ZARZĄDZANIE I WSPÓŁPRACA W MIEJSKICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH.
RAPORT O STANIE POLSKICH MIAST \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Właściwe zarządzanie obszarami funkcjonalnymi dużych aglomeracji miejskich należy do największych i najtrudniejszych wyzwań, jakie stoją przed polską administracją publiczną. Jak sobie z tym radzą samorządy? Najnowszy raport Obserwatorium Polityki Miejskiej IRM został poświęcony właśnie temu zagadnieniu.

Zarządzanie obszarami miejskimi zostało wydzielone jako jeden z głównych wątków tematycznych
w przyjętej w 2015 roku Krajowej Polityce Miejskiej. Stąd też pomysł na opracowanie raportu, którego zadaniem z jednej strony jest diagnoza stanu współpracy międzysamorządowej, a z drugiej opracowanie rekomendacji na podstawie przeprowadzonych badań. Podzielone zostały one według trzech grup, do których są skierowane: samorządów, rządu, oraz ekspertów i naukowców.

**Zakres raportu**

Publikacja składa się z dwóch powiązanych części. Pierwsza ma charakter monitoringowy i będzie cyklicznie powtarzana co 3 lata. W ramach niej zbadano poziom współpracy w Miejskich Ośrodkach Funkcjonalnych (MOF) oraz przyjrzano się dostępności i integracji transportu publicznego. Pod lupą znalazły się również Zintegrowane Inwestycje Terytorialne. Druga cześć raportu zatytułowana *spojrzenie w głąb* porusza kwestie uwarunkowań współpracy międzysamorządowej w MOF-ach,
w tym mechanizmów sprzyjających jej rozwojowi oraz barier utrudniających współdziałanie.

**Kluczowe wnioski z raportu dotyczące MOF-u Lublina**

* **Współpraca inwestycyjna na wysokim poziomie**

W raporcie przyjrzano się, jak samorządy ze sobą współpracują. W zakresie współpracy inwestycyjnej ośrodek lubelski znalazł się w czołówce. Samorządy są gotowe zaangażować się finansowo we wspólne projekty inwestycyjne.

* **Niewielka liczba połączeń komunikacją publiczną gmin ościennych z Lublinem utrudnia życie mieszkańców i nie stanowi alternatywy dla podróży samochodem**

Lublin jest drugim ośrodkiem z najmniejszą liczbą połączeń komunikacją publiczną między gminami ościennymi a miastem centralnym. W dni robocze w przeliczeniu na 1000 mieszkańców dziennie jest zaledwie 4,3 par połączeń z i do Lublina. Średnia dla wszystkich obszarów funkcjonalnych wynosi natomiast 7,3 par połączeń, co i tak nie jest wystarczającą liczbą

* **2 km do przystanku**

Mieszkańcy z gmin podmiejskich mają przeciętnie 2145 metrów do przystanku. W najlepszej sytuacji są mieszkańcyJastkowa, Konopnicy, Świdnika i Wólki. Tam dystans z domu do przystanku nie przekracza 600 metrów. Jak zwracają uwagę autorzy jest to optymalna odległość, aby komunikacja publiczna była dostępna, a tym samym atrakcyjna dla mieszkańców. W gorszej sytuacji są mieszkańcy gminy wiejskiej Lubartów (3 923 m) oraz gminy Nałęczów (3 356 m).

* **Nie każdy dojedzie do Lublina komunikacją publiczną**

Aż cztery gminy z obszaru funkcjonalnego Lublina nie mają bezpośredniego połączenia komunikacją publiczną do stolicy województwa. Trzy z nich znajdują się na południe od Lublina: Strzyżewice, Jabłonna, Piaski.

* **Duży potencjał z Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych**

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne to instrument, który w założeniu ma stymulować współpracę w obszarach funkcjonalnych. Duży wpływ na to, czy to się uda ma charakter projektów. Najsilniejsze oddziaływanie na cały MOF proponowanych projektów, tj. na rozwój materialny i ludzki wskazanego obszaru, przewiduje się w ośrodku: trójmiejskim, lubelskim oraz opolskim. Jakie to musiały być projekty? Według autorów raportu takie, w które zaangażowane są wszystkie lub niemal wszystkie gminy wchodzące w skład MOF-u lub projekty realizowane punktowo bądź liniowo, ale o strategicznym znaczeniu dla całego obszaru.

