

Zygmunt Ziobrowski, Wojciech Jarczewski

Kształtowanie europejskich centrów współpracy na przykładzie śląsko-krakowskiego obszaru współpracy

Problemy Rozwoju Miast 4/1-2, 56-65

2007

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

KSZTAŁTOWANIE EUROPEJSKICH CENTRÓW WSPÓŁPRACY NA PRZYKŁADZIE ŚLĄSKO-KRAKOWSKIEGO OBSZARU WSPÓŁPRACY

Abstrakt. W Europie Środkowej jednym z ponadgranicznych, zurbanizowanych obszarów funkcjonalnych może stać się teren wyznaczony umowną linią łączącą Kraków, Częstochowę, Opole, Ostrawę, Bielsko-Białą, Kraków. Jego centralną część zajmuje aglomeracja górnośląska. Ten policentryczny obszar nazwano Śląsko-Krakowskim Obszarem Współpracy (Krakow-Upper Silesia (KRUS) Cluster). Zasadniczym celem wyróżnienia KRUS Cluster jest wsparcie i rozwijanie ponadnarodowej i ponadregionalnej współpracy, prowadzącej do zwiększenia konkurencyjności gospodarki oraz zrównoważonego rozwoju wchodzących w jego skład miast. Dla rozwoju poszczególnych miast i całego systemu KRUS Cluster szczególne znaczenie ma współpraca w czterech obszarach: transport, gospodarka, kapitał ludzki oraz ochrona środowiska.

Słowa kluczowe: układ policentryczny, klaster, ponadgraniczne obszary zurbanizowane, konkurencyjność regionów

Liczne inicjatywy europejskie, jak ESDP⁹, a później ESPON¹⁰, PolyMETREX plus i inne wskazują na potrzebę kształtowania systemu potencjałów społeczno-ekonomicznych (miast i ich zespołów) jako układów policentrycznych (ryc. 1). Policentryzm europejski oznacza: współpracę i powiązania pomiędzy obszarami zurbanizowanymi, konkurencyjność systemu, powiązania funkcjonalne, powiązanie peryferyjnych obszarów zurbanizowanych z głównymi europejskimi i światowymi centrami, pozwalające na włączenie się w orbitę dynamicznie rozwijających się gospodarek światowych. W policentrycznej Europie przede wszystkim takie, silnie zintegrowane i współpracujące ze sobą obszary mają szansę na zwiększanie swojej konkurencyjności względem innych regionów.

Unia Europejska stoi przed koniecznością zweryfikowania swojej polityki spójności, co wynika z wielu przesłanek, w tym z konieczności lepszej instrumentalizacji strategii Lizbońsko-Goeteborskiej. Choć dofinansowanie najsłabszych regionów pozostanie zapewne jednym z najważniejszych celów Unii, to coraz więcej środków wspólnotowych będzie kierowane na poprawę zewnętrznej konkurencyjności UE. Znacząca część tych środków przeznaczona będzie na wsparcie rozwoju największych centrów miejskich. Stąd wiele krajów stara

⁹ Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (European Spatial Development Perspective).

¹⁰ Europejska Sieć Obserwatoriów Planowania Przestrzennego (European Spatial Planning Observatory Network).

się zwiększyć potencjał tego typu ośrodków poprzez ich „grupowanie” i uzupełnianie potencjału, w tym tworzenie „sieci miast”.

Przykładami, które warto obserwować mogą być np. *Delta Metropolis* (Amsterdam, Rotterdam, Haga, Utrecht), *Centropa* (Wiedeń, Bratysława), *Saxon Triangle* (Chemnitz, Drezno, Halle, Lipsk, Zwickau), *Oresund* (Kopenhaga, Malmo, Ystad).



Ryc. 1. Policentryczne zurbanizowane obszary funkcjonalne
Źródło: ESPON 2006

Saxon Triangle (Sachsendreieck). Najnowsza koncepcja rozwoju przestrzennego Niemiec określa 10 obszarów współpracy w strukturze przestrzennej kraju. Jednym z nich jest obszar położony we wschodnich Niemczech, graniczący z Polską i Czechami – Saxon Triangle, grupujący trzy większe miasta: Drezno, Lipsk i Chemnitz.



