutions, awkward for Polish German relations, led to marginalization of meaning many elaborated concepts resulting in small degree of utilization.

### **Spatial arrangements direction study along the Polish–German border**

One of the last concept “Spatial arrangements direction study along the Polish-German border” elaborated in 2002 by Institute of Geography and Spatial Arrangement – Polish Academy of Science.

Authors of the study are pointing out attention on regional development in relations with remaining part of the country, omitting references for German borderland. Indicated in proposals endogenic reconstruction of connections with administrative center is reflected in formation of slanting axis linking Szczecin – Poznań – Wrocław and Warsaw. Marginalization of North – South multimodal corridor as well as marginalization of South Baltic Arc evoked a lot of negative reactions of transboundary laying gminas (local administrative self governments).

Program for Odra River contain important perspective assumptions not only for West Pomerania. Odra Waterway with Gliwice Canal constitute most effective water transportation line (carrying 80% of Polish water transport) connected with European water transportation system. Before Second World War Szczecin and Świnoujście played the role of Berlin ports linked with functioning water transportation. Depreciation of vertical connection in transboundary Polish Region strengthens German competitiveness. Promotion of mutual inter – modal junctions in European dimension constitute especially in relation to sea and river transportation lines important role.

Very detailed survey of Polish transboundary space in broad dimension presented in this elaboration has significant meaning for further research work.

Due to peripheral location of transboundary areas outlying in far distance from economic and decision centers are characterized by lower attractiveness for foreign investment and as not enough competitive from this point of view require activization. Use of external assistance for denivelaton of those consequences is reflected in European Union programs offering support of cooperation. Important role in the first period after 1990 played the PHARE CBC program which supported in the period of 1994-1999 with about 225 projects of cooperation.

### **Research in the range of spatial planning and transport infrastructure – possibilities of transboundary investment in Polish–German area of Odra/Nysa**

Significant contribution for transboundary relations constitute led since few years by cooperation of ministerial representatives of Federal Lands level in Germany and Marshal and Voivodship Offices and Euroregions project “Research in the range of spatial planning and transport infrastructure – possibilities of transboundary investment in Polish-German area of Odra/Nysa - Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON). Reserch presented in the concept concern platform for shaping the common programme areas. Elaborated in the last yar final concept requires verification and actualization of agreements for formulation further discussion in the field of spatial planning and transboundary investment concerning transportation infrastructure along the Odra and Nysa rivers. In the process of elaboration of this research has been tested with very positive result another, significant programme Polish-German Spatial Planning Information System- Deutsch-Polnische Raumplanungsinformationssystem (D-P PLIS), Installed



programs in Leipzig (Gesellschaft für Informationstechnologien GmbH) and in Szczecin – Regional Office of Spatial Arrangements constitute in a broad merit and technical concept effective tool for efficacious shaping the spatial planning structure.

### **The INTERREG initiatives**

The INTERREG initiative has been created in 1990 with the objective - border regions. INTERREG aims "to strengthen economic and social cohesion in the European Union by promoting cross-border, transnational and interregional co-operation and balanced development of the European Union territory. Actions, in relation to the borders and border areas between Member States and between the European Union and non-member countries. The INTERREG Community Initiative has evolved since 1995 following configuration:

- A - Cross-border cooperation, has existed longest;
- B - Transnational cooperation emerged in the late 1990s,
- C - Designed in 2000.

### **VASAB and INTERREG**

„Pearls, Strings and Patches“ - VASAB vision from 1994 as frame for national policies, where 6 action fields of VASAB 2010 Plus and Gdansk declaration on „Connecting Potentials“ formed input for transnational Interreg programme, for EU- and national policies in 2001 and 2004.

Most important Transnational Development Zones:

- STRING
- Baltic Palette
- Via Baltica
- South Baltic Arc
- Baltic +
- SEAGULL
- Barents 2010

### **Transnational Projects – Innovative Approaches<sup>12</sup>**

- Permanent political co-operation at sub-regional level aiming at transborder economic integration (*STRING*)
- New methodology for territorial impact assessment of transport infrastructure investments (*South Baltic Arc*)
- Land use plans and construction sites for a network of yacht marinas (*SuPort-Net, MARITOUR*)
- International tourist thematic route as a brand product (*EuRoB*)
- Principles for integrated coastal zone management (*BaltCoast*)
- Political platform for common trans-border development actions (Baltic Plus)
- Linking regional and transport development (COINCO, AB Landbridge)

Project impacts

- Future-oriented networks, integrated approaches
- Integration of new EU and of neighbouring countries

---

<sup>12</sup> Wilfried Görmar; Experience from transnational co-operation on spatial development; Transboundary spatial planning conditions and possibilities of implementation; International conference in Szczecin held on 29<sup>th</sup> June 2009 in Szczecin.

