

# Krzysztof Małachowski

---

## Wybrane aspekty utworzenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitarne

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 108, 203-212

---

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

*KRZYSZTOF MAŁACHOWSKI*

**Uniwersytet Szczeciński**

## **WYBRANE ASPEKTY UTWORZENIA SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO**

### **Wstęp**

Kwestia metropolizacji jest jednym z najważniejszych wyznaczników współczesnego rozwoju. Zagadnienie to pomimo znaczącego dorobku naukowego poświęconego postrzeganiu, rozumieniu i delimitowaniu metropolii wciąż nie doczekało się precyzyjnej definicji prawnej w odniesieniu do warunków krajowych, bowiem aktualnie brak jest ustawy o metropoliach. W rezultacie proces metropolizacji, który w sposób naturalny od końca XX wieku przenosi się z państw „starej” Unii do Polski jest spowalniany przez brak rozwiązań proceduralnych w tym zakresie. Wszelkie podejmowane obecnie próby wyznaczania i konstytuowania obszarów metropolitalnych są w głównej mierze działaniami samorządowymi. Wśród takich oddolnych inicjatyw wyróżnić można również powołane w dniu 15 września 2005 roku Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej, które od dnia 5 września 2009 roku przyjęło nazwę Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (dalej Stowarzyszenie lub SSOM).

Nie czekając na ogólnopolskie rozwiązania ustawowe, dwanaście gmin Pomorza Zachodniego będących członkami SSOM<sup>1</sup> postanowiło wspólnie re-

---

<sup>1</sup> Gmina Miasto Szczecin (miasto na prawach powiatu) oraz gminy Dobra, Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Police i Stare Czarnowo. W 2008 roku przystąpiły kolejne jednostki: Miasto Stargard Szczeciński, Gmina Stargard Szczeciński, Miasto Świnoujście (wystąpiło ze Stowarzyszenia w 2009 roku), Gmina Nowe Warpno, a 2009 roku Powiat Policki.

alizować zadania przybliżające w przyszłości utworzenie szczecińskiego obszaru metropolitalnego. Celem opracowania jest przedstawienie potencjalnego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) złożonego z gmin-członków SSOM pod kątem teoretycznych rozważań o metropoliach. Przyjęto jednocześnie hipotezę, iż w odniesieniu do potencjalnego SOM nie można mówić o obszarze metropolitalnym z punktu widzenia doświadczeń naukowych w tym zakresie. Autor przeprowadził analizę wskazanego zagadnienia zwracając szczególną uwagę na aspekt transportu publicznego, gdyż jest to jeden z podstawowych warunków wyznaczania obszaru metropolitalnego.

## 1. Teoretyczne ujęcie metropolii i obszarów metropolitalnych

Rozwój współczesnego świata koncentruje się w największych skupiskach ludzi, kapitału, wiedzy i możliwości – w metropoliach stanowiących naturalne bieguny wzrostu. B. Jałowiecki<sup>2</sup> definiuje obszar metropolitalny (a dokładniej metropolię) jako duży ośrodek miejski liczący około miliona mieszkańców, który cechuje doskonałość usług i infrastruktury, innowacyjność obejmująca wszystkie podstawowe dziedziny działalności oraz (pewna) specyfika miejska. Podobnych określeń w odniesieniu do metropolii używa A. Kukliński<sup>3</sup>, który podkreśla, że są to główne ośrodki decyzji, innowacji, finansów oraz nauki i kultury.

Powszechnie podstawowym kryterium ustalania obszaru metropolitalnego jest aspekt ilościowy<sup>4</sup> (wskazany powyżej próg miliona mieszkańców), jednakże nie bez znaczenia jest struktura morfologiczna aglomeracji, która musi się składać z trzech komplementarnych podobszarów, tj. jądra miasta, przedmieście

---

<sup>2</sup> B. Jałowiecki, *Spoleczna przestrzeń metropolii*, Scholar, Warszawa 2000, za D. Strahl, M. Markowska, *Polskie metropolie w strukturalnej przestrzeni subregionów*, w: red. S. Korenik, K. Szółek, *Konkurencyjność i potencjał rozwoju polskich metropolii – szanse i bariery*, Biuletyn KPZK Polskiej Akademii Nauk nr 214, Warszawa 2004, s. 9.

