

MAREK WIĘCKOWSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

ORCID: 0000-0002-3174-5692

marekw@twarda.pan.pl

SYMBOLICZNE ŁĄCZENIE TRANSGRANICZNYCH MIAST NADMORSKICH. PRZYKŁAD ŚWINOUJŚCIE – HERINGSDORF

Symbolic Connection of Cross-border Coastal Cities: The Example of Świnoujście and Heringsdorf

The aim of the article is to show the elements of cooperation that foster the connection of border cities, with particular emphasis on infrastructure, means of transport and tourism, using the example of coastal cities. An example of such a place is the island of Uznam and the coastal cities of Heringsdorf (Germany) and Świnoujście (Poland) separated by the state border. With the opening of the internal borders of the European Union, it became possible to organise the undeveloped spaces between the settlement units in the cross-border areas. This is aimed at both: managing the initial border and the related elements (which can lead to their visual disappearance – destruction, deliberate dismantling and so on – and to maintaining the visibility of these elements) and at symbolically connecting the space by blurring or symbolically highlighting the elements of the border or integration (such as lines, inscriptions, monuments).

In the case of Świnoujście and Heringsdorf, the most important elements of the symbolic connection of the neighbouring countries were the creation of border crossings, the launch of ship cruises and bus connections. Moreover, the border has become a symbol of barriers and also of integration, that is, a connecting element. In 2011, the Cross-border Promenade Świnoujście-Heringsdorf was commissioned. It is one of the most interesting architectural projects showing the integration of the states. The promenade itself, as well as special monuments, plaques and border markings have a high symbolic value and therefore function as tourist attractions. At the same time, they contribute to the protection of heritage. The border is an element of

modernisation and an impulse for economic growth. Thanks to the European Union's policy, it is also a specific place for access to financial resources.

Keywords: border, symbolism, tourism, Świnoujście, Heringsdorf.

WSTĘP

Unia Europejska jest obecnie przykładem działania procesów integracji obszarów przygranicznych położonych wewnątrz UE i strefy Schengen. Ponieważ granice odzwierciedlają relacje między sąsiadami – zmieniającą się kombinację konfliktu, konkurencji, podporządkowania i współpracy, a także różne aspekty postrzegania granicy¹, możemy stwierdzić, że ostatni okres charakteryzuje się otwieraniem granic i rosnącym zainteresowaniem problemami integracji europejskiej. Integracja, współpraca transgraniczna i inne aspekty rozwoju stref przygranicznych są niejako nałożone na dawne podziały geopolityczne i dlatego nie zawsze są procesami łatwymi. Często istotne trudności stwarza pamięć historyczna o dawnych konfliktach, wojnach i utracach terytorium. Interesującym obszarem występowania tych zjawisk są tereny nadmorskie, a zwłaszcza miasta. Zarówno miasta oddalone od siebie, leżące na przeciwległych brzegach, jak też miasta położone na tym samym wybrzeżu a przedzielone granicą państwa stanowią bardzo ciekawe a mało zbadane obszary specyficznej integracji. Sąsiedztwo lądowe wydaje się, że ułatwia współpracę i pozwala na uwypuklenie elementów symbolicznych podkreślających pewną jedność, natomiast sąsiedztwo przez morze stanowi pewnego rodzaju utrudnienie, spowodowane głównie dystansem fizycznym. Jednakże sąsiadujące miasta i miejscowości leżące blisko siebie na tym samym wybrzeżu mają dodatkową szansę na integrację zarówno na części lądowej, jak też z wykorzystaniem morza. Przykładem takiego miejsca jest wyspa Uznam i rozdzielone granicą państwa nadmorskie miejscowości: Heringsdorf (Niemcy) oraz Świnoujście (Polska).

Celem artykułu jest ukazanie elementów współpracy, które sprzyjają połączeniu przygranicznych miast, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury i środków transportu oraz turystyki na przykładzie miast nadmorskich. Autor próbuje połączyć koncepcje dotyczące miast podzielonych oraz miast położonych na wybrzeżach morskich. Ich współpraca i integracja przebiegają zarówno poprzez granice łą-

¹ V. Kolosov, M. Więckowski, *Border changes in Central and Eastern Europe: An introduction*, „Geographia Polonica” 2018, nr 91, z. 1, s. 5–16.

dowe, jak też granice na morzu, co zwiększa potencjał współpracy i wzbogaca procesy integracji, które są bardzo istotne i obejmują sieci transportu, sieci miast jako takich, a w konsekwencji występowanie i wzrost przepływów². Aby osiągnąć cel autor postanowił przybliżyć omawiane zagadnienia w następującej kolejności:

- granice – zmiana funkcji – integracja, symbolika integracji;
- miasta sąsiedzkie – podzielone i stykowe;
- transgraniczne miasta nadmorskie – propozycja podstawowych typów;
 - przykład – studium przypadku (Świnoujście – Heringsdorf na wyspie Uznam, Polska – Niemcy);
 - granica i przejścia graniczne (oraz możliwości przekraczania granicy) jako podstawa łączenia przestrzeni;
 - transport jako element integracji;
 - turystyka jako element integracji;
 - krajobraz graniczny i symboliczny;
 - dyskusja i wnioski.

GRANICE POLITYCZNE A MIASTA NADMORSKIE

GRANICA – SĄSIEDZTWO – WSPÓŁPRACA

Granica państwa jest przede wszystkim elementem rozgraniczającym terytoria, oddziela suwerenność danego państwa od jego sąsiadów³ i wyznacza obszar, na którym państwo ma prawo sprawować władzę⁴. Granica to linia demarkacji odmiennych systemów polityczno-instytucjonalnych⁵, a także systemów ekonomicznych i struktur społecznych oraz sposobów życia. Spośród wielu opracowań naukowych dotyczących granic politycznych wyłania się obraz dwoistości ich funkcjonowania. Z jednej strony stanowią bariery przestrzenne o różnym stopniu przenikalności, a z drugiej są elementami sąsiedzowania i stanowią pomost dla powstawania związków sąsiedzkich i powiązań transgranicznych. Oczywiście obraz funkcjonowania granic, pełnionych przez nie funkcji oraz procesów zachodzących w ich sąsiedztwie jest dużo bardziej skomplikowany.