Ryc. 2. Saxon Triangle

Na tym terenie żyje 3,5 mln ludzi. W skład zarządzającego i monitorującego projekt Komitetu Sterującego wchodzi przedstawiciele trzech landów: Saxony, Saxony-Anhalt, Turyngia oraz głównych miast. Wspólne zarządzanie regionalne dotyczy takich zagadnień jak: edukacja i badania, rozwój gospodarki, marketing terytorialny, turystyka, kultura i sport, a także współpraca z partnerami zewnętrznymi (ryc. 2).

Delta Metropolis (Deltametropool) to inicjatywa holenderskich miast położonych w delcie Renu (Amsterdam, Rotterdam, Haga, Utrecht). Teren ten zamieszkuje 5,5 mln mieszkańców. Projekt polega na intensywnej współpracy władz tych czterech miast w takich obszarach jak: sieć transportowa i komunikacyjna, zagospodarowanie przestrzenne, a w szczególności urbanizacja i ochrona terenów zielonych, zarządzanie obszarami polderów oraz systemem rzeczny, rozwój miast-portów (ryc. 3).



Ryc. 3. Delta Metropolis

Centropa to obszar policentryczny grupujący regiony i miasta z czterech krajów Europy Środkowej: Austrii, Czech, Słowacji i Węgier, zamieszkały przez 6,5 mln osób. Uczestnikami Sekretariatu Projektu – agencji *Europaforum Wien – Center for Urban Dialogue and European Policy* są regiony i miasta znajdujące się na tym obszarze, a także kilka regionalnych agencji rozwoju. Główne zadania, jakie postawili przed sobą w 2003 r. twórcy projektu to: ponadgraniczne zarządzanie rynkiem pracy, rozwój gospodarki poprzez przyciąganie nowych inwestycji, szczególnie w ramach klastra samochodowego, wspólna promocja, rozwój turystyki, kultury i nauki. Sekretariat projektu rozpoczął tworzenie atlasu Centropa, który w przyszłości ułatwi makroregionalne zarządzanie rozwojem (ryc. 4).



Ryc. 4. Centropa

KRUS Cluster

W Europie Środkowej ważnym i dużym regionem policentrycznym może stać się obszar wyznaczony umowną linią łączącą Kraków, Częstochowę, Opole, Ostrawę, Bielsko-Białą – Kraków, którego centralną część zajmuje Aglomeracja Górnośląska (ryc. 5). Ten policentryczny obszar nazwano Śląsko-Krakowskim Obszarem Współpracy (Krakow-Upper Silesia (KRUS) Cluster). Taki intensywnie zurbanizowany system miast może funkcjonować jako organizacja przestrzenna charakteryzująca się funkcjonalnym podziałem pracy, ekonomiczną i przestrzenną integracją oraz polityczną współpracą.

