

Janusz Radziejowski

Wszechnica Polska, Warszawa

METROPOLIE SZANSĄ ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

I Forum Transportu Aglomeracyjnego, Warszawa. 25 listopada 2009 r.

CEL PRACY

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie tezy, że obszary metropolitalne są obecnie głównymi czynnikami rozwoju przestrzennego kraju oraz, że bez formalnego utworzenia nowego rodzaju jednostek administracyjnych jakim powinny być metropolie, nie będziemy mogli tworzyć sprawnych systemów transportowych

CO TO SĄ METROPOLIE?

- ✘ Metropolia to nie tylko miasto (lub miasta, jeśli mamy do czynienia z obszarem policentrycznym), będące jego centrum (lub centrami), ale również sąsiadujące z nim mniejsze miejscowości: miasta i wsie oraz tereny otwarte: lasy, obszary użytków rolnych, tereny prawnie chronionej przyrody.
- ✘ Wszystkie te obszary związane są ze sobą funkcjonalnie, cały obszar powiązany jest więzami gospodarczymi, kulturowymi, społecznymi a także w dużej mierze infrastrukturą komunalną a w tym głównie transportową

ROZWÓJ MIAST JAKO WSPÓŁCZESNE WYZWANIE URBANISTYKI

ROZWÓJ MIAST JAKO PROBLEM GLOBALNY

- ✘ Gwałtowna urbanizacja stała się fenomenem XX wieku, prognozy przewidują kontynuację tego trendu również w bieżącym stuleciu
- ✘ Przyczyny:
 - + Wzrost liczby mieszkańców Ziemi
 - + Przemiany polityczne
 - + Przemiany gospodarcze
 - + Wzrost znaczenia wielkich miast jako głównych ośrodków rozwoju kulturalnego, naukowego i gospodarczego świata.

KONSEKWENCJE ŻYWIOŁOWEJ URBANIZACJE W KRAJACH ROZWIJAJĄCYCH SIĘ

- **Negatywne:**
 - Przeludnienie, problemy zdrowotne, bieda
 - Zagrożenie dla środowiska
 - Migracje w poszukiwaniu lepszego miejsca do życia, w tym również do Europy
 - Konsekwencje polityczne (napięcia wewnętrzne i międzynarodowe)
- **Pozytywne:**
 - Zmiany modelu gospodarczego, koncentracja gospodarki wokół, wielkich miast
 - Szanse na rozwój, awans społeczny

TEMPO PRZYROSTU LUDNOŚCI ŚWIATA JAKO TŁO URBANIZACJI

- * 1 miliard w 1804
rok 1900 – ok 1,5 miliarda
- * 2 miliard w 1927 (123 lat później)
- * 3 miliard w 1960 (33 lat później)
- * 4 miliard w 1974 (14 lat później)
- * 5 miliard w 1987 (13 lat później)
- * 6 miliard w 1999 (12 lat później)
rok 2006 - 6.5 miliarda