<sup>3</sup> A. Kukliński, *Globalizacja polskich metropolii*, Warszawa 2000, za D. Strahl, M. Markowska, *Polskie metropolie w strukturalnej przestrzeni subregionów*, w: red. S. Korenik, K. Szółek, *Konkurencyjność i potencjał rozwoju polskich metropolii – szanse i bariery*, Biuletyn KPZK Polskiej Akademii Nauk nr 214, Warszawa 2004, s. 9.

<sup>4</sup> Unia Metropolii Polskich przyjęła w 2003 roku definicję obszaru metropolitalnego, która zakłada wielkość 500 tys. mieszkańców i delimituje 12 obszarów metropolitalnych, w tym skupiony wokół miasta Szczecina. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (KPPZK), opracowana przez nieistniejące już Rządowe Centrum Studiów Strategicznych odnosi się do liczby 300 tys. mieszkańców obszaru metropolitalnego.

i strefy podmiejskiej. W przypadku tej ostatniej nie istnieje ścisła delimitacja, toteż w zależności od wielkości obszaru zurbanizowanego strefa podmiejska może się rozciągać w promieniu od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów. Ponadto metropolia, obok wielkości i morfologicznej złożoności, powinna posiadać także rozbudowane funkcje egzogeniczne powiązane w skali globalnej z innymi metropoliami<sup>5</sup>.

Na podstawie literatury przedmiotu<sup>6</sup> oraz praktyki stosowanej w Unii Europejskiej, obszarem metropolitalnym *sensu largo* można określić układ przestrzenny składający się z dużego miasta i otaczających je terenów ściśle z nim **funkcjonalnie powiązanych**, charakteryzujący się:

- a) wysoką jakością usług, instytucji i wyposażenia materialnego;
- b) wysokim potencjałem innowacyjnym w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym;
- c) wysoką konkurencyjnością produkcji i wyspecjalizowanych usług (w tym naukowo-badawczych, kulturalnych) w wymiarze krajowym i międzynarodowym;
- d) silnymi wewnętrznymi więzami współpracy gospodarczej, społecznej i instytucjonalnej;
- e) intensywnymi połączeniami z innymi metropoliami krajowymi i zagranicznymi, możliwymi dzięki dobremu z nimi skomunikowaniu;
- f) wyjątkowością i specyfiką miejsca i jego atrakcyjnością nie tylko w skali kraju, ale i w skali międzynarodowej.

Funkcjonalne spojrzenie na metropolię reprezentuje najwyższym poziom ogólności, a jednocześnie stanowi pierwotną przesłankę ustalania obszarów metropolitalnych. D. Szymańska podkreśla, że „metropolizacja nie ma związku z liczbą mieszkańców danego miasta. Liczy się liczba funkcji wyższego rzędu. [...] Nie chodzi tu o tworzenie więzi w wymiarze przestrzennym, a funkcjonalnym”<sup>7</sup>. Najbardziej interesujące wydaje się zidentyfikowanie tych funkcji, które

<sup>5</sup> M. Smętkowski, B. Jałowicki, G. Gorzelak, *Diagnoza problemów rozwoju obszarów metropolitalnych i rekomendacja delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2008, s. 4.

<sup>6</sup> Należy zwrócić szczególną uwagę na takie pozycje literatury jak: M. Castells, *Kwestia Miejska*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1982; A. Gawryszewski, P. Korcelli, E. Nowosielska, *Funkcje metropolitalne*, Wydawnictwo IGiPZ PAN, z. 53, Warszawa 1998; K. Kuciński, *Podstawy teorii regionu ekonomicznego*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1990.