² Ph. de Boe, C. Grasland, A. Healy, *Spatial integration*, „Study Program on European Spatial Planning” 1.4, Strand 1999 (working-paper), s. 99.

³ L.D.K. Kristof, *The nature of frontiers and boundaries*, „Annals of the Association of American Geographers” 1959, 49, s. 269–282; N.J.G. Pounds, *Political geography*, McGraw Hill, New York 1963, s. 42.

⁴ J.R.V. Prescott, *Political frontiers and boundaries*, Unwin Hyman, London 1987.

⁵ P. Guichonnet, C. Raffestin, *Géographie des Frontières*, PUF, Paris 1974.

Granice państw są elementami, które pulsują w różnych rytmach. Są przesuwane (pojawiają się i znikają), zmieniają swoje funkcje, a ponadto są otwierane i zamykane w różnych cyklach. Ta ich zmienność wpływa również na funkcjonowanie obszarów z nimi sąsiadujących. Warunki polityczne i instytucjonalne odgrywają decydującą rolę w stosunkach transgranicznych⁶. Granice państw odzwierciedlają, a tym samym pomagają interpretować nam napięcia, a także łączyć je z relacjami międzykulturowymi i międzypaństwowymi⁷. Elementem decydującym o charakterze obszaru sąsiadującego z granicą jest zaproponowany przez R. Hartshorna⁸ genetyczny podział na granice subsekwentne i antecedentne. Według tego autora, granica antecedentna jest pierwotna w stosunku do form zagospodarowania. Granica subsekwentna jest granicą wtórną względem zagospodarowania przestrzeni⁹. Pojawienie się granic subsekwentnych powoduje rozrywanie istniejącego układu powiązań. Rozdzielają one zazwyczaj jednorodne terytorialnie systemy społeczno-gospodarcze o znacznym stopniu integracji wewnętrznej i zagospodarowania przestrzennego. Obszary sąsiadujące z granicami są jednocześnie swego rodzaju laboratoriami rozwoju społeczno-gospodarczego i współpracy międzynarodowej w bardzo lokalnej skali.

MIASTA SASIEDZKIE – MIASTA PODZIELONE

Specyficzne dla obszarów sąsiadujących z granicami są miasta, a zwłaszcza ich rola, znaczenie oraz położenie względem granicy. Pod wpływem zmian przebiegu i charakteru granic państwowych mogą powstać dwa podstawowe typy miast granicznych: a) miasta podzielone poprzez wyznaczenie „nowej granicy państwowej” wewnątrz istniejących struktur miejskich, określane także mianem miast rozłupanych bądź rozerwanych przez granicę, oraz b) miasta stykowe lub inaczej styczne do granicy czy też przylegające do granicy, które wykształciły się po obu stronach granicy jako niezależne organizmy miejskie, stanowiąc często katalizator zmian po jej drugiej stronie¹⁰.

⁶ V. Kolosov, M. Więckowski, *Border changes...*, s. 6.

⁷ J.W. Scott, *Border politics in Central Europe: Hungary and the role of national scale and nation-building*, „Geographia Polonica” 2018, nr 91, z. 1, s. 17–32.

⁸ R. Hartshorn, *Suggestions on the terminology of political boundaries*, „Annals of the Association of American Geographer” 1936, s. 22.

⁹ *Ibidem*, s. 201.

¹⁰ K. Kulczyńska, *Miasta podzielone jako przedmiot zainteresowań geografii oraz innych nauk*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” 2013, nr 24, s. 50; teŝe: *Miasta podzielone w Europie*, „Studia Miejskie” 2014, t. 15, s. 101–119.

Sąsiadujące ze sobą miasta, przedzielone granicą państwa, są specyficznymi organizmami miejskimi, do których zaliczyć można m.in.: Baarle-Hertog i Baarle-Nassau na pograniczu belgijsko-holenderskim¹¹, Cieszyn¹² oraz miasta przedzielone granicą polsko-niemiecką (np. Słubice–Frankfurt, Zgorzelec–Görlitz). Miasta te zostały podzielone na dwa oddzielne organizmy miejskie w wyniku przedzielenia ich granicą subsekwentną. Rozwijają się osobno, stanowią węzły sieci miejskiej państwa, w którym są położone, ale pełnią też funkcje zewnętrznych węzłów sieci państwa sąsiedniego. Funkcje, które pełnią miasta podzielone, są często podobne, są to m.in.: obsługa ruchu granicznego, tranzytu i turystyki. Mogą się też wytworzyć funkcje specyficzne, których nie ma w drugim organizmie miejskim – wówczas funkcje uzupełniają się¹³.

Miasta w wyniku rozdzielenia ich granicą państwa rozwijają się oddzielnie i często „odwracają” od siebie. Obszary pomiędzy dwoma ośrodkami stają się „strefami buforowymi”. Może być to rzeka wraz z terenami sąsiadującymi z jej brzegami, tereny parkowe lub leśne. Zabudowa może się wówczas degradować. Po otwarciu granic wzrasta ruch graniczny zarówno z dwóch sąsiadujących miast, jak też z dalej leżących miejscowości. Następuje proces spajania, poprzez budowę mostów, dróg, ulic oraz ścieżek. Obiekty łączące miasta stają się symbolami współpracy oraz integracji. Zazwyczaj są to miejsca pełniące funkcje turystyczno-rekreacyjne. Atrakcyjne miasta z interesującymi układami urbanistycznymi i zabytkami stają się ośrodkami turystycznymi. Ruch tranzytowy może być przenoszony poza miasto i korzystać z obwodnic (np. Cieszyn, Zgorzelec, Słubice, Terespol)¹⁴.