- mutual adaptation of rules, procedures and instruments , new standards and „trade marks“
- Transfer of „Good Practice“
- Preparation of investments, mobilisation of finances
- Project-oriented transfer of experience and TAEU/ESDP implementation
- Enhancing quality management - increase of competence, extension of business fields, qualification of public administration, strengthening regional marketing

#### New Challenges – Implementing BSR Strategy and VASAB – Long-Term Perspective

- Promoting knowledge-based development and clean Baltic Sea
- Improving external and internal accessibility
- Tackling east-west and urban-rural divide
- Adapting solutions to North-South differences
- Paying attention to new geography – connecting potentials of Baltic Sea Region and Central Europe

#### Region Skåne, Sweden Partner in the Euroregion Pomerania<sup>13</sup>

- Challenges in transports and infrastructure planning
- Priority investments
- Cross-border cooperation
- Develop public transport – trains and buses
- Focus on rail investments
- Increased safety in road transports
- Using existing road infrastructure
- Local measures and environment

Implemented with participation of Skåne BSR projects (il. 18)

Region Skåne infrastructure policy. Objectives heading 2010–2021

- Enlargement and integration of labour markets
- Environmental sustainability and traffic safety
- Integration of the Öresund Region
- Improved infrastructure in centers of growth
- A transport system for all inhabitants
- Improved external connections for goods and passengers

#### BSR Transport cooperation at the present agenda in following programs.

TRANS BALTIC – Strategic project in Interreg IV BSR

- 22 partners, 9 countries
- Analyses, joint strategies, actions
- Business cases on container shipping, ICT, dry ports, rail transports, competence management
- Supporting Baltic Sea strategi and national initiative on a Baltic Transport Outlook

#### Priority investments in road and railway plans 2010–2021

- The City Tunnel in Malmö
- West coast mail line

<sup>13</sup> Maats Petersson; Region Skåne; Transboundary spatial planning conditions and possibilities of implementation; International conference in Szczecin held on 29<sup>th</sup> June 2009 in Szczecin.

- Southern Mainline Malmö-Lund
- Motorway E22, E65
- Local port connections
- Rail investments for regional passenger trains
- Regional road bottle necks
- Local measures for traffic safety and public transport

INTERREG III was initiative for achieving cohesion objectives, running from 2000-2006. In this the ERDF allocation to INTERREG was EUR 4,875 billion. INTERREG Strand A focuses in particular on cross-border cooperation between adjacent regions and aims to develop cross-border social and economic centers through common development strategies.

### **Adriatic–Baltic Landbridge**

The first concept for Baltic Sea-Adriatic Sea presented the elaboration of Central Europe Transport Corridor in 2004 agreement, signed by countries involved in the idea of creation common undertakings for favorable transportation conditions in European transportation system.

Adriatic – Baltic Landbridge constitute one of the concepts in program INTERREG III B CADSES. Implemented in the period of 2006-2008 with 23 partners from Central Europe.

The idea of the project was to facilitate the development of maritime intermodal freight traffic in the Baltic and Adriatic area, through the:

- Creation of network relations among participating governmental institutions, regions, ports, operators, associations
- Assessment of potential opportunities for market development, in particular with relation to regional maritime traffic traveling from ports across continental Europe (focusing on linking the Baltic and Adriatic Regional Markets)

A–B Landbridge Objectives:

- Analysis of demand and supply for multimodal land-bridges connecting the short sea shipping areas, so as to facilitate attainment of business objectives (also in light of potential market opportunities identified), while pursuing regional development and transport white paper objectives
- Development of policy recommendations (national and EU) so as to promote intermodal maritime freight transport and its integration with inland transport

The project characterized Landbridge corridor, multi-modal itineraries, with respect to:

- Regional spatial development,
- Transport conditions (Road, Rail, Waterway), and
- Logistics services available

Strategic Impacts

- Integration of national and regional transport systems into the Pan-European networks
- Attraction of flows and of growth to the local economy
- Development of strategic plans for public-private partnerships along the Landbridge itineraries Elaborate policy recommendations
- Alignment strategic regional spatial development plans with the A-B Landbridge deployment programme.