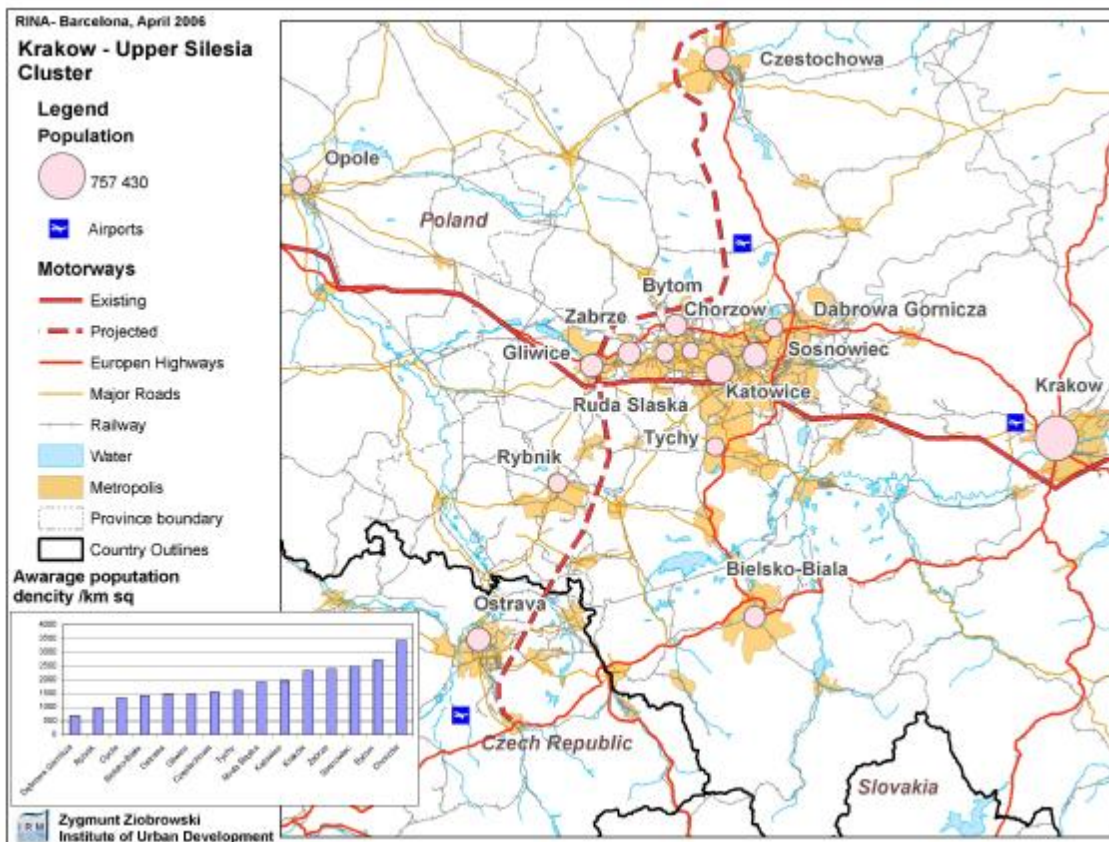
Zasadnicze cele wyróżnienia KRUS Cluster to:

- podniesienie poziomu konkurencyjności będącej odpowiedzią na wyzwania globalizacji,
- umacnianie „sieciowej współpracy miast” oraz policentryczny rozwój terytorium Unii Europejskiej,
- zwiększanie potencjału dużych miast, aglomeracji i metropolii – głównych uczestników gry posiadających zdolność dyfuzji rozwoju do swego otoczenia.

KRUS Cluster łączy regiony polskie i czeskie. Skupia największą, w tej części Europy liczbę mieszkańców – ponad 7,5 mln osób (w tym blisko 20% ludności Polski). Osią tego systemu jest przebiegająca równoleżnikowo, istniejąca już autostrada A4 oraz planowana autostrada A1 północ-południe. Szczególną siłą tego obszaru jest zróżnicowana, ale komplementarna i gęsta sieć miejska, szczególnie w Aglomeracji Górnośląskiej, ale także w Rybnickim Okręgu Węglowym oraz Ostrawsko-Karwińskim Zagłębiu Przemysłowym.

Takie skupisko ośrodków miejskich jest wielką szansą na stworzenie pewnej przeciwagi dla innych, kształtujących się układów osiedleńczych. Równocześnie powoduje, że konieczne stają się działania animowane przez władze lokalne, ale znacznie wybiegające poza ramy poszczególnych miast, powiatów, a nawet regionów. Podnoszenie konkurencyjności

poszczególnych miast leżących w omawianym obszarze w dużej mierze zależy od powodzenia przedsięwzięć podejmowanych przez nie wspólnie.



Ryc. 5. Obszar KRUS Cluster
Źródło: opracowanie własne

Dla rozwoju poszczególnych miast i całego systemu KRUS Cluster szczególne znaczenie ma współpraca w czterech obszarach: transport, gospodarka, kapitał ludzki oraz ochrona środowiska.

1. Transport

1.1. Sieć dróg oraz sieć kolejowa

Dla zrównoważonego i harmonijnego rozwoju całego układu policentrycznego, jakim jest KRUS Cluster kluczowe znaczenie ma odpowiednio gęsta i o dużej sprawności sieć drogową i kolejową. Wzmacnianie powiązań pomiędzy miastami uzależnione jest od dalszej przebudowy i rozwoju istniejącej sieci komunikacyjnej. Kluczowego znaczenia nabiera także budowa odcinka autostrady A1 pomiędzy Częstochową a Ostrawą. Ukończenie tej autostrady spowoduje znaczące polepszenie się dostępności komunikacyjnej KRUS Cluster zarówno od strony Pragi, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, jak i Warszawy oraz Trójmiasta.