<sup>7</sup> *Toruń, Bydgoszcz, metropolia...*, Głos Uczelni. Pismo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, nr 5/(315), maj 2012, s. 6–7.

są podstawowe i decydujące o uruchomieniu procesu kształtowania się metropolii, czyli funkcji wywołujących rozwój innych rodzajów działalności i w efekcie powstanie całego wachlarza funkcji typowych dla metropolii<sup>8</sup>.

Analizując działania Stowarzyszenia w zakresie kształtowania „tożsamości” metropolitalnej w regionie szczecińskim, to funkcją, która wydaje się być głównym czynnikiem metropolizacji jest transport publiczny. Obserwacja autora w tej kwestii wynika przede wszystkim z prezentacji przez Stowarzyszenie dokumentów, materiałów i analiz. Jedynie w odniesieniu do transportu publicznego dostrzec można zgodność wszystkich członków SOM co do strategii działań oraz kształtu rozwiązań w przyszłości.

## **2. Przesłanki rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym**

W listopadzie 2011 roku w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przyjęto opracowanie pt. „Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym”<sup>9</sup>. Metodologia dokumentu oparta była na następujących działaniach:

- a) analizie uwarunkowań prawnych krajowych i obowiązujących w Unii Europejskiej dla transportu publicznego;
- b) analizie dokumentów strategicznych i planistycznych obowiązujących we wszystkich gminach i powiatach tworzących Szczeciński Obszar Metropolitalny, a także krajowych i wojewódzkich dokumentów strategicznych;
- c) merytorycznych konsultacji na szczeblu wszystkich urzędów gminnych i Urzędu Marszałkowskiego;
- d) analizie rozwiązań dotyczących transportu publicznego w innych obszarach metropolitalnych w Polsce, a także w państwach Unii Europejskiej.

---

<sup>8</sup> J. Słodczyk, *Identyfikacja i kształtowanie się funkcji metropolitalnych*, w: *Konkurencyjność i potencjał rozwoju polskich metropolii – szanse i bariery*, red. S. Korenik, K. Szolek, Biuletyn KPZK Polskiej Akademii Nauk nr 214, Warszawa 2004, s. 48.

<sup>9</sup> Punkt 2 przygotowano na podstawie dokumentu pt. „Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym” opracowanym przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Szczecin 2011.

Zespół autorski przeprowadził dwie tury konsultacji w poszczególnych gminach SOM. Pierwsza tura dotyczyła przeglądu dokumentów strategicznych gmin oraz oceny przez gminy stanu transportu publicznego. Konsultacje te pozwoliły na opracowanie opisu stanu obecnego transportu publicznego w tym obszarze. Informacje uzyskane w gminach uzupełnione zostały o własną analizę zespołu autorskiego. W czasie drugiej tury konsultacji gminy oceniły przedstawione przez zespół wykonawców propozycje dotyczące koncepcji rozwoju transportu publicznego. Konsultacje w gminach pozwoliły także na przedstawienie oczekiwań gmin w zakresie niezbędnych zmian w transporcie publicznym w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Uzyskane informacje z gmin uzupełnione o analizy własne zespołu wykonawczego w zakresie kształtowania się sytuacji demograficznej, rozwoju oświaty, rozwoju gospodarczego, a także turystyki dały podstawy do opracowania koncepcji rozwoju wszystkich rodzajów transportu publicznego, a mianowicie transportu drogowego, kolejowego, wodnego oraz lotniczego.

Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM obejmuje trzy etapy działań:

- a) etap pierwszy – perspektywa krótkoterminowa w latach 2011–2013 dotyczyć będzie działań doraźnych i uzupełniających niezbędnych do polepszenia dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców obszaru;
- b) etap drugi – koncepcja średnioterminowa na lata 2014–2020 dotyczyć będzie działań inwestycyjnych i organizacyjnych mających na celu optymalizację i integrację transportu publicznego w obszarze;
- c) etap trzeci – strategia długoterminowa na lata 2020–2030 dotyczyć będzie nowych rozwiązań w zakresie rozbudowy sieci połączeń komunikacyjnych polepszających dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców obszaru.