**Kluczowe wnioski dla wszystkich ośrodków w Polsce**

* **Zarządzanie miejskimi obszarami funkcjonalnymi oparte na współpracy może się w Polsce udać.**
Są już przykłady dobrych doświadczeń, np. z **Poznania**, posiadającego najbardziej rozwinięte
i ugruntowane struktury dobrowolnej i oddolnie zawiązywanej współpracy w ramach Stowarzyszenia Metropolia Poznań (SMP); z **Szczecina**, który doprowadził do objęcia sieciową współpracą wszystkie gminy położone w obszarze intensywnych powiązań funkcjonalnych;
z **Trójmiasta**, któremu udało się wyjść ponad konkurencję dwóch miast - Gdańska i Gdyni na rzecz efektywnej współpracy w ramach wspólnego stowarzyszenia.
* **Równocześnie przeciętny poziom współpracy w MOF jest niski.**

Dominują wąskie porozumienia bilateralne. Współpraca o charakterze sieciowym należy do rzadkości. Wynika to między innymi ze skomplikowanych regulacji prawnych ale również z braku wiedzy i świadomości korzyści płynących z ewentualnej współpracy. Do tego można dodać lokalną specyfikę, związaną chociażby z miejscowymi antagonizmami czy konkurencyjnymi układami politycznymi. Ponadto Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, które powinny służyć rozwijaniu współpracy traktowane są instrumentalnie w celu wykorzystania unijnych funduszy.

* **Silne i duże ośrodki nie chcą się integrować, a mniejsze wybierają drogę na skróty wchłaniając zamiast współpracować z okolicznymi gminami.**

Dwa największeośrodki metropolitalne, tj. **Warszawa** i **Kraków**, ,,odklejają się” od swoich obszarów funkcjonalnych. Czują się one samowystarczalne i nie widza potrzeby rozwijania współpracy z okolicznymi gminami. Z kolei ośrodki o mniejszym potencjale ludnościowym
i ekonomicznym, tj. **Rzeszów**, **Zielona Góra** czy **Opole**, problem integracji rozwiązują poprzez włączanie sąsiednich gmin lub ich części w swoje granice administracyjne.

* **Efektywne zarządzanie MOF-ami wymaga rzetelnej wiedzy na ich temat.**

Brak także systemowych rozwiązań w zakresie gromadzenia danych o współpracy międzysamorządowej – choć różne formalne aspekty tej współpracy są rejestrowane, to rejestry nie są zintegrowane. Brak też właściwego opisu atrybutów współpracy, np. ujednoliconych kategorii odnoszących się do zakresu przedmiotowego współpracy.

* **Transport w MOF-ach pozostawia wiele do życzenia. Obecnie rzadko kiedy stanowi atrakcyjną alternatywę dla podróży samochodem.**

Wiele samorządów będących w zasięgu funkcjonalnych powiązań nie posiada bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną z ośrodkiem rdzeniowym. A nawet jeśli są, to częstotliwość i czas podróży nie zachęca do przesiadki z własnego samochodu. W przeliczeniu na 1000 mieszkańców w MOF-ach jest średnio **7 kursów dziennie** komunikacją publiczną z i do miasta centralnego. Nie dość, że rzadko to jeszcze w wielu MOF-ach daleko jest do przystanku. **Średnia odległość do przystanku dla obszaru zabudowanego w gminach strefy zewnętrznej MOF wynosi ponad 2 km**, a w niektórych ośrodkach jest to nawet ponad 3 km. Brakuje również pełnej integracji usług transportowych utrudnia życie podróżnych.

**Raporty**

Obserwatorium Polityki Miejskiej IRM to inicjatywa Instytutu Rozwoju Miast, której głównym produktem jest cykl 11 raportów tematycznych, ukazujących się w cyklu trzyletnim. Przedmiotem badań są wszystkie miasta w Polsce. Dotychczas ukazał się raport:

* *Rozwój gospodarczy*
* *Niskoemisyjność i efektywność energetyczna*
* *Zarządzanie i współpraca w miejskich obszarach funkcjonalnych*

|  |
| --- |
| **KONTAKT:** |
| **Karol Janas** Kierownik Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMRedaktor raportu |
| tel.: (+48) 12 634 29 53, wew. 21 e-mail: kjanas@irm.krakow.pl  |