Gęstość istniejącej sieci kolejowej oraz połączeń pomiędzy poszczególnymi miastami wydaje się być obecnie wystarczająca. Dalece niezadowalający jest natomiast stan istniejącej infrastruktury oraz jej dostosowanie do standardów UE. Utrzymanie i zwiększanie roli transportu szynowego, zarówno wewnątrz KRUS Cluster jak i z innymi metropoliami wymaga pilnych i dużych nakładów inwestycyjnych. Dużą i ciągle niewykorzystaną szansą dla regionu jest tzw. Linia Hutniczo-Siarkowa, która kończy się w Sławkowie koło Dąbrowy Górniczej. Daje ona możliwość zbudowania europejskiej platformy logistycznej dla transportu towarów do i z Ukrainy, Rosji oraz Chin.

1.2. Sieć komunikacji drogowej i kolejowej wewnątrz KRUS Cluster oraz łącząca ten obszar z innymi aglomeracjami i krajami

Wewnętrzne połączenia komunikacyjne, ich gęstość i jakość, zarówno autobusowych jak i kolejowych jest jednym z kluczowych wyznaczników integracji układu policentrycznego. Rozwój komunikacji publicznej wewnątrz KRUS Cluster, pomiędzy poszczególnymi miastami jest jednym z podstawowych zadań stojących przed władzami samorządowymi.

Połączenia komunikacyjne z innymi europejskimi centrami aktywności są natomiast wyznacznikiem konkurencyjności KRUS Cluster w skali europejskiej. Obecnie szczególnego znaczenia nabierają szybkie połączenia kolejowe, a także połączenia lotnicze, które powinny być rozwijane, szczególnie w kierunku Berlina, Pragi, Wiednia i Warszawy. Ośrodkiem stałego zainteresowania miast leżących w obrębie KRUS Cluster powinno być rozwijanie i ulepszanie sieci teleinformatycznych.

1.3. Transport lotniczy

Na obszarze KRUS Cluster funkcjonują trzy pasażerskie lotniska międzynarodowe: Pyrzowice (Katowice), Balice (Kraków) oraz w Ostrava-Mošnov. Szczególnie znaczenie ma lotnisko w Balicach pod Krakowem – drugie, pod względem odprawionych podróżnych w Polsce (ponad 2 mln w 2006 r.), choć także dwa pozostałe przeżywają niesłyszany rozwój (Pyrzowice 1,5 mln pasażerów w 2006 r.; Ostrava-Mošnov 250 tys. pasażerów w 2005 r.). Infrastruktura tych lotnisk (pasy startowe, terminale), za wyjątkiem Ostrawy, nie jest dostosowana do tak szybko rosnącego ruchu i wymaga znacznego wysiłku inwestycyjnego. Konieczne jest także ulepszanie infrastruktury towarzyszącej, niezbędnej do sprawnego funkcjonowania całego systemu jak: drogi dojazdowe, połączenia kolejowe, parkingi i inne.

W przyszłości należy również rozważyć możliwość połączenia lotniska dla Warszawy i Łodzi z którymś z lotnisk w obszarze KRUS Cluster szybką koleją typu „airport express”, podobnie jak połączenia lotniska we Frankfurcie nad Menem z Bonn, Kolonią i Monachium.

2. Gospodarka

W ramach obszaru gospodarka można wyróżnić trzy pola intensywnej współpracy: przemysł samochodowy, usługi IT oraz zmodernizowany przemysł ciężki (głównie górnictwo i hutnictwo).

2.1. Przemysł samochodowy – najdynamiczniej rozwijająca się po roku 1990 gałąź przemysłu na omawianym terenie (m.in. Gliwice, Tychy, Bielsko-Biała). Obszar KRUS Cluster okazał się niezwykle atrakcyjny dla nowych przedsiębiorstw działających w tym sektorze, intensywnie rozwinięto także działające wcześniej przedsiębiorstwa tej branży. Niewątpliwie rozwój przemysłu samochodowego był jednym z filarów umożliwiających transformację gospodarki miast leżących w obszarze KRUS Cluster po roku 1989.