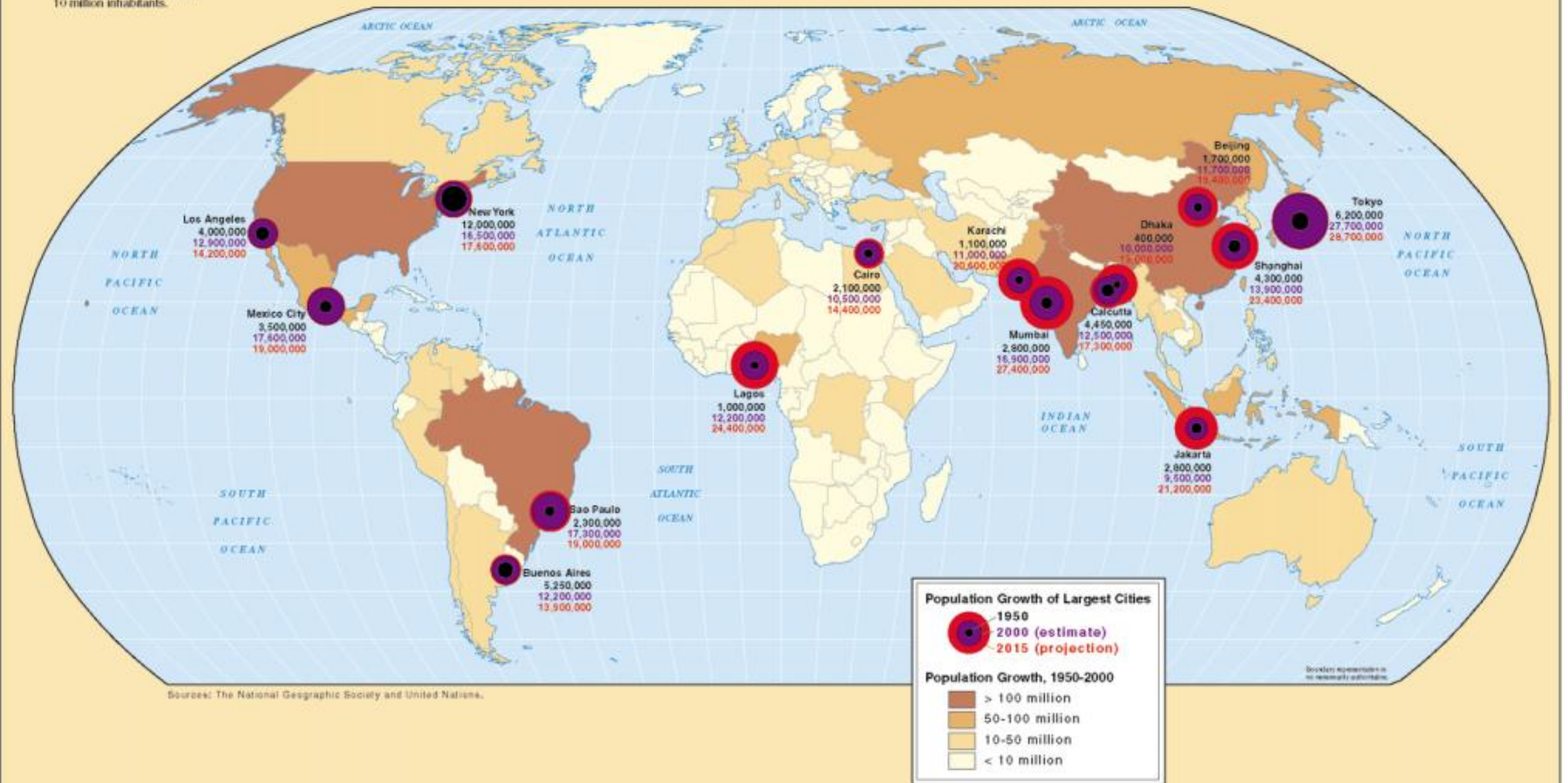
URBANIZACJA ŚWIATA

Wg raportu ONZ o stanie miast z 2005 r. przyrost liczby ludności miejskiej w Europie w latach 1950 – 2015 wyniesie 45%, w Ameryce Północnej ok. 25%, w Ameryce Południowej i Centralnej około 90% a w Czarnej Afryce aż 300%! W skali całego świata będzie to przyrost o ok. 100%. W 1950 roku na świecie było 8 aglomeracji miejskich, które przekraczały 5 ml mieszkańców, a tylko dwie z nich znajdowały się w obrębie krajów rozwijających się. Wg prognoz na rok 2015, takich ośrodków miejskich będzie 37, z czego tylko 9 znajdować się będzie w krajach rozwiniętych.

MEGAMIASTA I PERSPEKTYWY ICH ROZWOJU

Growth in Megacities^a

^aCities containing more than 10 million inhabitants.



ROZWÓJ MIAST W EUROPIE

ROZPRZESTRZENIANIE SIĘ MIAST W KRAJACH ROZWINIĘTYCH (ZJAWISKO *URBAN SPRAWL*)