Katarzyna Kulczyńska zauważa, że o ile grupa prac poświęconych miastom podzielonym jest dość bogata, to po pierwsze, są to głównie badania empiryczne, po drugie, tylko w niektórych opracowaniach pojawiają się badania teoretyczne i zazwyczaj stanowią marginalną część, a po trzecie, przeważają opracowania dotyczące miasta lub miast podzielonych tylko po jednej stronie granicy państwowej¹⁵.

¹¹ R. Żelichowski, *Baarle Nassau–Hertog*, Seria Europa w skali mikro, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 2015.

¹² S. Dołzbłasz, *Symmetry or asymmetry? Cross-border openness of service providers in Polish-Czech and Polish-German border towns*, „Moravian Geographical Reports” 2015, nr 23, 1, s. 2–12.

¹³ M. Więckowski, *Turystyka na obszarach przygranicznych Polski*, „Prace Geograficzne”, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa 2010, s. 160.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ K. Kulczyńska, *Miasta podzielone...*, też: *Miasta podzielone w Europie...*

TRANSGRANICZNE MIASTA NADMORSKIE I ICH INTEGRACJA

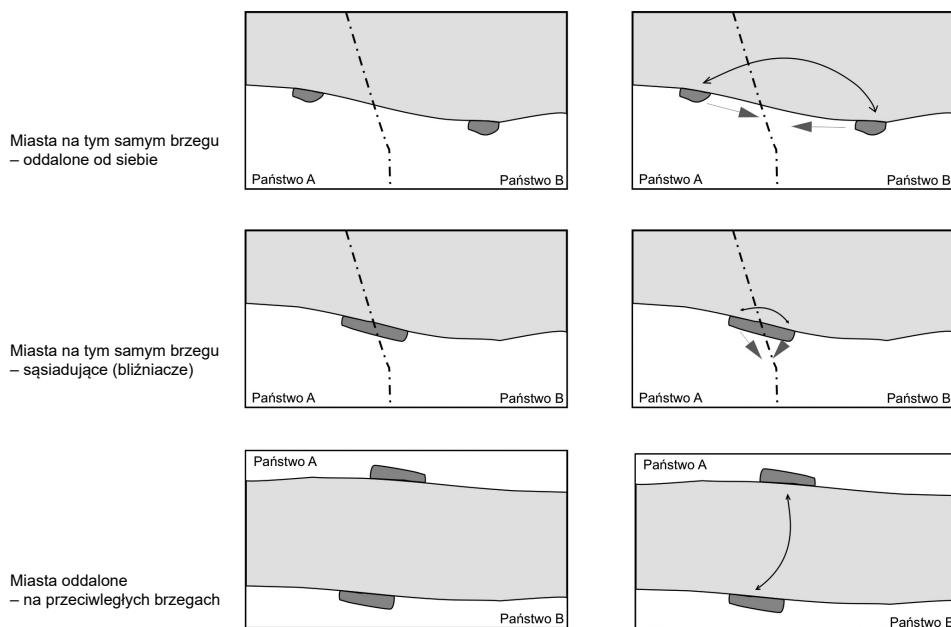
Miasta leżące nad morzami mogą ze sobą sąsiadować i być położone w jednym, w dwóch lub więcej państwach. Miasta leżące w dwóch i więcej krajach mogą ze sobą sąsiadować na lądzie lub być podzielone morzem. Te drugie mogą stanowić dowolne pary miast usytuowane w odmiennych państwach i sąsiadujące tylko przez morze. Różnicę je może odległość pomiędzy brzegami i może być ona relatywnie niewielka, jak pomiędzy Kopenhagą a Malmö, średnia, jak pomiędzy Helsinkami i Tallinem, oraz duża jak np. pomiędzy Gdańskiem a Sztokholmem.

W przypadku miast ulokowanych na dwóch przeciwległych brzegach należy mieć świadomość, że granica państw nie musi być jedną wspólną linią. Granica państwa formalnie, zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku¹⁶, przebiega w odległości 12 mil morskich od linii wybrzeża w stanie najdalszego odpływu. Obszar ten został nazwany morzem terytorialnym. Tym samym miasta leżące na jednym brzegu mają zarówno wspólną granicę lądową, jak też wspólną granicę morską.

Typy układów transgranicznych miast nadmorskich (ryc. 1):

- Miasta na tym samym brzegu – oddalone od siebie. Miasta położone są na jednym wybrzeżu i oddalone od siebie, z których każde należy do innego państwa.
- Miasta na tym samym brzegu – sąsiadujące (bliźniacze, podzielone). Miasta położone na jednym wybrzeżu i bezpośrednio sąsiadujące ze sobą. Tego typu układy tworzą się najczęściej w wyniku rozdzielania wspólnego organizmu miejskiego granicą państwa (granica subsekwentna) – miasta podzielone. W specyficznych warunkach ten typ może się wytworzyć, gdy miasto w całości lub części znajduje się po jednej stronie granicy, a po drugiej nie było innego organizmu miejskiego. Może za to wytworzyć się później dzięki korzystaniu z renty położenia i może obsługiwać zarówno sąsiednie miasto, jak też korzystać z nielegalnej działalności.
- Miasta oddalone na przeciwległych brzegach. Miasta położone są na przeciwległych brzegach, z których każde należy do innego państwa.

¹⁶ UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza – umowa międzynarodowa wypracowana podczas obrad III Konferencji Prawa Morza ONZ, podpisana 10 grudnia 1982 w Montego Bay na Jamajce.