### **South-NORTH Axis**

Project „South-North Axis” constitute continuation of „Adriatic-Baltic Landbridge” and has been implemented in the period of November 2008 – February 2012 in the frame of Pro-

gram for Central Europe in the priority improvement of accessibility Area of Central Europe

The aim of the project is searching for best transport connections and logistic with attention to spatial planning problems between Baltic Sea and Adriatic Sea. Project is oriented for optimization of transport flows and elimination of obstacles in implementation of infrastructural activity.

### INTERREG IIIA Setting-up of projects for Polish and German part within Euroregion Pomerania

<u>PRIORITY A.</u> ECONOMIC DEVELOPMENT		<u>PRIORITY E.</u> IMPROVEMENT OF HUMAN RE- SOURCES QUALIFICATIONS	
Euroregion Pomerania	16	Euroregion Pomerania	-
Germany	33	Germany	6
Poland	9	Poland	6
<u>PRIORITY B.</u> IMPROVEMENT OF TECHNICAL AND TOURISM INFRASTRUCTURE		<u>PRIORITY F.</u> INTERREGIONAL COOPERATION, INVESTMENT FOR CULTURE AND MEETINGS	
Euroregion Pomerania	16	Euroregion Pomerania	12
Germany	33	Germany	25
Poland	9	Poland	12
<u>PRIORITY C.</u> ENVIRONMENT		<u>PRIORITY G.</u> PARTICULAR SUPPORT OF BORDER- ING AREAS	
Euroregion Pomerania	-	Euroregion Pomerania	-
Germany	12	Germany	2
Poland	7	Poland	-
<u>PRIORITY D.</u> DEVELOPMENT OF COUNTRYSIDE AREAS		Global number of projects in correspond- ing locations	
Euroregion Pomerania	1	Euroregion Pomerania	34
Germany	4	Germany	123
Poland	4	Poland	68
		Total	225

### Number of projects implemented in the frame of INTERREG III in West Pomerania Voivodship:

- Priority a – economic development and cooperation 15 projects
- Priority b – improvement of technical and tourism infrastructure – 24 projects
- Priority c – environment – 7 projects
- Priority d – development of country side areas – 12 projects
- Priority e - bringing up qualifications and activity affecting employment influence – 29 projects
- Priority f – interregional cooperation, cultural exchange – 17 projects

### Cross-border cooperation according to administrative districts<sup>14</sup>

According to information collected by Marshal Office of West Pomeranian Province, Department of regional politics results of questionnaires of local self-governments units concerning the cross-border cooperation are following:

<sup>14</sup> Marshal Office of West Pomeranian Province

**I. Administrative districts of seaside zone**

- Transboundary cooperation has included 7 districts (in 37 gminas): Kamieński, Gryficki, Kołobrzeski, Koszalin City, Koszaliński, Stawieński, Białogardzki,
- Questionnaire included the period 2004 – 2008. 16 local governments has answered on questionnaire from this zone.
- Official cooperation led by local self-governments is taken with 76 cities in 16 countries

GERMANY	-	29 CITIES
SWEDEN	-	6 CITIES
DANMARK	-	4 CITIES
ITALY	-	3 CITIES
FRANCE	-	3 CITIES
BELGIUM	-	2 CITIES
HOLLAND	-	2 CITIES
FINLAND	-	2 CITIES
LATVIA, ESTONIA, ROMANIA, GREECE, UKRAINE, BELORUSSIA, CHINA, CZECH	-	1 CITY

- Amount and kind of initiatives (il. 23)

**II. Administrative districts of Odra river development belt**

- Transboundary cooperation has included 8 districts (in 37 gminas): Szczecin, Świnoujście, Policki, Gryfiński, Goleniowski, Stargardzki, Pyrzycki, Myśliborski.
- Questionnaire included the period 2004 – 2008. 15 local governments has answered on questionnaire from this zone.
- Official cooperation led by local self-governments is taken with 38 cities in 8 countries

GERMANY	-	42 CITIES
EU	-	6 CITIES
SWEDEN	-	6 CITIES
BALTIC SEA REGION	-	3 INITIATIVES
RUSSIA	-	3 CITIES
HOLLAND	-	3 CITIES
DANNMARK, CZECH	-	2 CITIES
CHINA, USA, LITHUANIA, ENGLAND, FRANCE, IRELAND	-	1 CITY