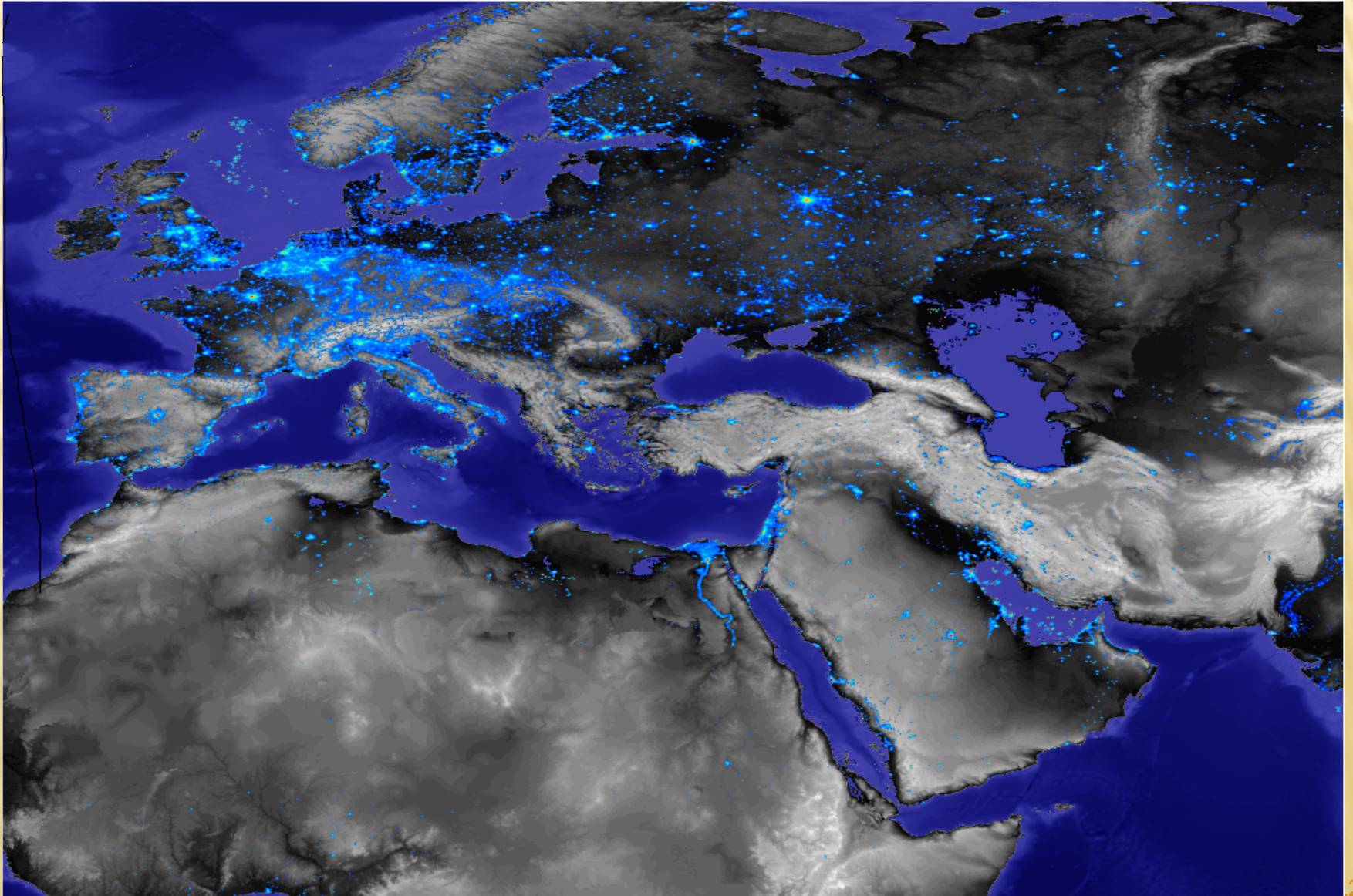
Przyczyny:

- Zmiana modelu życia
- Ucieczka ze centrów miast
- Transport indywidualny (samochody)

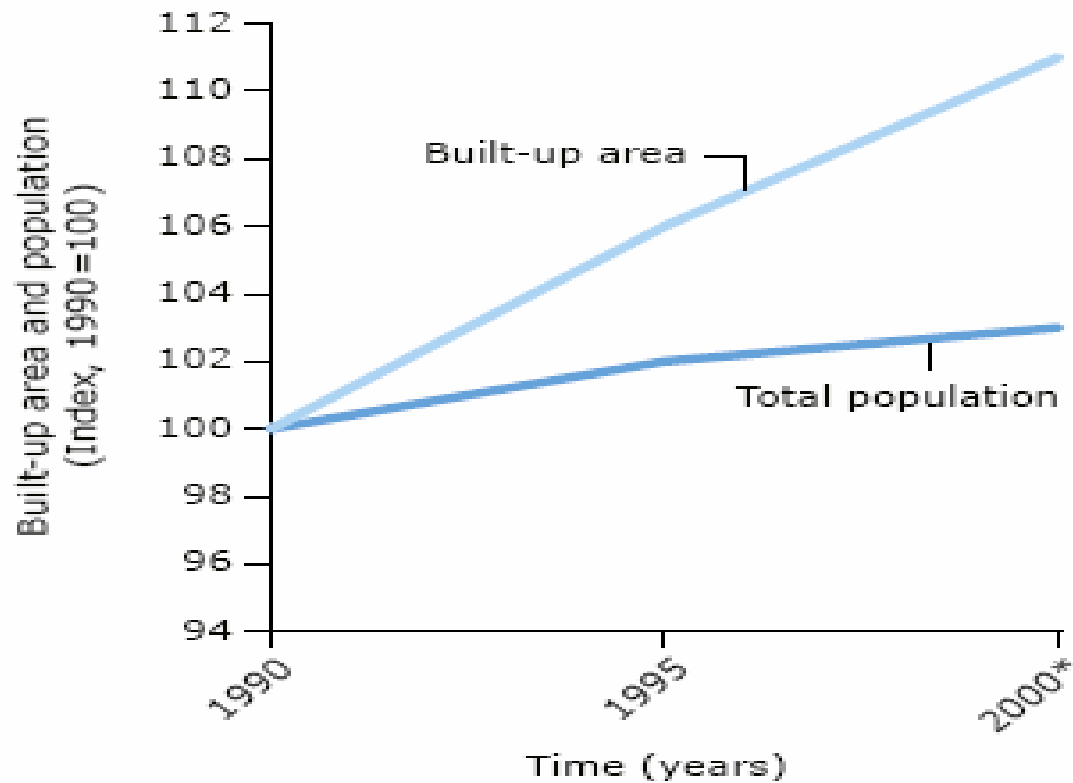
Skutki:

- Rozpełzanie się miast, rozległe suburbia
- Zanikanie terenów otwartych
- Problemy z zapewnieniem sprawnego transportu
- Zabudowa terenów wzdłuż dróg
- Zwiększanie się kosztów rozwoju miast

ŚWIATŁA AGLOMERACJI EUROPY

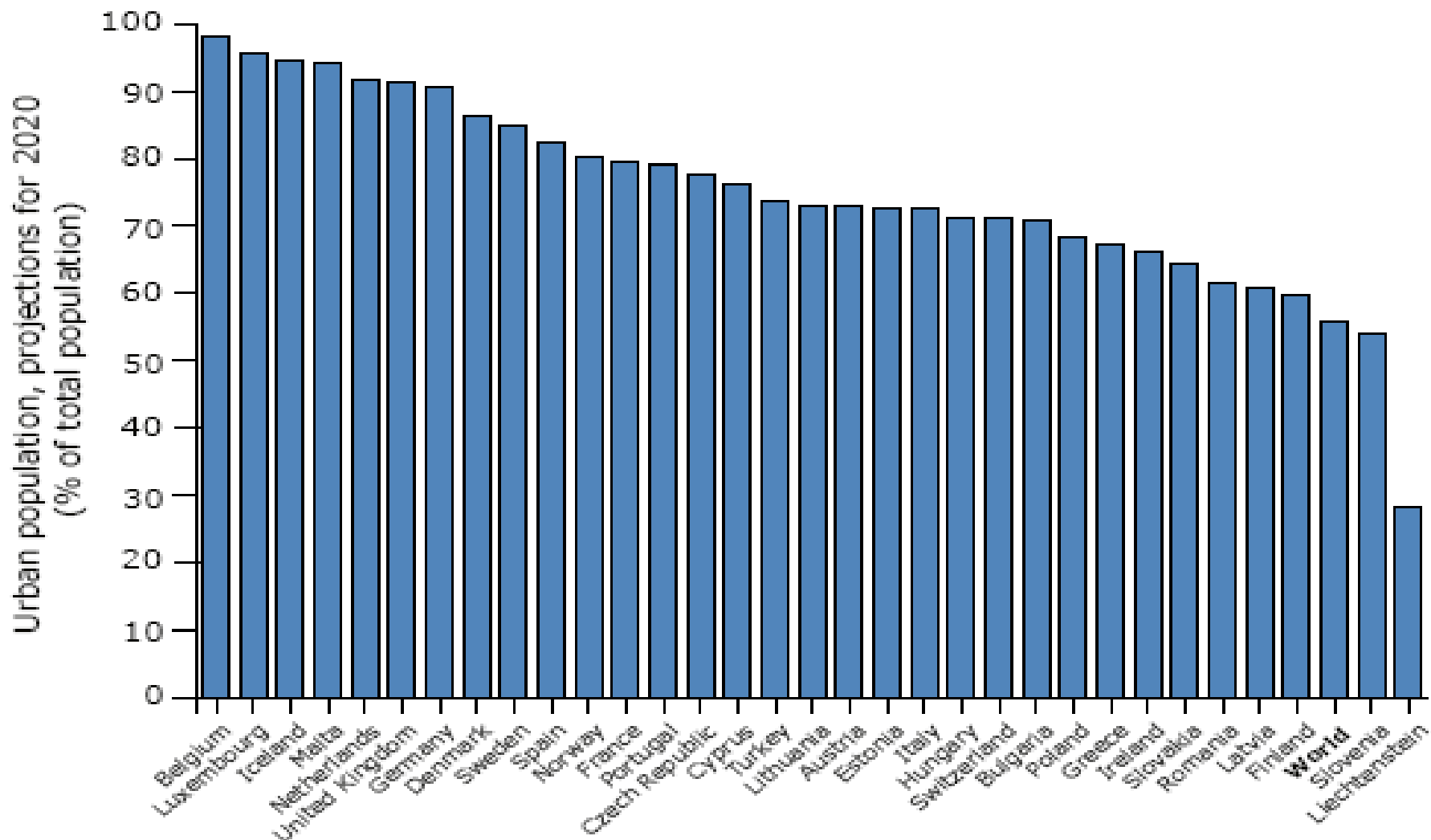


EUROPA - WZROST LUDNOŚCI A WZROST TERENÓW ZAGOSPODAROWANYCH (1990-2000)



* Data for 2000 or latest available year

PRZEWIDYWANY ODSETEK LUDNOŚCI MIEJSKIEJ W ROKU 2020 W KRAJACH UE (POLSKA < 70%)



KLASYFIKACJA METROPOLII EUROPEJSKICH

ESPON analizujący dane z 2006 roku klasyfikuje 76 miast jako Metropolitalne Ośrodki Wzrostu Globalnego (MEGA).

Wyróżnia się następujące MEGA

- + Londyn i Paryż traktowane są jako MEGA „globalne”.
- + 17 MEGA (a w tym Bruksela, Berlin, Madryt, Rzym) to „lokomotywy Europy”.
- + Następna grupa to „silne MEGA (wśród nich Dublin, Helsinki, Ateny).
- + Warszawa zaliczana jest do „potencjalnych” MEGA (m.in. razem z Pragą, Bratysławą, Lublaną).
- + Gdańsk, Szczecin, Poznań, Wrocław, Kraków i Katowice to tzw. „słabe” MEGA

WNIOSKI EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO Z 2007 R. W SPRAWIE TRANSPORTU