Ryc. 1. Typy układów transgranicznych miast nadmorskich

Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione powyżej typy miast mogą funkcjonować zarówno w sytuacji zamkniętych granic (i w konsekwencji bez kontaktów i współpracy transgranicznej), jak też granic otwartych i wówczas z możliwościami współpracy, a nawet integracji transgranicznej. Zmiana funkcji granic z zamkniętych na otwarte jest podstawowym elementem kreowania transgranicznej przestrzeni, w tym przestrzeni miejskiej powiązanej z akwenami morskimi. W zależności od specyfiki topografii oraz innych uwarunkowań zanik granicy jako bariery powoduje wzrost przepływu towarów i osób oraz zwiększa rolę aglomeracji, która wcześniej miała marginalne znaczenie.

Integracja terytoriów zakłada likwidowanie granicy i jej funkcji dzielącej (bariery), natomiast powoduje wzmacnianie więzi poprzecznych, przekraczających granicę. Integracja zakłada scalanie odrębnych układów strukturalno-funkcjonalnych, które wcześniej działały oddzielnie. Gdy przyjmiemy, że najbardziej trwałym elementem jest układ osadniczy, wówczas przed integracją mamy do czynienia z dwoma niezależnymi hierarchicznie układami osadniczymi leżącymi po obydwu stronach granicy. W przypadku miast sąsiadujących integracja w pierwszej kolejności dotyczy scalania części miast, włączania ich do wspólnego systemu transportowego oraz do poznawania „drugiej strony”. Integracja

jest procesem scalania odrębnych układów strukturalno-funkcjonalnych¹⁷. Może ona dotyczyć wielu płaszczyzn, z których istotne z punktu widzenia rozwoju obszarów przygranicznych są integracje: polityczna, społeczna (kulturowa), ekonomiczna i przestrzenna (terytorialna).

Jeżeli pomiędzy jednostkami osadniczymi pozostawały niezagospodarowane przestrzenie, następuje przybliżanie się miast do siebie a tym samym do granicy. Na samej zaś granicy zachodzą co najmniej dwa procesy (ryc. 1):

- Ingerencja w istniejącą wyjściowo granicę i elementy z nią związane, która może prowadzić zarówno do ich wizualnego zaniku (niszczenie, celowe rozbieranie itp.), jak też do podtrzymywania widoczności tych elementów.
- Symboliczne łączenie przestrzeni poprzez zacieranie albo symboliczne uwypuklanie elementów istnienia granicy lub integracji (np. linie, napisy, pomniki).

Wraz z otwarciem wewnętrznych granic UE zarówno fizycznie, jak i symbolicznie regiony przygraniczne stały się przestrzeniami komunikacji, współpracy, interakcji i rozwoju, w których między innymi ochrona dziedzictwa i turystyka wspierają tożsamość regionalną i budowanie wizerunku¹⁸, a owa tożsamość jest przekształcana w istotny element dziedzictwa transgranicznego¹⁹. Dzięki integracji europejskiej pojawiło się wiele miejsc pamięci i symboli integracji²⁰. Stwarza ona nowe możliwości rozwoju regionów przygranicznych i staje się głównym czynnikiem zmiany ich funkcji w granicach wewnętrznych i zewnętrznych, głęboko przekształcając ich symboliczne oraz społeczno-polityczne znaczenia.

TRANSGRANICZNE MIASTA NADMORSKIE: ŚWINOUJŚCIE – HERINGSdorf

Specyficzny układ miast granicznych, w kontekście omawianych zagadnień, cechuje Świnoujście oraz Heringsdorf. Są to miasta prze-

¹⁷ M. Więckowski, *Turystyka na obszarach przygranicznych...*, s. 27.

¹⁸ E.K. Prokkola, *Resources and barriers in tourism development: cross-border cooperation, regionalization and destination building at the Finnish-Swedish border*, FENNIA 2008, 186, 1, s. 31–46.

¹⁹ E.K. Prokkola, M. Lois, *Scalar politics of border heritage: an examination of the EU's northern and southern border areas*, „Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism” 2016, 16:sup1, s. 14–35; J.H. Nilsson, *Mobility and regionalisation: Changing patterns of air traffic in the Baltic Sea Region in connection to European integration*, „Geographia Polonica” 2018, vol. 91, iss. 1, s. 78.

²⁰ E.K. Prokkola, M. Lois, *Scalar politics of border heritage...*, s. 15–16.

dzielone granicą państwa (utworzoną w 1945 roku) choć wówczas nie były jednym organizmem miejskim (i mimo niewielkiej odległości pomiędzy nimi – zaledwie kilku kilometrów, nie są uznawane za miasta podzielone). Granica państwa została wytyczona pomiędzy nimi, w sposób sztuczny, narzucony i odseparowała te obszary na wiele dziesięcioleci. Poza granicą lądową obydwie miasta mają wspólną granicę morską – obydwie leżą na wybrzeżu Morza Bałtyckiego (nad Zatoką Pomorską). Miasta położone są na wyspie Uznam – podzielonej w 1945 roku na część niemiecką i polską (powierzchnia odpowiednio 373 km², 72 km²). Polska nazwa została wprowadzona w roku 1947 przez polski rząd²¹. W latach 1945–1990 obydwie strony były odseparowane. Po polskiej stronie izolacja była większa, ponieważ obszar nie miał połączenia drogowego z pozostałą częścią kraju. Niemiecka część była lepiej złączona i skomunikowana z NRD, w tym ze stolicą kraju – Berlinem. W tym okresie strefa nadgraniczna była buforem w postaci szerokiego pasa lasu. Okresowo istniało jedno przejście graniczne dla ruchu pieszego, a kontakty pomiędzy Polską i NRD były mocno ograniczone. Nie można było mówić ani o wspólnym organizmie miejskim, ani o wspólnym obszarze transgranicznym.