- Amount and kind of initiatives (il. 24)

**III. Administrative districts of lakes districts**

- Transboundary cooperation has included 6 districts (in 37 gminas): Walecki, Szczecinecki, Choszczeński, Drawski, Świdwiński, Łobeski,
- Questionnaire included the period 2004 – 2008. 14 local governments has answered on questionnaire from this zone.
- Official cooperation led by local self-governments is taken with 38 cities in 8 countries

GERMANY	-	22 CITIES
SWEDEN	-	3 CITIES
ITALY	-	2 INITIATIVES
FRANCE	-	2 CITIES
HOLLAND	-	2 CITIES
LITHUANIA	-	2 CITIES
LATVIA	-	1 CITY

- Amount and kind of initiatives (il. 25)

In present financial perspective in the period 2007 – 2013 Poland will receive in the frame of European Territorial Cooperation 558 mln euro for transboundary cooperation (170 mln euro for Polish-German border line) in this amount West Pomerania and Mecklemburg Vorpommern will receive 133 mln €.

### **INTERREG IVC Programme**

The INTERREG IVC Programme is part of the European Territorial Cooperation Objective of the Structural Fund policies for the period 2007-2013. It aims, by means of interregional cooperation, to improve the effectiveness of regional development policies and contribute to economic modernisation and increased competitiveness of Europe, matching regions less experienced in a certain policy field with more advanced regions by:

- Enabling local and regional actors across the EU to exchange their experiences and knowledge;
- Matching regions less experienced in a certain policy field with more advanced regions;
- Ensuring the transfer of good practices into Structural Funds mainstream programmes.

The INTERREG IVC Programme is financed through the European Regional Development Fund (ERDF), whose principles and regulations are laid down in Council Regulation N°1083/2006 (General Regulation), Council and Parliament Regulation N°1080/2006 (ERDF Regulation) and Commission Regulation N°1828/2006 (Implementation Regulation).

- Surface of area of support total 38.318 km
- Population of area of support 2.731.542
- Biggest city Szczecin

Central Europe in the programme INTERREG IV C provides funding for cooperation projects covering four thematic areas:

#### Priority 1: Facilitating innovation across Central Europe

- Enhancing the framework for innovation;
- Establishing the capacity to diffuse and apply innovation;
- Steering knowledge development.

#### Priority 2: Improving accessibility to, and within, Central Europe

- Improving Central Europe's interconnectivity;
- Developing multi-modal logistics cooperation;
- Promoting sustainable and safe mobility;
- Promoting information and communication technology, as well as alternative solutions for enhancing access.

#### Priority 3: Using our environment responsibly

- Developing a high-quality environment by managing and protecting natural resources and heritage;
- Reducing the risks and impacts of natural and man-made hazards;
- Supporting renewable energy and increasing energy efficiency;
- Supporting environmentally friendly technologies and activities.

#### Priority 4: Enhancing competitiveness and attractiveness of cities and regions

- Developing polycentric settlement structures and territorial cooperation;
- Addressing the territorial effects of demographic and social change;
- Capitalizing on cultural resources, to make cities and regions more attractive.

### **The CENTRAL EUROPE programme**

The CENTRAL EUROPE programme finances territorial cooperation projects that add explicit value to the CENTRAL EUROPE cooperation area. Whether or not a project generates transnational added value is the result of key factors such as, among others, the issue addressed, the partnership involved, the degree of innovation and the visibility and impact of project activities and results. The economy shows high disparities with regard to income and living standards between Central Europe countries: Besides encompassing some of Europe's richest regions, Central Europe also includes some of Europe's poorest ones. The CENTRAL EUROPE programme aims to contribute to reducing these differences through cooperation between regions, working towards joint solutions to common problems and actions that harness the regions' potential. The programme should also help to strengthen the overall competitiveness by stimulating innovation and promoting excellence throughout Central Europe.

In Poland has set up a mixed First Level Control system depending on the status of the Polish partners: Marshal Offices, Voivodes, Ministries and Central Offices acting as Lead partners and partners have the possibility of using internal controllers, provided they are independent from project implementation and fulfill the requirements set at national level in terms of experience and qualification. In this decentralized option, the controller proposed by the beneficiaries by means of a specific questionnaire must be authorized by Ministry of Regional Development, Territorial Cooperation Department.