- ✘ Niepokojąco spada udział publicznego transportu pasażerskiego w wolumenie transportu w miastach;
- ✘ Nadmierny ruch samochody w miastach wpływa na pogorszenie stanu środowiska w obrębie obszarów miejskich, a także poza ich granicami;
- ✘ W polityce miejskiej należy ograniczać transportochłonność, zwłaszcza poprzez zapobieganie bezładnej zabudowie obszarów metropolitalnych;
- ✘ Zaleca się działania na rzecz rozwoju i uatrakcyjnienia transportu publicznego, a także wprowadzania udogodnień dla ruchu pieszego i rowerowego

UE : W STRONĘ STRATEGII TEMATYCZNEJ DLA ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO

Komunikat Komisji pt. „Towards Thematic Strategy of Urban Environment” , koncentruje się na problemach zarządzania miastem w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego

W planowaniu rozwoju miast preferowane mają być następujące zasady:

- Transport miejski zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego
- Budownictwo zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju
- Projektowanie na terenach zurbanizowanych w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego

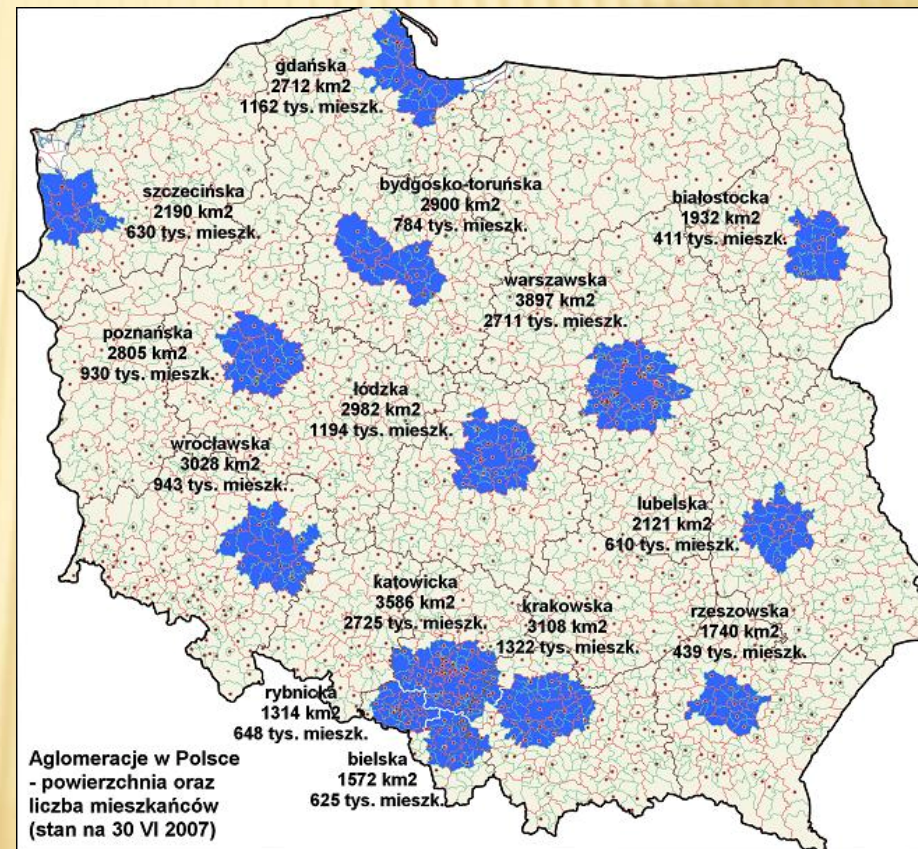
CO WYNIKA Z DOŚWIADCZEŃ MIĘDZYNARODOWYCH:

- ✘ Konieczność tworzenia nowych narodowych polityk odnośnie kształtowania sieci osadniczych i tworzenia miast
- ✘ Stosowanie ścisłych regulacji prawnych.
- ✘ Traktowanie wielkich obszarów metropolitalnych jako kluczowych elementów sieci osadniczej, wyposażonych w efektywne narzędzia realizacyjne, w tym administrację
- ✘ Obszary metropolitalne stanowią najwłaściwsze ramy dla rozwiązywania regionalnych problemów ochrony środowiska, transportowych, infrastruktury i rozwoju
- ✘ Brak polityki miejskiej, zwłaszcza odnośnie wielkich miast, grozi chaosem przestrzennym
- ✘ W niektórych krajach Unii Europejskiej trwają prace nad wprowadzeniem reformy metropolitalnej

METROPOLIE W POLSCE

OBSZARY UZNANE ZA METROPOLIE W POLSCE

Aktualnie w Polsce jest 12 aglomeracji traktowanych jako metropolie (wg członkostwa w Unii Metropolii Polskich). Są to Warszawa oraz Szczecin, Gdańsk, Białystok, Poznań, Bydgoszcz i Toruń, Łódź, Lublin, Wrocław, Katowice, Kraków, Rzeszów wraz z sąsiadującymi obszarami



PROBLEM ROZPRZESTRZENIANIA SIĘ MIAST W POLSCE I KŁOPOTY W ZARZĄDZANIU OBSZARAMI METROPOLITALNYMI

Przyczyny:

- ✘ złe tradycje w gospodarowaniu przestrzenią
- ✘ nowy model życia, ucieczka z miast
- ✘ brak skutecznej polityki przestrzennej
- ✘ złe prawo, zwłaszcza w zakresie planowania przestrzennego
- ✘ brak instytucjonalnych ram kształtujących struktur metropolitalnych
- ✘ błędy popełnione w trakcie reformy administracyjnej z 1998 roku

KONSEKWENCJE OBECNEGO STANU RZECZY

- ✘ rozkawałkowanie przestrzeni,
- ✘ groźba utraty terenów przyrodniczo cennych
- ✘ zanieczyszczenia środowiska,
- ✘ brak spójnych systemów transportu publicznego, zwłaszcza w zakresie transportu szynowego
- ✘ nadmierny rozwój transportu samochodowego,
- ✘ utrata terenów otwartych,
- ✘ zmiany w przyrodzie i krajobrazie
- ✘ większe koszty funkcjonowania miast

PROBLEMY ROZWOJU TRANSPORTU NA OBSZARACH METROPOLITALNYCH

Przyczyny i skutki problemów to :

- ✘ brak planów strategicznych, oraz jednostek administracyjnych które mogłyby je egzekwować powoduje rozwój inwestycji w miejscach, które nie były do tego przewidziane w planach regionalnych a także konflikty z wymogami ochrony środowiska (m.in. Natura 2000!)
- ✘ brak skuteczności planów, utrata ich ważności powoduje, że w wielu przypadkach tereny przewidywane niegdyś dla potrzeb strategicznych inwestycji drogowych (jak np. obwodnice wielkich miast) zostają przeznaczone dla innych celów;
- ✘ miasta rozwijają się bez planów strategicznych, poza formalnymi ich granicami – oznacza to niejednokrotnie, że najpierw powstają osiedla, a następnie dobudowuje się do nich niezbędne drogi o odpowiednich parametrach technicznych;
- ✘ drogi przewidziane niegdyś dla potrzeb ruchu lokalnego stają się trasami tranzytowymi, co pogarsza warunki życia ludności, pogarsza warunki podróżowania oraz bezpieczeństwa