Heringsdorf formalnie jest miejscowością i gminą w Niemczech w kraju związkowym Meklemburgia–Pomorze Przednie, w powiecie Vorpommern–Greifswald. Obejmuje dzielnice: Ahlbeck, Bansin, Heringsdorf oraz kilka mniejszych. Do 1 stycznia 2005 roku Ahlbeck i Bansin były samodzielną gminą, tego dnia trzy cesarskie uzdrowiska połączono w jedną gminę Heringsdorf. Łączna liczba mieszkańców to 8,5 tys. (2018). Świnoujście jest miastem położonym w Polsce w województwie zachodniopomorskim i jest zamieszkanе przez 41,5 tys. mieszkańców (2017).

GRANICA I PRZEJŚCIA GRANICZNE

Za jeden z ważniejszych elementów niezbędnych do nawiązywania więzi transgranicznych i relacji sąsiedzkich należy uznać istnienie przejść granicznych²². Dzięki przemianom geopolitycznym w Europie i połączeniu dwóch państw niemieckich w jeden organizm nastąpiły

²¹ K. Jędrusik, *Usedom/Uznam*, w: *The Political Economy of Divided Islands. International Political Economy*, ed. G. Baldacchino, Palgrave Macmillan, London 2013, s. 137.

²² T. Komornicki, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990–1996*, „Geopolitical Studies”, nr 5, IGiPZ PAN, Warszawa 1999, s. 348.

zmiany na wyspie Uznam. Nowe porozumienie o stosunkach dobrosąsiedzkich i regulacjach dotyczących przekraczania granicy zostało podpisane 14 listopada 1990 roku. Wówczas od strony niemieckiej była to zewnętrzna granica strefy Schengen i mimo otwarcia tej granicy w 1991 roku do przekroczenia jej niezbędny był paszport. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej (1 maja 2004) kontrole graniczne były zredukowane do minimum, ale dopiero po wejściu Polski do strefy Schengen (21 grudnia 2007) zostały całkowicie zniesione. Przed wstąpieniem Polski do tej strefy na wyspie Uznam były dwa przejścia graniczne:

- Przejście graniczne Świnoujście–Ahlbeck, z miejscem odprawy granicznej po stronie niemieckiej w miejscowości Ahlbeck, powstało dzięki porozumieniu między Rzecząpospolitą Polską i Republiką Federalną Niemiec. Dopuszczone było przekraczanie granicy dla ruchu osobowego: pieszy, rowerowy (bez silników) i autobusowy ruch wahałdłowy między Świnoujściem a Ahlbeckiem oraz mały ruch graniczny. W okresie istnienia Niemieckiej Republiki Demokratycznej funkcjonowało w tym miejscu polsko-niemieckie drogowe przejście graniczne Świnoujście. Czynne było codziennie przez całą dobę. Dopuszczone było przekraczanie granicy dla ruchu osobowego: pieszy, pojazdów jednośladowych i regularnych linii autobusowych. Występowały również ograniczenia w możliwościach przekraczania granicy, mogli to czynić obywatele jedynie ośmiu państw: Ludowej Republiki Bułgarii, Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Socjalistycznej Republiki Rumunii, Węgierskiej Republiki Ludowej, Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich oraz Mongolskiej Republiki Ludowej. 21 grudnia 2007 roku na mocy układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane. Obecnie można przekraczać granicę pieszo, pojazdami drogowymi i na rowerach. Zakazany jest ruch ciężarówek. Pozostały liczne oznaczenia granicy, informacje dotyczące terytoriów oraz informacje turystyczne (ryc. 2).

- Przejście graniczne Świnoujście–Garz, z miejscem odprawy granicznej po stronie polskiej w Świnoujściu, powstało 1 czerwca 2007 roku dzięki porozumieniu pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec. Kilka miesięcy później Polska weszła do strefy Schengen i 21 grudnia 2007 roku na mocy układu przejście zostało zlikwidowane. Czynne było całą dobę. Dopuszczone było przekraczanie granicy przez pieszych, rowerzystów, autobusy i mały ruch graniczny.



Ryc. 2. Miejsce przekraczania granicy na drodze transgranicznej w Swinoujściu. a) w 2016 roku; b) w 2019 roku, podczas remontu jezdni, chodników oraz małej infrastruktury

Źródło: Fot. M. Więckowski.

Po wstąpieniu Polski do strefy Schengen nie powstały już żadne przejścia graniczne w tradycyjnym rozumieniu, ale udostępniano, czasami dzięki budowie infrastruktury, nowe miejsca, w których można przekraczać granicę. Takimi miejscami, które powstały po wejściu Polski do strefy Schengen są: Swinoujście–Kamminke (pieszo-rowerowe),

Świnoujście–Ahlbeck (promenada transgraniczna) oraz nowa transgraniczna linia kolejowa Świnoujście (Centrum)–Ahlbeck.



Ryc. 3. Miejsce przekroczenia granicy przez transgraniczną linię kolejową Świnoujście (Centrum)–Ahlbeck

Źródło: Fot. M. Więckowski.

TURYSTYKA JAKO ELEMENT INTEGRACJI

Świnoujście oraz Heringsdorf należą do euroregionu Pomerania. Dzięki ich położeniu nad Bałtykiem w sferze gospodarki i kultury są trwale związane z państwami nadbałtyckimi. Przykładem współpracy jest program „Cztery Zakątki” promujący wspólną turystykę oraz dający możliwość wymiany kulturalnej i młodzieżowej pomiędzy Południową Skanią w Szwecji, duńską wyspą Bornholm, niemiecką Rugią i Świnoujściem. Świnoujście oraz Heringsdorf podpisały umowę o współpracy 3 września 2007 roku i, co ciekawe, była to piąta umowa partnerska. Wcześniej podpisywane umowy były z miastami znacząco odległym od Świnoujścia, co też świadczy o trudnościach w dobrym sąsiedztwie przed wejściem Polski do UE i strefy Schengen (tab. 1).