2.2. Usługi w sektorze IT. Niezwykle dynamicznie rozwijające się w obszarze KRUS Cluster usługi informatyczne zalicza się do najbardziej innowacyjnych w globalizującej się gospodarce. KRUS Cluster posiada wszystkie atuty konieczne do rozwoju tego sektora gospodarki, w tym także dla lokalizacji oddziałów międzynarodowych koncernów IT oraz powstawaniu nowych – krajowych i regionalnych firm informatycznych. Najważniejsze atuty regionu dla podtrzymywania i przyspieszania rozwoju usług IT na obszarze KRUS Cluster to: liczne wyższe szkoły techniczne, bardzo duża ilość docenianych na świecie inżynierów, w tym informatyków, tradycje informatyczne, dobra dostępność komunikacyjna (autostrada A4 oraz trzy międzynarodowe lotniska), atrakcyjne warunki do życia (w szczególności Kraków, Bielsko-Biała) oraz rozwinięty przemysł tzw. czasu wolnego. Odpowiednie wykorzystanie posiadanych atutów powinno doprowadzić do uznania do 2015 roku obszaru KRUS Cluster zagłębiem informatycznym Europy.

2.3. Tradycyjny w tym obszarze przemysł ciężki: górnictwo i hutnictwo. Górnośląski Okręg Przemysłowy, Rybnicki Okręg Węglowy, Ostrawsko-Karwińskie Zagłębie Węglowe, dostarcza niemal 2/3 węgla kamiennego (ok. 130 mln ton rocznie) wydobywanego w Unii Europejskiej. Istotne znaczenie ciągle ma także hutnictwo, szczególnie żelaza (GOP, Kraków, Częstochowa). Te tradycyjne sektory ciągle stanowią bardzo istotny element w gospodarce KRUS Cluster. Stąd też szczególny nacisk powinien zostać położony na zwiększanie atrakcyjności dla lokalizacji firm zajmujących się innowacyjnym przetwórstwem węgla kamiennego oraz produkcją nowoczesnych produktów ze stali (np. producentom samochodów od kilku lat brakuje w tym obszarze nowoczesnych tłoczni blach).

3. Kapitał ludzki

Szczególnym atutem KRUS Cluster są wykształceni i kreatywni, chętni do pracy ludzie, którym nie obca jest tradycja tzw. „dobrej pracy”.

Na terenie KRUS Cluster w niemal stu szkołach wyższych studiuje ponad 400 tysięcy osób. Zarówno liczbę szkół jak i odsetek studentów można uznać obecnie za zadowalającą. Kluczowego znaczenia nabierają natomiast działania skierowane na podnoszenie jakości kształcenia oraz innowacyjności prac badawczych prowadzonych w tych jednostkach, a także dostosowania kierunków kształcenia do potrzeb rynku pracy. Szczególnie istotnym i pilnym zadaniem jest uwzględnianie popytu na konkretne specjalności przez szkoły wyższe.

Rozwijający się przemysł na obszarze KRUS Cluster wymaga znacznych ilości pracowników ze średnim wykształceniem technicznym. Także w tym aspekcie bardzo istotne jest rozeznawanie i dostosowywanie kierunków kształcenia na poziomie średnim zawodowym do oczekiwań rynku.

Zadaniem KRUS Cluster powinno więc być:

- stworzenie systemu monitorowania potrzeb na rynku pracy oraz wdrożenie procedur dostosowywania kierunków i profili kształcenia do oczekiwań pracodawców,
- rozwój szczególnie nowoczesnych i innowacyjnych kierunków na uczelniach wyższych.

4. Ochrona środowiska

Tak duże skupisko miast, a także rozwinięta działalność przemysłowa i górnicza spowodowały znaczną degradację środowiska naturalnego, zarówno wody jak i powietrza. Przez wiele lat znaczna część obszaru KRUS Cluster postrzegana była przez pryzmat katastrofy ekologicznej. Taki wizerunek w szczególności odnosił się do GOP, ROW oraz OKZW, ale także do Częstochowy, Opola, a nawet Krakowa i Bielska Białej. Obecnie, mimo znaczącego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz licznych inwestycji ekologicznych ochrona środowiska przyrodniczego nadal należy do kluczowych dla przyszłości regionu zagadnień. Skuteczne działania na rzecz poprawy środowiska przyrodniczego wymagają intensywnej współpracy miast wchodzących w skład KRUS Cluster.

