

Tadeusz Markowski; tamarko@uni.lodz.pl

Obszary metropolitalne w KSRR, KPZK, OECD

Warszawa 13 czerwca 2011

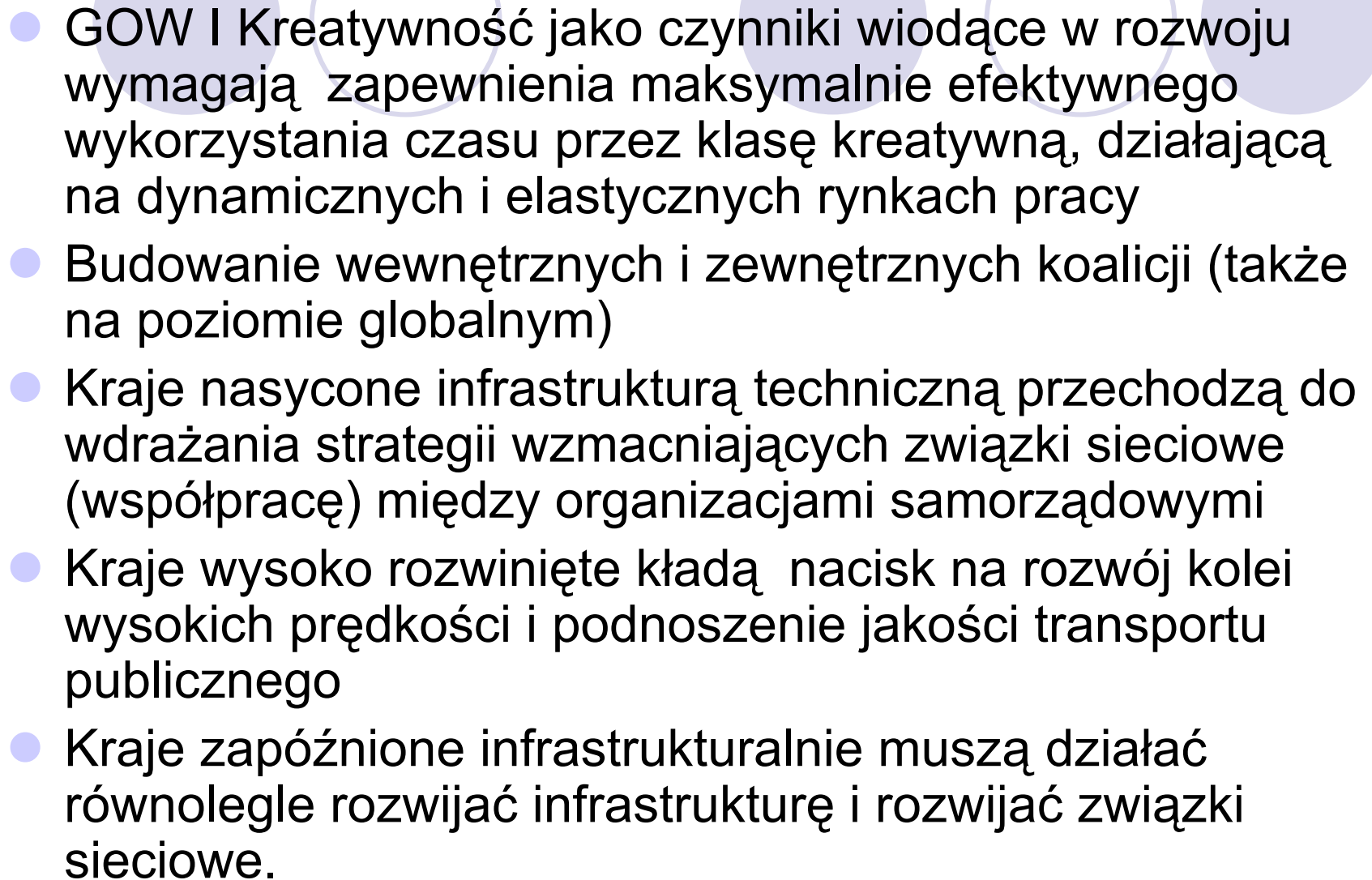
Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego

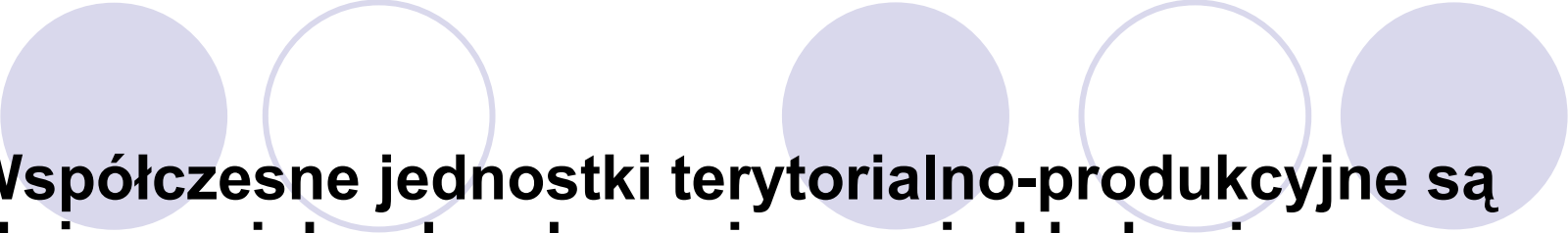


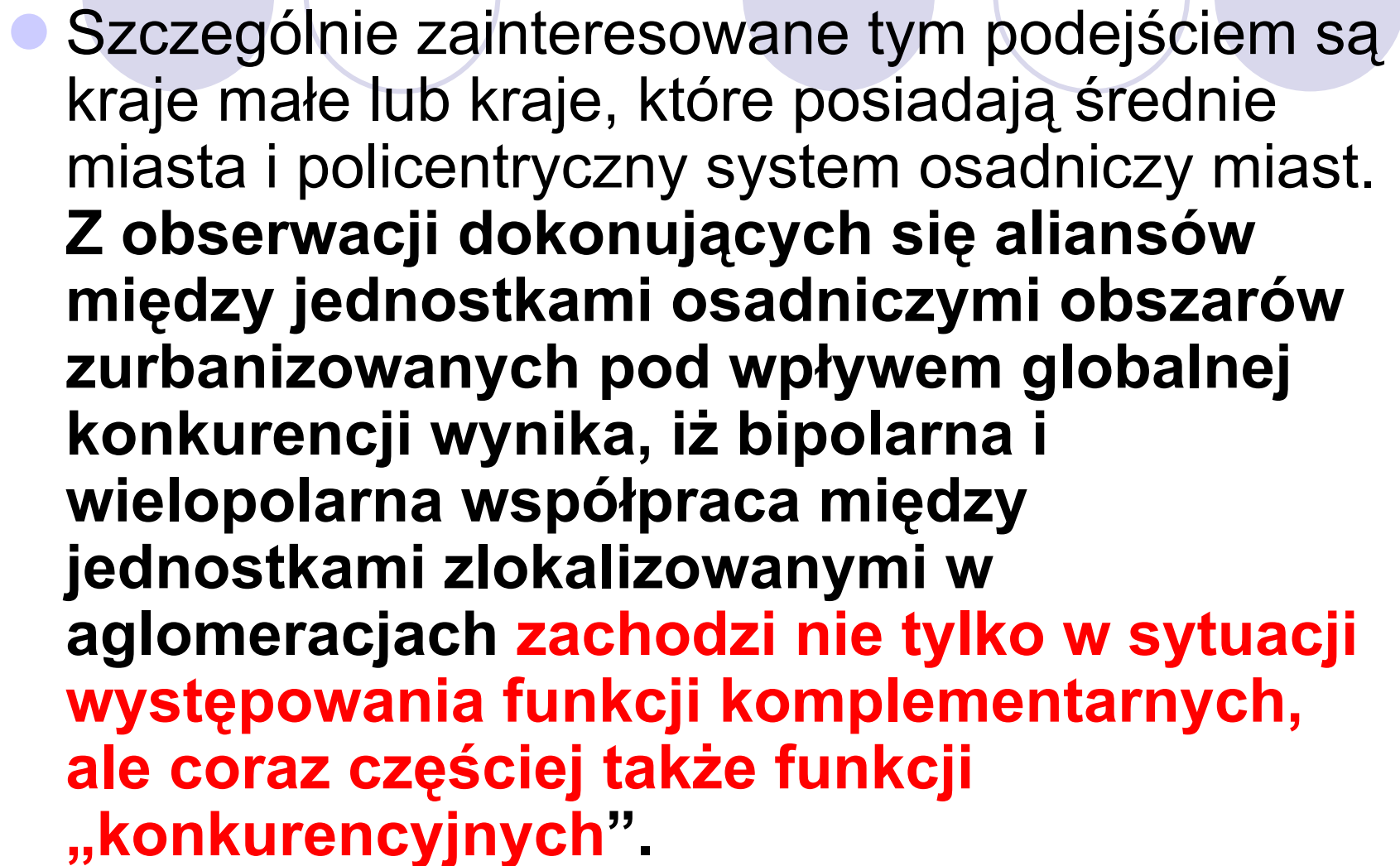
- Policentryczność
- Konkurencyjność miast
- Współpraca: miasto - obszary wiejskie, dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze

Cechy współczesnego rozwoju i ich wpływ przestrzeni

- Elastyczność produkcji i elastyczność zagospodarowania - Globalna spekulacja gruntami i nieruchomościami -urban sprawl
- Mobilność pulsarność
- Elastyczność, hierarchizacja i segmentacja rynków pracy: typy funkcjonalne miast i komplementarność funkcji usługowych i produkcyjnych miast od krajowej do globalnej (problemy wykluczenia miast z pełnienia funkcji produkcyjnej - a globalna hiper-konkurencja między miastami)
- Dyktat klasy kreatywnej w rozwoju metropolitalnym

- 
- GOW I Kreatywność jako czynniki wiodące w rozwoju wymagają zapewnienia maksymalnie efektywnego wykorzystania czasu przez klasę kreatywną, działającą na dynamicznych i elastycznych rynkach pracy
 - Budowanie wewnętrznych i zewnętrznych koalicji (także na poziomie globalnym)
 - Kraje nasycone infrastrukturą techniczną przechodzą do wdrażania strategii wzmacniających związki sieciowe (współpracę) między organizacjami samorządowymi
 - Kraje wysoko rozwinięte kładą nacisk na rozwój kolei wysokich prędkości i podnoszenie jakości transportu publicznego
 - Kraje zapóźnione infrastrukturalnie muszą działać równolegle rozwijać infrastrukturę i rozwijać związki sieciowe.

- 
- **Współczesne jednostki terytorialno-produkcyjne są złożonymi, bardzo dynamicznymi układami, w których, w tym samym czasie, zachodzi zarówno konkutowanie na jednym polu jak i współpraca na drugim. Raz -jest to układ z przewagą relacji poziomych, a raz - pionowych.**
 - Należy zwrócić uwagę na zaangażowanie krajów w lansowanie **sieciwych lub bipolarnych mega metropolii**. Historia ich lansowania jest dość długa a obecnie, na kanwie mody konkutowania przez sustensywny rozwój metropolii, przeżywa swój renesans.