Tabela 1
Umowy partnerskie miasta Świnoujście

Jednostka administracyjna	Kraj	Data podpisania umowy
Heringsdorf	Niemcy	3 września 2007
Nordenham	Niemcy	13 sierpnia 1992
Powiat Vorpommern-Greifswald	Niemcy	29 października 1998
Swietłyj (Светлый)	Rosja	14 maja 1993
Ystad	Szwecja	25 stycznia 1990

Źródło: Materiały Urzędu Gminy Świnoujście.

Obecnie turystyka jest jednym z najważniejszych obszarów wsparcia w regionach transgranicznych²³, a jej znaczenie jako siły napędowej rozwoju regionalnego rośnie²⁴. Kształtowanie przestrzeni turystycznych wynika ze zróżnicowanych motywów oraz zmiennych w czasie uwarunkowań geograficznych, geopolitycznych, historycznych czy kulturowych²⁵. Turystyka jest najważniejszym działem gospodarki w Świnoujściu²⁶, jak też w regionie po polskiej, jak i niemieckiej stronie²⁷.

Od blisko 20 lat rozwój turystyki przyczynia się do zbliżania w sferze zagospodarowania turystycznego i coraz silniejszych powiązań pomiędzy Świnoujściem oraz trzema kurortami na niemieckiej części wyspy Uznam (Ahlbeck, Heringsdorf oraz Bansin). Zwiększające się kontakty i naturalne „odizolowanie” Świnoujścia od pozostałego obszaru Polski (głównie ze względu na brak mostu) sprzyja powiązaniu miasta z niemiecką częścią wyspy Uznam. Jest to obecnie najważniejszy obszar turystyczny na pograniczu polsko-niemieckim. Miasta są połączone szosą z kursującymi nią autobusami, nową linią kolejową doprowadzoną z Niemiec do Świnoujścia oraz licznymi rejsami stat-

²³ M. Więckowski, *Turystyka na obszarach przygranicznych Polski*, „Prace Geograficzne”, IGiPZ PAN, Warszawa 2010, s. 224; J. Blasco, L. Guia, L. Prats, *Emergence of governance in cross-border destinations*, „Annales of Tourism Research” 2014, nr 49, s. 159–173; T. Studzieniecki, B. Meyer, *The programming of tourism development in Polish cross-border areas during the 2007–2013 period*, The 6th Central European Conference in Regional Science – CERS 2017, s. 506–516.

²⁴ J.H. Nilsson, *Mobility and regionalization...*, s. 78–80; E.K. Prokkola, M. Lois, *Scalar politics of border heritage...*

²⁵ T. Duda, *Kierunki i perspektywy rozwoju turystyki kulturowej w transgranicznej przestrzeni współdzielonego dziedzictwa (przykład Pomorza Zachodniego)*, „Folia Turistica” 2018, nr 48, s. 42.

²⁶ K. Jędrusik, *Usedom/Uznam...*, s. 153.

²⁷ M. Więckowski, *Turystyka na obszarach...*, s. 160; B. Meyer, *The programming of tourism...*

ków. Po włączeniu Polski do strefy Schengen granica została całkowicie zniesiona. Możliwe jest przekraczanie granicy nawet na plaży, dzięki czemu powstała pierwsza w Polsce plaża transgraniczna²⁸.

Funkcjonowanie turystyki w układzie transgranicznym następuje często w oparciu o atrakcję wykreowaną na samej granicy. Zalew Szczeciński oraz wyspy Wolin i Uznam mają szansę stać się nadmorskim, transgranicznym regionem turystycznym. Od kilkunastu lat stale zacieśniają się powiązania pomiędzy stroną polską i niemiecką, przybywa połączeń transgranicznych, a turyści mogą swobodnie przemieszczać się przez w pełni otwartą granicę. Przestrzeń turystyczna jest niewątpliwie czymś więcej niż tylko fragmentem Ziemi pełniącym funkcje turystyczne – to istotna sieć powiązań turystów, infrastruktury, z której korzystają, miejsc, które odwiedzają, ich oznaczeń, obsługi (usługodawców, właścicieli, zarządców i kreatorów), ale też wyobrażeń, doświadczeń i przeżyć; jest ona zmienna, nieuchwytna i trudno definiowalna²⁹. „W transgranicznym wykorzystaniu obszaru niezbędne są: przejścia graniczne, szlaki turystyczne dochodzące do przejść granicznych, szlaki turystyczne biegnące wzdłuż granicy oraz udostępnione dla turystów z sąsiedniego kraju, odpowiednio dopasowana i rozlokowana baza noclegowa, spójny system transportowy, w tym linie komunikacji autobusowej, samochodowej i kolejowej, wspólna, uzgodniona informacja turystyczna, a dla rozwoju turystyki międzynarodowej wspólna oferta turystyczna i marketing”. Marek Więckowski i Denis Cerić³⁰ stwierdzili, że sukces turystyki transgranicznej na przeciwległych wybrzeżach determinuje wiele zmiennych: odległość fizyczna, otwartość granicy, znaczenie i skala atrakcji turystycznych, dostępność transportowa do drugiego brzegu, różnice cen i informacje o atrakcyjności drugiej strony. Kierunki i natężenie transgranicznego ruchu turystyki kulturowej i turystyki dziedzictwa na obszarze Pomorza Zachodniego są właśnie największe w Szczecinie i okolicach oraz w Świnoujściu³¹.

²⁸ M. Więckowski, *Turystyka na obszarach...*, s. 160.

²⁹ M. Więckowski, *Tourism space: an attempt at a fresh look*, „Tourism” 2014, nr 24, 1, s. 17–24.