Stale zmniejszanie emisji zanieczyszczeń, zarówno wody jak i powietrza, powiązane z odpowiednią promocją powinno doprowadzić do zmiany wizerunku miast KRUS Cluster – tak, aby ten obszar był dobrym miejscem do indywidualnego rozwoju.

Wyzwania

Przed obszarem KRUS Cluster stoją liczne wyzwania wynikające z potrzeby wzrostu konkurencyjności UE w globalizującej się gospodarce, a także potrzeby wzrostu konkurencyjności polskiej przestrzeni i jej atrakcyjności do zamieszkania i biznesu. Najważniejsze z nich to:

- przełamania regionalnych i lokalnych podziałów społecznych,
- położenia większego nacisku na współpracę w wybranych dziedzinach ważnych dla jakościowego rozwoju Śląsko-Krakowskiego Obszaru Współpracy,
- prowadzenia lobbingu w instytucjach krajowych i europejskich na rzecz wielokierunkowego wzmocnienia tego obszaru dla uzyskania wysokiej zdolności absorpcji środków pomocowych jak i wysokiego poziomu rozwoju,
- tworzenia i prowadzenia wspólnych projektów w celu zwiększenia pozyskania środków pomocowych UE,
- budowanie instytucji służących współpracy.

W sumie chodzi o zbudowanie solidnej infrastruktury i logistyki, która będzie służyć animowaniu współpracy, monitorowaniu zjawisk ważnych dla współpracy, generowaniu koncepcji, których celem będzie zwiększenie konkurencyjności, równoważenie rozwoju i zwiększanie spójności zarówno w sensie społeczno gospodarczym jak i funkcjonalno-przestrzennym.

Literatura

1. Domański R., Marciniak A., 2003, *Sieciowe koncepcje gospodarki miast i regionów*, Studia KPZK PAN t. CXIII, Warszawa.
2. ESPON Project 1.4.3, *Study on Urban Functions, Draft Final Report*, October 2006, Luxembourg.
3. Interim Report on the PolyMETREXplus project *Towards a Polycentric Metropolitan Europe*, 2005, Framework for a Polycentric Metropolitan Europe, Glasgow.
4. Kuciński K., Kudłacz T., Markowski T., Ziobrowski Z., 2002, *Zintegrowany rozwój aglomeracji a konkurencyjność polskiej przestrzeni*, Studia KPZK PAN, t. CXI, Warszawa.
5. Second Interim Report on the PolyMETREXplus project – *Towards a Polycentric Metropolitan Europe*, 2006, PolyMETREXplus Action Plan (Representative Interregional Networking Activities RINA), Glasgow.
6. *Territory Matters for Competitiveness and Cohesion*, 2006, ESPON Synthesis Report III, Luxembourg.

SHAPING OF THE EUROPEAN CO-OPERATION CENTRES ON THE EXAMPLE OF THE KRAKÓW-UPPER SILESIA CLUSTER

Abstract. The area delineated by the conventional line connecting Kraków, Częstochowa, Opole, Ostrava, Bielsko-Biała may become one of the trans-border, functional, urban areas in Central Europe. Its central part is occupied by the Upper Silesian Metropolitan Area. That polycentric region has been called the Krakow-Upper Silesia (KRUS) Cluster. The goal of distinguishing the KRUS Cluster was to support and develop trans-national and supra-regional co-operation leading to the increase of economic competitiveness and sustainable development of the region's towns and cities. Co-operation in four areas: transportation, economy, human capital and environmental protection is of special importance for the development of particular towns, cities and the whole KRUS Cluster system.

Key Words: polycentric system, cluster, trans-regional urban areas, regional competitiveness

Dr hab. arch. Zygmunt Ziobrowski, prof. IRM i AE w Krakowie
Instytut Rozwoju Miast, Kraków
Dr Wojciech Jarczewski
Instytut Rozwoju Miast, Kraków