Celem generalnym Koncepcji jest „kształtowanie w województwie zachodniopomorskim efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego”. Cel ten jest zgodny z zapisami dokumentu „Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”.

Zintegrowany transport publiczny w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym realizowany będzie w oparciu o następujące zasady:

- a) integrację wszystkich rodzajów transportu (autobusy miejskie, tramwaje, autobusy dalekobieżne, kolej) w centrach komunikacyjnych, węzłach komunikacyjnych i przystankach przesiadkowych, która umożliwi

- liwi szybką obsługę podróżnych korzystających z tych środków transportowych;
- b) zachęceniem do ograniczenia wjazdu do centrum Szczecina autobusów, mikrobusów i samochodów osobowych poprzez budowę węzłów komunikacyjnych na obrzeżach miasta z parkingami „Parkuj i Jedź” (P & R);
  - c) wdrożeniem wspólnego skoordynowanego rozkładu jazdy dla wszystkich rodzajów transportu;
  - d) wprowadzeniem spójnego systemu zarządzania transportem publicznym i informacji dla podróżnych;
  - e) stosowaniem wspólnego systemu taryfowego umożliwiającego zastosowanie jednego biletu także w wersji elektronicznej na całym obszarze metropolitalnym;
  - f) integrację transportu indywidualnego z transportem publicznym poprzez tworzenie systemu parkingów P & R;
  - g) mniejszym oddziaływaniem na środowisko naturalne poprzez promowanie transportu szynowego stosującego napęd elektryczny;
  - h) organizację przewozów przez jednego organizatora dla całego obszaru.
- Osiągnięcie celu strategicznego nastąpi poprzez realizację niezbędnych i najważniejszych działań, do których zaliczono następujące cele operacyjne:
- a) dla zintegrowania wszystkich rodzajów transportu należy budować centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe zwłaszcza przy liniach kolejowych, pętlach tramwajowych i autobusowych (a także w celu ograniczenia wjazdu znacznej liczby autobusów i samochodów do centrum Szczecina), przy których powinny być tworzone parkingi typu P & R;
  - b) transport publiczny w obszarze metropolitalnym należy rozwijać w układzie gniazdowym w oparciu o centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe, które umożliwią:
    - dojazd z każdej miejscowości do siedziby gminy,
    - dojazd z siedziby każdej gminy do siedziby powiatu,
    - dojazd z każdego powiatu do węzłów przesiadkowych położonych na terenie stolicy aglomeracji,
    - dojazd (w przypadkach uzasadnionych odległością i natężeniem ruchu) z miejscowości do powiatu lub stolicy aglomeracji;
  - c) należy rozwijać przede wszystkim ekologiczny transport szynowy;

- d) w Szczecinie podstawowym środkiem transportu publicznego powinien być tramwaj;
- e) transport publiczny w Szczecinie należy oprzeć w znacznym stopniu na rozbudowanej sieci tramwajowej (w tym linię szybkiego tramwaju w relacji Osiedle Słoneczne–Centrum Miasta) oraz na uzupełniającej sieci autobusów wyjeżdżających w większym stopniu niż obecnie również poza teren miasta i obsługujących duże skupiska mieszkaniowe położone wokół miasta;
- f) na głównych liniach komunikacyjnych takich jak Szczecin–Stargard Szczeciński, Szczecin–Goleniów, Szczecin–Gryfino główną osią przewozów pasażerskich powinien być transport kolejowy korzystający z nowoczesnego taboru kolejowego, a przy wybranych dworcach i przystankach należy tworzyć parkingi realizujące zasadę P & R;
- g) na linii komunikacyjnej Szczecin–Police (Trzebież) należy stworzyć szybką kolej miejską (w przyszłości zintegrowaną z siecią kolei metropolitalnej) łączącą centrum Szczecina z Policami i Trzebieżą, z możliwością wprowadzenia tramwaju dwusystemowego, tzn. poruszającego się po torach kolejowych i tramwajowych;
- h) główną osią transportu publicznego na kierunkach stolica metropolii – miasto z siedzibą powiatu takie jak Szczecin–Stargard Szczeciński, Szczecin–Goleniów, Szczecin–Gryfino powinna być kolej regionalna w przyszłości powiązana w sieć kolei metropolitalnej;
- i) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów należy rozbudować, a zmodernizowane Lotnisko Szczecin-Dąbie powinno pełnić rolę uzupełniającą dla obsługi małych statków powietrznych (samolotów i śmigłowców) dla potrzeb przewozów turystycznych i biznesowych;
- j) głównym środkiem transportu pasażerów na lotnisko w Goleniowie powinny być pociągi kursujące na to lotnisko ze Szczecina i Stargardu;
- k) należy rozwijać przewozy pasażerskie drogą wodną, w szczególności przewozy turystyczne wzdłuż Odry oraz na Jeziorze Dąbskim i Zalewie Szczecińskim, także do portów niemieckich;
- l) w największych miastach SOM, tj. w Szczecinie i Stargardzie Szczecińskim, powinny zostać zbudowane centra komunikacyjne na terenie obecnych dworców kolejowych;
- m) na terenie całego obszaru metropolitalnego powinien obowiązywać jeden rodzaj biletu metropolitalnego (zarówno w formie papierowej, jak