³⁰ M. Więckowski, *Turystyka na obszarach...*, s. 89; M. Więckowski, D. Cerić, *Evolving tourism on the Baltic Sea coast: perspectives on change in the Polish maritime borderland*, „Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism” 2016, 16:sup1, s. 98–111; M. Mayer, W. Zbaraszewski, D. Pieńkowski, G. Gach, J. Gernert, *Cross-Border Tourism in Protected Areas: Potentials, Pitfalls and Perspectives*, „Geographies of Tourism and Global Change”, Springer, Cham 2019, s. 20.

³¹ T. Duda, *Kierunki i perspektywy...*, s. 53.

TRANSPORT JAKO ELEMENT INTEGRACJI

Świnoujście jest jednym z najlepiej skomunikowanych z krajami sąsiednimi miastem w Polsce. Odległość do Berlina wynosi 160 km, do wybrzeży Danii 150 km, a do wybrzeży Szwecji 175 km. Silniejsze i bardziej stałe powiązania transportowe występują w miastach granicznych oraz na wyspie Uznam.

Transport morski. Szczególne znaczenie w powiązaniach mają transgraniczne rejsy morskie. Przed rokiem 1989 rejsy morskie były nieliczne, a statki obsługiwały jedynie połączenia między dużymi portami (Gdynią i Świnoujściem) a portami w Szwecji i Danii (Kopenhaga). Możliwości skorzystania z rejsu były jednak bardzo ograniczone. Po roku 1989 nastąpił powolny rozwój rejsów na Morzu Bałtyckim pomiędzy polskimi portami a portami w krajach sąsiednich. Znaczące miejsce osiągnął port w Świnoujściu, który zaczął obsługiwać statki z kilku sąsiednich krajów, poza polskimi i szwedzkimi pojawiły się statki duńskie oraz niemieckie. Szczególną rolę odegrały połączenia ze Świnoujścia do niemieckich kurortów na wyspie Uznam i na Rugii oraz rejsy na Bornholm³². Do Świnoujścia zawijają również statki białej floty umożliwiające rejsy do okolicznych miejscowości w Polsce i w Niemczech. Rejsy te organizuje głównie niemiecki armator Adler-Schiffe. W Świnoujściu znajduje się także Terminal Promowy Świnoujście, skąd regularnie kursują promy morskie do Szwecji (Trelleborg i Ystad). Połączenia te realizowane są przez Polferries, Unity Line oraz TT-Line. Nieregularne, często jedynie sezonowe połączenia oferowane są również na wyspę Bornholm. Morskie przejście graniczne znajduje się w Świnoujściu. Może się na nim odbywać ruch osobowy, towarowy i mały ruch graniczny. Przejście obsługuje przede wszystkim ruch graniczny portu morskiego Świnoujście. Ruch osobowy odbywa się m.in. poprzez Terminal Promowy Świnoujście. Terytorialny zasięg morskiego przejścia granicznego Świnoujście obejmuje obszar portu morskiego Świnoujście, którego granice zostały określone w 2010 roku.

Transport kolejowy. W listopadzie 2005 został podpisany list intencyjny między prezydentem Świnoujścia a Uznamską Koleją Nadmorską, aby wybudować ponownie istniejącą przed wojną linię kolejową do Świnoujścia. Na początku 2008 roku Niemcy przedłużyli o około 1,5 km linię UBB do centrum miasta, wybudowano też stację Świnoujście Centrum (ok. 300 m od miejsca, gdzie znajdowała się przed II wojną światową stacja Świnoujście Nieradków, niem. Swinemünde Bad).

³² M. Więckowski, *Turystyka na obszarach...*, s. 188.

Od 20 września 2008 roku kursują pociągi Usedomer Bäderbahn (Uznamskiej Kolei Nadmorskiej) ze Świnoujścia Centrum do Heringsdorf, Wolgast, Züssow oraz Stralsund, a w sezonie także do Berlina.

Transport drogowy. Wcześniej omówiono dwa miejsca przekroczeń granicy, po których mogą przemieszczać się samochody osobowe. Połączenie autobusowe pomiędzy polską a niemiecką częścią wyspy było już planowane od 1997 roku. Od 2004 w mieście uruchomiono autobusową Linie Europejską (obsługiwana wraz z Ostseebus) łączącą Świnoujście z niemieckimi kurortami Ahlbeck, Heringsdorf i Seebad Bansin. Jednakże do momentu włączenia Polski do strefy Schengen konieczna była zmiana autobusów przez pasażerów na przejściu granicznym.

Transport lotniczy. W odległości około 13 km od centrum Świnoujścia po niemieckiej stronie granicy znajduje się port lotniczy Heringsdorf, który obsługuje sezonowe letnie połączenia z sześcioma miastami w Niemczech (Brema, Dortmund, Düsseldorf, Kolonia/Bonn, Monachium, Frankfurt nad Menem) oraz od 2009 roku także z Zurychem i Warszawą.

KRAJOBRAZ GRANICZNY I SYMBOLIZM GRANICY

Granice państw, nawet po ich likwidacji czy złagodzeniu reżimu, pozostawiają trwałe ślady. Im dłużej istniała granica tym trudniej ją zatrzeć. Ślady te dotyczą wielu aspektów, m.in.: krajobrazu rolniczego, krajobrazu przemysłowego, sieci osadniczej, struktur własności, kultury, języka. Różnice dotyczą też innych aspektów: podziału administracyjnego, norm społecznych, ideologii itp. Granica jest obecnie zarówno symbolem barier, ale także integracji, czyli elementem łączącym. Granice, podobnie jak turystyka, stanowią element globalizacji i pozostają pod znacznym jej wpływem, który przejawia się w procesach: integracji, modernizacji i wzroście przepływów. Jednakże regionalna i lokalna tożsamość pozostają ważnym elementem rozwoju obszarów przygranicznych. Uwypuklają różnice jako niezbędny czynnik rozwoju turystyki. Jednym z bardziej trwałych elementów związanym z granicami są znaki graniczne. Słupy, poza oznaczeniem zasięgu terytorium oraz stykiem dwóch organizmów politycznych, pełniły jeszcze rolę symboliczną, a od niedawna stanowią nawet atrakcje turystyczne. Są one chronione, odrestaurowywane, nadbudowywane, wymieniane, a nawet odtwarzane, może to być *in situ*, ale także w innym miejscu.