- 
- Szczególnie zainteresowane tym podejściem są kraje małe lub kraje, które posiadają średnie miasta i policentryczny system osadniczy miast. **Z obserwacji dokonujących się aliansów między jednostkami osadniczymi obszarów zurbanizowanych pod wpływem globalnej konkurencji wynika, iż bipolarna i wielopolarna współpraca między jednostkami zlokalizowanymi w aglomeracjach zachodzi nie tylko w sytuacji występowania funkcji komplementarnych, ale coraz częściej także funkcji „konkurencyjnych”.**

- Do takich państw należy Holandia z systemem miast Randstad. Belgia - Flamish Diamond
- Szwajcaria w pasie od Genewy przez Berno do Zurychu. Północne Włochy (takie miast jak: Turyn, Mediolan, Parma, Modena, Bolonia, Ravenna (Florencja), Rimini. Kluczem do ich rozwoju jest system wysokiej jakości transportu publicznego.
- Są próby budowania sieciowych układów metropolitalnych międzynarodowych. Np. kraje skandynawskie; Malmoe - Kopenhaga, Austria i Słowacja; Wiedeń - Bratysława
- Polska; Katowice – Ostrawa.



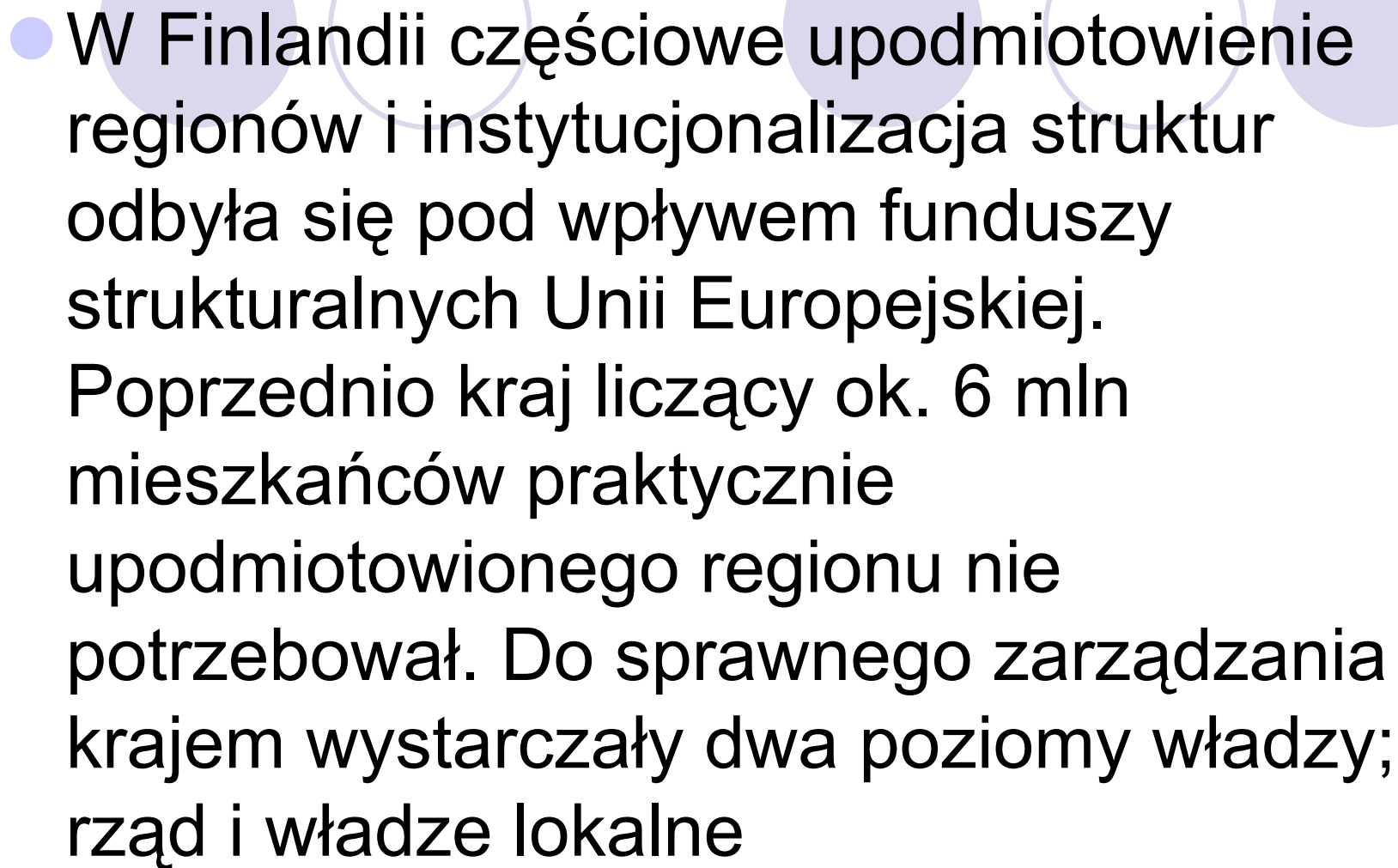
Dania

Promocja transportu publicznego w obszarach metropolitalnych

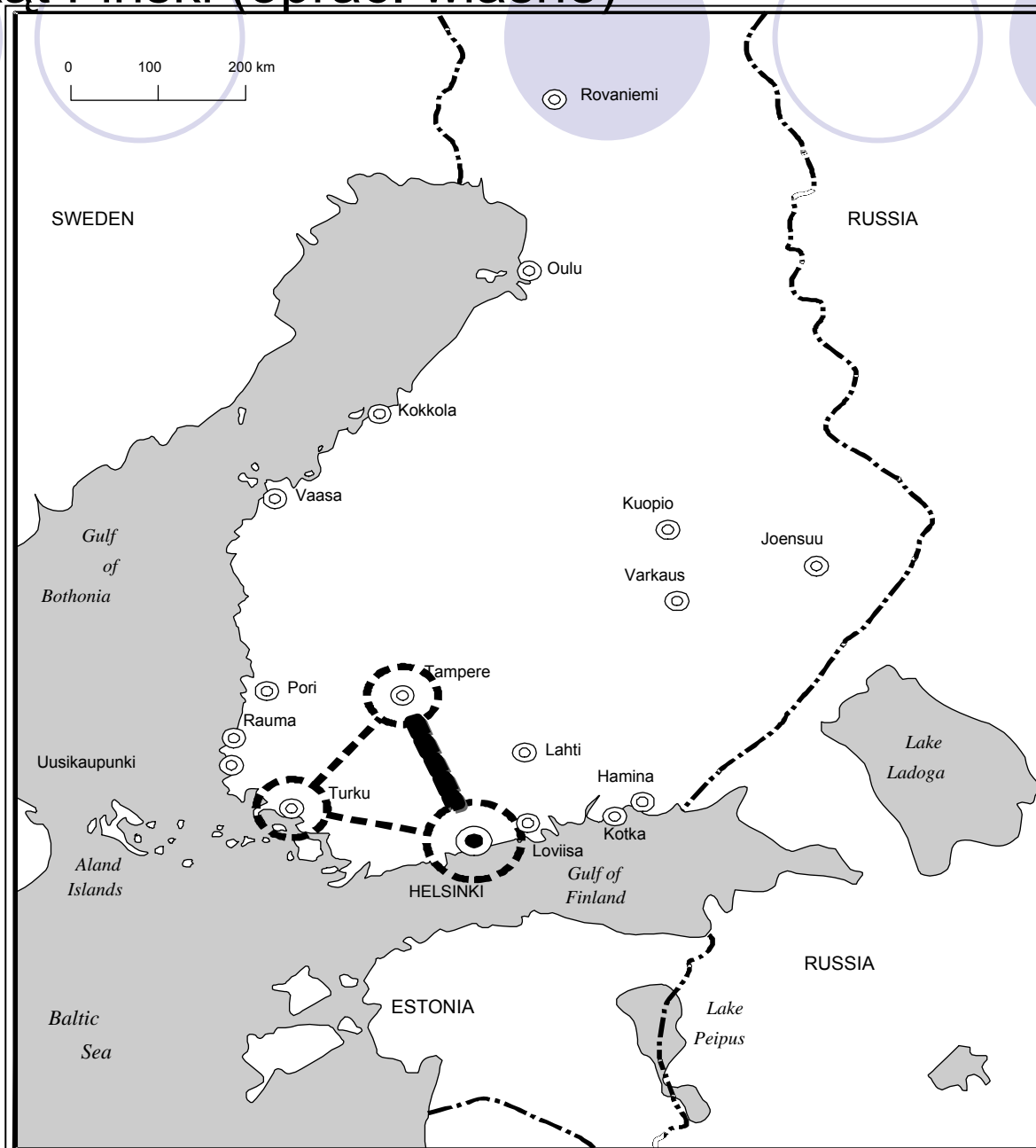
- Silne regiony zurbanizowane wzmacniające Kraj
- Nowy międzynarodowy układ metropolitalny Kopenhaga Molme - chęć wzmocnienia swojej części regionu metropolitalnego Ørersund w odpowiedzi na presję konkurencyjną Szwecji.