- i elektronicznej z zastosowaniem różnorodnych taryf) umożliwiającą przejazdy pojazdami dowolnego przewoźnika;
- n) należy systematycznie wprowadzać na cały obszar metropolitalny elektroniczny system zarządzania flotą pojazdów, umożliwiającą także prowadzenie bieżącej informacji dla podróżnych oraz pozwalającą na elastyczne formy dowozu pasażera do celu podróży (w tym skierowanie pojazdu na wybrany przez pasażera przystanek);
  - o) zintegrowanym transportem publicznym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinien zarządzać jeden organizator przewozów;
  - p) przygraniczne położenie gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wymagać będzie dalszej rozbudowy połączeń transgranicznych z Niemcami.

Polityka transportowa samorządów zlokalizowanych na terenie potencjalnego SOM powinna zmierzać w kierunku stworzenia systemu zachęt do korzystania z publicznych środków transportu, budowania policentrycznych struktur kooperacji przestrzennej z innymi miastami europejskimi, wzmocnienia dostępności i powiązań regionu metropolitalnego w kontekście europejskim oraz budowanie intermodalnego systemu transportu w oparciu o promocję zrównoważonego rozwoju. Realizacja tak zaplanowanej Koncepcji pozwoli na organizację Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wokół funkcji transportowej, która jest naturalna dla tego regionu również ze względu na usytuowanie geograficzne. Należy jednak pamiętać, że do wytworzenia *de lege artis* obszaru metropolitalnego konieczne jest podjęcie działań nie tylko w sferze transportu i komunikacji.

W maju 2009 roku w Szczecinie zorganizowano warsztaty urbanistyczne w sprawie rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w których wzięli udział przedstawiciele międzynarodowego Zespołu Doradczego Planowania Przestrzennego (Urban Planing Advisory Team-UPAT), wyłonionego spośród członków Międzynarodowego Stowarzyszenia Urbanistów i Planistów Regionalnych (International Society of City and Regional Planners – ISOCARP). W kwestii wizerunku i tożsamości eksperci zaproponowali przede wszystkim utworzenie katalogów przyrodniczych i kulturowych obejmujących miejscowe: ekosystemy, produkty żywnościowe, sztukę, architekturę, układy urbanistyczne i krajobrazy. Dodatkowo podkreślono fakt, że należy określić i zbudować regionalny program tożsamości bazujący na cechach charakterystycznych regionu, lokalnych aspiracjach i potencjale marketingowym. W dalszej części znalaz-

zły się rozwój postrzegania regionu metropolitalnego, jako tożsamości kulturowej, rozwój frontów wodnych i dziedzictwa przemysłowego, utrzymanie programu renowacji Śródmieścia w Szczecinie oraz większe wykorzystanie „wielkich obszarów urbanizacji”<sup>10</sup>. Najszerzej eksperci wypowiedzieli się w kwestii możliwości dalszego rozszerzania relacji międzyregionalnych przejawiających się w turystyce, żegludze śródlądowej, wiedzy, kulturze i współrzędzeniu.