KONCEPCJA REFORMY METROPOLITALNEJ UNII METROPOLI POLSKICH

PLANOWANA STRUKTURA OBSZARÓW WIELKICH AGLOMERACJI W POLSCE WG UMP

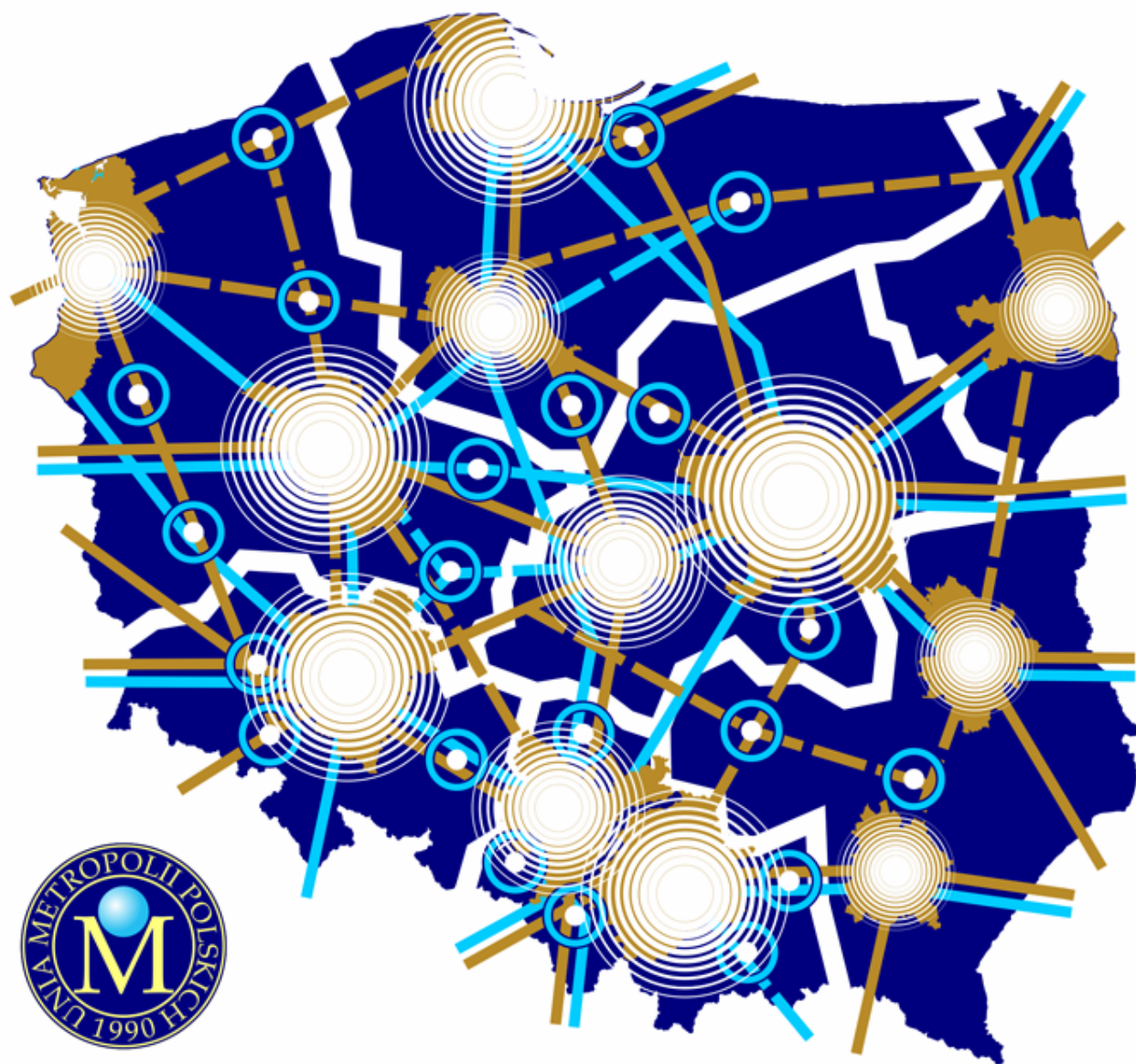
Reforma metropolitalna winna doprowadzić do powstania silnych intelektualnie i gospodarczo, sprawnych obszarów o dużej niezależności administracyjnej, które w przyszłości staną się „lokomotywami rozwoju” kraju. Obejmowałaby ona:

- + 12 regionów metropolitalnych (powyżej 500 tys. mieszkańców)
- + 21 regionów miejskich (powyżej 200 tys. mieszkańców)