### **Operational Program of the target European Territorial Cooperation**

Operational Program in the frame of the Programme INTERREG concerns implementation of the purpose: European transboundary cooperation for West Pomerania Voivodship, Mecklemburg Vorpommern, Brandenburg.<sup>15</sup>

Projects implemented in the frame of operational program in period 2000-2006 have been concretized in following goals:

- Intensification of cooperation
- Behavior of decentralized settlement structure with many greater centers
- Aspiration for alignment of condition of life
- Reinforcement of enterprise and development of regional potentials
- Cutting down influence of border as barriers
- Reinforcement of competitiveness
- Carrying on of more active marketing of region

The present operational program presents base of financial support for transboundary cooperation in the period of 2007 - 2013. Program will contribute to development of transboundary areas and should play important role for Polish-German cooperation

### **Most important direction of the Operational Program:**

- Elimination of infrastructural weaknesses lack and protection of natural environment potential: liquidation inconvenience of transport infrastructure in case of lack of transboundary connections, common development of technical infrastructure, reinforcement of tourist infrastructure.
- Intensification of economic cooperation and scientific research due to lisbon strategy.

---

<sup>15</sup> Program Operacyjny Celu: „Europejska Współpraca Terytorialna“ krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007- 2013

- Cooperation in range of education and social development activity as a way towards enrichments better effects.

#### Main purpose of the operational program

- Contribution to balanced and sustainable development of the support area in terms of closer transboundary relations between citizens entertainments and institutions.

#### Priorities of the program

- Supporting activity of improvement of transboundary infrastructure in favor of better cooperation linkages and improvement of existing natural environment conditions.
- Advancement of transboundary economic coherence and advancement of economic and scientific cooperation
- Transboundary development of human resources and advancement of cooperation in range of social infrastructure.

### **SWOT analysis elaborated for the purpose of Operational Programme.**

#### Strength

- Szczecin as central city center
- Mobility of inhabitants
- Stable market rating of tourist sector and maritime economy
- Economic structure based on small and medium sized enterprises
- Academic centers, investigative potential
- Attractiveness natural environment and landscape
- Small contamination of air, soils and waters in region
- Big meaning of environmental protection and landscape
- Water ways

#### Weakness

- Peripheral location to economic advanced areas
- Unequal level of infrastructural development
- Population decreasing
- Growing lack skilled staff
- Lack of acquaintance of foreign language
- Weak industrialization of the region
- Small capital of small and medium sized enterprises
- Weak engagement of small and medium sized enterprises to investigative operations
- Lack in tourist infrastructure (due to seasonal activity)
- Decreasing level in agriculture employment
- Possible conflict on line economy - environmental protection;
- Bad condition of transport infrastructure
- Bad condition of energy network

#### Opportunity

- Connection coastal belt with the rest of region
- Identification of regional development center
- Growing mobility population, interest of transboundary partnership and learning foreign language
- Development of transboundary economic cooperation
- Development of transboundary tourism



- Development of potentials based on investigation and science, creation of network of technological centers
- Advantages of sustainable use of natural environment
- Transboundary protection of natural environment and landscape
- Presentation of natural environment and cultural heritage as value of the region
- Development of ecological agriculture;
- Development of transport infrastructure in favor of internal and external reasons and opening of region
- Creation of directed educational and touristic offer
- Regional identity, as factor of improving the quality of life
- Transboundary development of information society
- Proximity of Berlin agglomeration

#### Threats

- Relatively not sufficient activity to requirements of country side areas development
- Region becoming transit area
- Progressing migration process
- Deteriorating access to social infrastructure
- Weak purchasing power
- Migration of professional skilled specialists
- Scarce marketing of the region
- Deterioration of public transportation means (through closing of transportation connection lines)
- Existing excessive creation of economic similar center
- Growing social stratification affecting growth of social problem

Financial support will be accounted according to any venture in the frame of monitoring, estimation and choice of the projects subject in following indicators:

- Level of partners cooperation ( common elaboration, common realization, common staff common co-finance)
- Level of interaction on transboundary integration
- Environmental impact assessment
- Contribution to improvement of transboundary structure
- Relation to equality of rights and indiscrimination
- Constancy of venture

#### Most important domains of cooperation in sphere of economic development<sup>16</sup>

- Intensification contact economic and new structure boundary passage
- Expansion and greatest disparity of cooperation through distribution of work and reinforcement of mechanism leaning economic development;
- Economic utilization of river Odra and Nysa transboundary areas (natural environments correction)
- Improvement of natural environment
- Decreasing border dividing effects and utilization of potentials for both part of trans-borders areas
- Decreasing of differences in development process
- Strengthen the functional efficiency and competitiveness of main development centers
- Regions predestinated for protection and development of areas of high environmental value