## Podsumowanie

Prace nad Koncepcją funkcjonalnego połączenia miast i gmin regionu szczecińskiego w aspekcie transportu publicznego należy ocenić pozytywnie z punktu widzenia tworzenia obszaru metropolitalnego na tym terenie. Wydaje się, że dalsze działania nad standaryzacją i spójnością systemu transportowego w SOM powinny się koncentrować w szczególności na zagadnieniach prawno-finansowych. Prezentowana Koncepcja jest ciekawa i innowacyjna, jednak obejmuje na tyle szeroki zakres rozwiązań, że budzi obawy czy znajdują się środki finansowe na jej realizację. Niemniej jednak odnosząc się do postawionej w opracowaniu hipotezy, to potencjalny Szczeciński Obszar Metropolitalny ma szansę stać się obszarem metropolitalnym z naukowego punktu widzenia, choć nie gwarantuje to w przyszłości ukonstytuowania SOM w rozwiązaniach ustawowych.

W obecnych realiach polskich trudno jest mówić o metropoliach, jednak duże miasta mają szansę przekształcić się w metropolie subkontynentalne. Obszary te będą wzmacniać pełnią już obecnie funkcję ośrodków postępu technicznego, gospodarczego i kulturalnego oraz będą koncentrować dominującą część kontaktów Polski ze światem<sup>11</sup>. S. Korenik wskazuje ponadto, że do takich metropolii być może dołączą z czasem aglomeracje trójmiejska i szczecińska, pod warunkiem, że zdołają wykształcić usługi finansowe i inne nowoczesne dziedziny gospodarki związane z portami morskimi, w której zapóźnienia –

---

<sup>10</sup> Zeszyt UPAT Szczecin 2009 pt. *Perspektywy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście wyznaczników rozwoju funkcji metropolitalnych, infrastruktury komunikacyjnej oraz transgranicznego charakteru regionu.*

<sup>11</sup> S. Korenik, *Metropolie we współczesnej gospodarce z uwzględnieniem realiów polskich*, w: red. S. Korenik, K. Szolek, *Konkurencyjność i potencjał rozwoju polskich metropolii – szanse i bariery*, Biuletyn KPZK Polskiej Akademii Nauk nr 214, Warszawa 2004, s. 28.

szczególnie komunikacyjne są największe<sup>12</sup>. Szczecin z uwagi na wysoką atrakcyjność zewnętrzną, tj. lotnisko i port morski, przygraniczne położenie w bliskim sąsiedztwie Berlina, ale relatywnie mało siedzib największych firm<sup>13</sup> wciąż klasyfikowany jest jako **ośrodek regionalny klasy A**, natomiast realizacja takich inicjatyw, jak Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego opracowana przez SSOM przybliży region do stworzenia w pełni funkcjonalnego obszaru metropolitalnego.

## SELECTED ASPECTS OF CREATION METROPLITAN AREA OF SZCZECIN

### Summary

The study focused on the presentation of the potential Szczecin Metropolitan Area (SMA) in terms of theoretical considerations about cities. The analysis indicated issues with particular attention to the aspect of public transport, as it is one of the basic conditions determining the metropolitan area. The presented concept is interesting and innovative, but covers such a wide range of solutions, that raises concerns about whether there will be funds for its implementation. Stettin in the future have a chance to become a metropolis from a scientific point of view, but now still classified as a Class A regional center.

*Translated by Krzysztof Malachowski*

---

<sup>12</sup> G. Gorzelak, *Trwałość i zmiana: historia, transformacja i przyszłość polskich regionów*, Ekonomista nr 6/2000.

<sup>13</sup> M. Smętkowski, B. Jałowiecki, G. Gorzelak, *Diagnoza problemów rozwoju obszarów metropolitalnych i rekomendacja delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2008, s. 49.