Ryc. 4. Transgraniczna promenada w miejscu przecięcia granicą polsko-niemiecką

Źródło: Fot. M. Więckowski.

Na granicy Polski i Niemiec na wyspie Uznam pozostało wiele takich znaków, napisów, a także pas wykarczowanego lasu. Zaciekawienie turystów nadal wzbudzają dawne przejścia graniczne, a zwłaszcza infrastruktura i oznaczenia graniczne na dawnym przejściu Świnoujście–Ahlbeck. Dodatkowo wybudowano nową promenadę przechodzącą przez granicę ze specjalnymi, dodatkowymi oznaczeniami i celowym – symbolicznym podkreśleniem miejsca przebiegu granicy. Jest nią Transgraniczna Promenada Świnoujście–Heringsdorf otwarta w sierpniu 2011 roku. Jest to trasa dla pieszych i ścieżka rowerowa, która łączy obydwie miejscowości. Projekt otrzymał dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Celu 3. Europejska Współpraca Terytorialna – Współpraca transgraniczna krajów Meklemburgia – Pomorze Przednie/Brandenburgia i Województwo Zachodniopomorskie 2007–2013 (całkowita wartość projektu – 3 571 799 euro). Transgraniczna promenada to blisko 4-kilometrowy ciąg pieszo-rowerowy łączący promenady w Świnoujściu i cesarskie kurorty gminy Heringsdorf. Na całej oświetlonej trasie ustawiono ławki oraz tablice poglądowe dotyczące historii oraz przyrody tego regionu. Na samej granicy znajduje się platforma o powierzchni około 425 m². Na platformie, w miejscu, gdzie przebiega granica pomiędzy Polską a Niemcami, została zainstalowana brama ze stali szlachetnej symbolizująca integrację regionów. Z platformy tej odchodzi też specjalna platforma z kładką prowadzącą do punktu

widokowego na morze. Natomiast po przeciwnej stronie został pozostawiony teren pokazujący, jak dawniej wyglądała granica pomiędzy Polską a NRD (Niemiecką Republiką Demokratyczną).

DYSKUSJA I WNIOSKI

Mimo istotności opisywanych zagadnień problematyka ta wydaje się ciągle niewystarczająco zbadana, opisana i wyjaśniona. Szczególny brak dotyczy badań naukowych związanych z turystyką, ale także symboliką przestrzeni granicznej. Z uwagi na fakt, że wiedza o transgranicznej współpracy terytorialnej jest ogólnie niewystarczająca i brak ten jest ewidentny zarówno w teorii, jak i praktyce, zwłaszcza w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej³³ istotą niniejszych badań było pogłębienie wiedzy w tym zakresie, zwłaszcza identyfikacja czynników efektywności współpracy transgranicznej w przestrzeni oddzielonych granicą miast nadmorskich.

Otwarcie granic zapoczątkowuje proces wzrostu przepływów, w wyniku występowania różnic pomiędzy obszarami oraz potrzeb ludzi. Integracja europejska stwarza nowe możliwości rozwoju regionów przygranicznych i staje się głównym czynnikiem zmiany ich funkcji na granicach wewnętrznych i zewnętrznych, głęboko zmieniając ich symboliczne oraz społeczno-polityczne znaczenia. Gdy granice są otwierane, mogą być obszarem do transgranicznego tworzenia przestrzeni. W tym procesie istnienie przejść granicznych pomaga zwiększyć przepływ turystów i wpływa na rozwój obiektów im służących. W wyniku kontrastujących systemów polityczno-ekonomicznych między obiema stronami granicy³⁴ druga strona granicy może być atrakcyjna, zwłaszcza ze względu na różnice, niższe ceny, inne usługi itp. Gdy granice są przepuszczalne, a obszar ma potencjał, zachodzi proces integracji transgranicznej.

W wyniku tego tworzone są nowe połączenia komunikacyjne, następuje zagospodarowanie turystyczne oraz uruchamiane są usługi towarzyszące. W przypadku Świnoujścia i Heringsdorfu najważniejszymi elementami symbolicznego łączenia sąsiadujących państw stało się stworzenie przejść granicznych, rejsy statków i połączenia autobusowe. Ponadto granica stała się zarówno symbolem barier, ale tak-

³³ S. Dolzbiasz, A. Raczyk, *Different borders-different cooperation? Transborder cooperation in Poland*, „Geographical Review” 2015, nr 105 (3), s. 361–362.

³⁴ D.J. Timothy, *Tourism and political boundaries*, Routledge Advances in Tourism, London – New York 2001.

że integracji, czyli elementem łączącym. W roku 2011 oddano do użytku Transgraniczną Promenadę Świnoujście – Heringsdorf, która jest jednym z najciekawszych projektów architektonicznych ukazujących integrację państw. Sama promenada, jak też specjalne pomniki, tablice oraz oznaczenia granicy mają dużą wartość symboliczną i przez to funkcjonują jako atrakcje turystyczne, a jednocześnie sprzyjają ochronie dziedzictwa. Granica jest elementem modernizacji i impulsem do wzrostu gospodarczego, a dzięki polityce Unii Europejskiej jest to specyficzne miejsce dostępu do środków finansowych.