W sumie reforma doprowadziłaby do likwidacji 130 obecnych powiatów

PLANY DYFUZJI W 6 MAKROREGIONACH REGIONY METROPOLITALNE & MIEJSKIE

REGIONY MIEJSKIE
I METROPOLITALNE
A MAKROREGIONY



centralny

warszawski + łódzki
+2 regiony miejskie

północny

gdański + bydgoski
+3 regiony miejskie

południowy

krakowski+katowicki
+5 regionów miejskich

północno-zachodni

poznański+szczeciński
+6 regionów miejskich

południowo-zachodni

wrocławski
+3 regiony miejskie

wschodni

białostocki + lubelski
+rzyszowski+2regiony

○ regiony miejskie
0,2-0,5 mln osób



ZADANIA METROPOLII

Kształtowanie infrastruktury i środowiska społecznego gospodarki opartej na wiedzy (władza-biznes-wiedza).

Stanowienie strategii zrównoważonego rozwoju wraz z planem zagospodarowania przestrzennego obszaru.

Zarządzanie drogami ponadgminnymi (węzłem TEN-T), oraz lokalizowanie głównych źródeł i celów ruchu.

Koordinacja rozwoju transportu publicznego oraz sieci infrastruktury telekomunikacyjnej (internetowej).

Zintegrowane zarządzanie bezpieczeństwem (kryzysem) w tym energetycznym na obszarze metropolitalnym.

Jakie władze obszaru metropolitalnego? Dlaczego nie wystarczą umowy gmin?

RADA UE i KOMISJA EUROPEJSKA

RADA MINISTRÓW, WOJEWODA

SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA

DELEGATURY w PODREGIONACH



Integracja zarządzania przez umowy gmin - porozumienia, spółki i związki, nie wystarcza.

RADA UE i KOMISJA EUROPEJSKA

RADA MINISTRÓW, WOJEWODA

SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA

DELEGATURY w PODREGIONACH



„Konieczne jest ustanowienie silnych metropolitalnych władz publicznych” (*DeklaracjaUMP*)

Metropolitalny zespół czy region? Ile stopni samorządu na obszarze?



Samorząd terytorialny na obszarze metropolitalnym (miejskim) ► **4-stopniowy**



Samorząd terytorialny na obszarze metropolitalnym (miejskim) ► **3-stopniowy**

Po wprowadzeniu regionów miejskich i metropolitalnych - 130 powiatów mniej



379



249

WNIOSKI

WARUNKI FUNKCJONOWANIA METROPOLII

- ✘ Metropolia powinna być wydzieloną jednostką administracyjną o kompetencjach powiatów, z niektórymi uprawnieniami województwa samorządowego
- ✘ Musi istnieć ścisły podział kompetencji pomiędzy obszarami metropolitalnymi a gminami
- ✘ Dotychczasowe powiaty w ramach obszaru metropolii zostałyby zlikwidowane, a ich kompetencje przejęłaby administracja metropolitalna;;
- ✘ Samorządowe władze metropolitalne (rada metropolii i ew. prezydent metropolii) winny być wybierane w wyborach bezpośrednich;
- ✘ Powołane powinny być urzędy metropolitalne, działające pod nadzorem samorządu i wykonujące zadania administracyjne:
- ✘ Do kompetencji władz metropolitalnych winno należałoby
 - + planowanie rozwoju regionalnego (w tym wyznaczanie stref rozwoju),
 - + drogi ponadlokalne, komunikację zbiorową,
 - + strategiczne elementy zaopatrzenia w energię,
 - + główne elementy gospodarki wodnej i ściekowej oraz gospodarki odpadami, ochronę przyrody i wód,
 - + szkolnictwo ponadpodstawowe, ochronę zdrowia i.in;
- ✘ Metropolia finansowana byłaby w oparciu o środki dotychczasowe przekazywane powiatom oraz województwom,

KORZYŚCI DLA SEKTORA TRANSPORTOWEGO W ZWIĄZKU Z REFORMĄ METROPOLITALNĄ

- ✘ Reforma metropolitalna mogłaby przyczynić się do racjonalnego projektowania i realizacji sieci dróg ponadlokalnych, w tym również ścieżek rowerowych, tworzenia spójnego systemu transportu szynowego, możliwości zarządzania różnymi formami komunikacji publicznej w regionach metropolitalnych.
- ✘ Utworzenie metropolii stworzyłoby sytuację, że główne ogniwa transportu publicznego w metropoliach miałyby jednego zarządcę, co w dużym stopniu niwelowałoby wszelkie trudności jakie występują w wyniku braku koordynacji i sprzeczności interesów, zarówno przy planowaniu i realizacji dróg i torów jak i przy zarządzaniu komunikacją publiczną.