<sup>16</sup> Ciok Stanisław prof. dr hab., „Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec”, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski 2008

- Interregional and regional centers and corresponding axis of development
- Development of transportation system

## CONCLUSIONS

### The role of Szczecin as Europol

From the very beginning, Szczecin has been a member city of the Union of the Baltic Cities. Together with Visby, Szczecin heads the UBC Culture Commission. Since 1996 Szczecin has belonged to the network of European big cities, i.e. Eurocities. Through the Union of Polish Cities, we actively participate in the work of the Council of European Municipalities and Regions (CEMR). Also, on behalf of this Union, the President of Szczecin participates in the work of the Polish-German Committee of the Union Cities.

Commencing from the year 1991, Poland joined the group of countries co-operating with their neighbours, also through Euroregions.

The Euroregion's organisational structure, present and future territorial stretch, its distinctiveness and variety of tasks and projects allows for the development of lasting contacts and multidisciplinary cross border co-operation for sustainable development.<sup>17</sup>

The central location of Szczecin within the Euroregion should be perceived as the integrating factor for the East and the West, as well as for the North and the South of the region, especially in the context of the developing co-operation with the Scandinavian countries.

Szczecin is the leading city in the Euroregion Pomerania, its one of the co-founders (together with the Union of German and Polish Municipalities), and the seat of its Secretariat.

Representatives of Szczecin take part in the activities of the European Association of the Border Regions (AGEG), which has its seat in Gronau and brings together about 50 Euroregions. The General Assembly of the AGEG convened in Szczecin in December 95 resulted in the adoption of the draft Charter of the European Border Regions. Presently, two representatives of the City of Szczecin sit on the Congress of Local and Regional Authorities of Council of Europe. The city has also participated in various forms of governmental trans-border co-operation, of which the most important for our city has become the Standing Joint Commission on Polish-German Border Relationship.

### European Union supporting programs of regional development related to cross-border cooperation

Contribution of community support framework is implemented in National Development Plan by:

- Sectorial operation programs
- Integrated operational program of regional development
- Strategy of acquirement the cohesion fund
- Implementation of community initiatives

Beneficiaries of integrated operational program of regional development – voivodship, districts and gminas self-governments are supported by European Regional Development Fund and European Social Fund supports in the following priorities:

- Priority I. Extension and modernization of infrastructure due to reinforcement regional competitiveness
- Priority II. Reinforcement of human resources in regions related with educational activity and promotion of enterprise,

<sup>17</sup> The Association of Local Authorities Europaregion POMERANIA e.V

- Priority III. – local development
- Priority IV. – technical assistance – support of institution engaged in implementation of integrated operational program of regional development

Specificity and predispositions of West Pomerania development in regional concepts:

- Transboundary location
- Transport corridors
- Metropolitan region
- Unique natural environment ( coastal belt, lakes district belt, Odra River Estuary belt)

### **Barriers and limitations in transboundary cooperation**

Development of transboundary cooperation is often braked by barriers and limitations, which are often superficial, differently identified and interpreted on the both sides of the border.

Basic barriers:

- Administrative structures
- Legal and formal aspects
- Differentiated social and economic systems
- Unreadable range of competence of local government
- Different level of economic development of the areas lying on the border
- Infrastructure of communication unsuitably advanced
- Marginalization of communication availability
- Limitations of social nature as a result of still cultivated stereotypes
- Barrier of communication - acquaintance of language

The concept for integrated Szczecin Region of metropolitan character in trans-border existence as conscious and active proceeding in political, economic, social cultural sphere enable proper use of Szczecin predisposition for the role of supranational center. Transboundary metropolitan Region of Szczecin may play significant role in the polarization system of polycentric Central European structure and in global coherence with existing an creating metropolitan space of Warsaw, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Berlin and Hamburg. Further implementation of this concept requires intensive cooperation of Euroregion parties, local governments, and public participation.

### **BIBLIOGRAFIA**

- [1] Bachtler J, Downes R, Gorzelak G „Transition, Cohesion and regional policy in Central and Eastern Europe” Aldershot, Ashgate Pub Ltd 2000;
- [2] Ciok S. „Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec”, Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033; mMinisterstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008;
- [3] Czernik L. „Integracja regionalna transgranicznego uklad Pomorza Zachodniego” *Przestrzeń i Forma* Nr 1, wyd. Hogben, Szczecin 2005;
- [4] Dubach H, Kohlbrenner U *Plannergemeinschaft i RBGP Szczecin – w ramach programu Phare CBC, Interreg II C „Koncepcja strukturalna trwałego rozwoju wysp północnego obszaru Zalewu Szczecińskiego”* - 1999;
- [5] Görmar W. „Doświadczenia z zakresu ponadnarodowej współpracy w rozwoju przestrzennym”, Międzynarodowa konferencja w Szczecinie - Transgraniczne planowanie przestrzenne – warunki i możliwości realizacji, Szczecin 29 czerwca 2009;
- [6] Information on Espon programme and projects; [www.espon.lu](http://www.espon.lu);

- [7] Instytut Ekologicznego Rozwoju Przestrzennego w Dreźnie, Projekt badawczy Federalnego Ministerstwa Komunikacji, Budownictwa i Mieszkalnictwa, „Polsko-niemiecki pięciokąt miast”, Drezno 2001;
- [8] Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, „Metrex - Towards European urban balance. Note 6, Potsdam 2008;
- [9] "Raumordnerische Grundlagen entlang der Brandenburgisch - Polnischen Grenze "( Basis for Spatial Planning along ; MUNR Land Brandenburg , Urzędy Wojewódzkie Szczecin, Zielona Góra, Gorzów Wlkp.1997;
- [10] Patersson M. "Region Skåne" Planning Infrastructure Office, Międzynarodowa konferencja w Szczecinie - Transgraniczne planowanie przestrzenne – warunkowania i możliwości realizacji, Szczecin 29 czerwca 2009;
- [11] Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, „Translogis. Wzmocnienie regionalnych struktur przestrzennych poprzez inteligentne systemy transportu intermodalnego” w programie Phare CBC/Interreg RBGP Szczecin 2000r.;
- [12] Plan zagospodarowania przestrzennego województwa Zachodniopomorskiego; RBGP WZ Szczecin 2002;
- [13] Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, „Południowy Łuk Bałtyku – przestrzenne studium dla strefy Południowego Bałtyku” RBGP Szczecin 2004;
- [14] Strategia rozwoju Szczecina; Uchwała nr 1/N/1155/02 Rady Miasta Szczecina z dnia 6.05.02, UM Szczecin;
- [15] Regionalna Grupa Robocza Krajów Związkowych Meklemburgia–Pomorze Przednie/Brandenburgia oraz Województwa Zachodniopomorskiego "Wspólny program częściowy polsko-niemieckiego pogranicza, Program Interreg III A/Phare CBC, 2000r;
- [16] Tokarczuk M. Polsko-Niemieckie miasta partnerskie, manuskrypt pracy magisterskiej w Zakładzie Zagospodarowania Przestrzennego IGiRR Uniwersytetu Wrocławskiego 2005;
- [17] „Transregionalne strukturalne koncepcje dla Bałtyckiego Subregionu”; Berlin, Szczecin, Skania w programie Baltic Bridge; RBGP Szczecin 2001r;
- [18] Umowa Amsterdamska (Amsterdam agreement) ,7.02.92.;cz.I, art.1;
- [19] Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego; Program Operacyjny Celu: „Europejska Współpraca Terytorialna” krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007- 2013, UM WZP Wydział Wdrażania Regionalnych Programów Operacyjnych, Szczecin 2008;
- [20] VASAB 2010 plus - „Program działań dla rozwoju przestrzennego”, Vismar 2001;
- [21] Wilke Mack und Partner/WMP Consult, „Biegun wzrostu Szczecin i jego oddziaływanie na niemiecko-polski region graniczny” - Hamburg 2004;
- [22] Węclawowicz G. Korzeń J. Degórski M. Komornicki T, „Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckie. Polska część pogranicza” Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk w Warszawie Warszawa 2003.
- [23] Zalew Szczeciński – region dwóch narodów; IKZM-Oder Neubrandenburg, RBGP Szczecin – 2001r;

## O AUTORZE

Lechosław Czernik – adiunkt w IAPP, członek Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej, specjalizuje się w zakresie planowania regionalnego – procesy transgraniczne i suburbanizacji, a także w zagadnieniach przekształcania tkanki urbanistycznej.