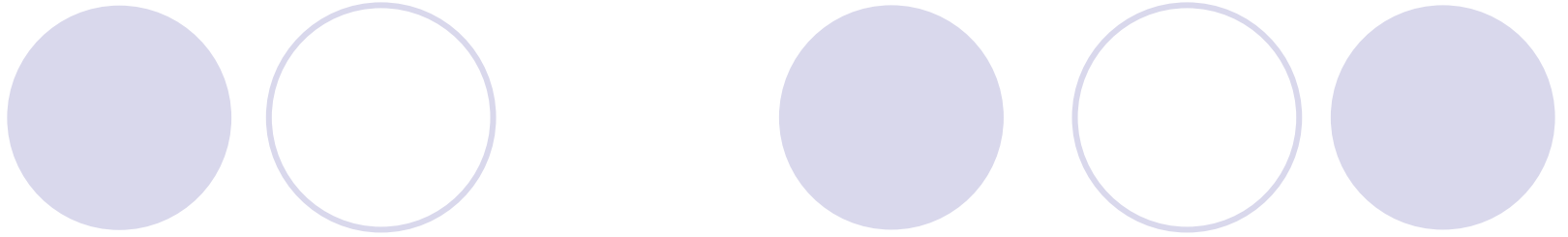
Rys 4. Układ Bipolarny Kopenhaga – Malmö (oprac. własne)



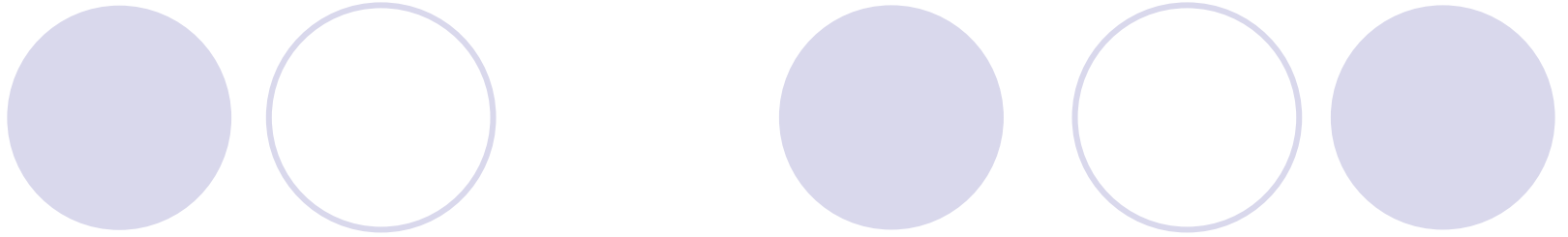
- 
- W Finlandii częściowe upodmiotowienie regionów i instytucjonalizacja struktur odbyła się pod wpływem funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Poprzednio kraj liczący ok. 6 mln mieszkańców praktycznie upodmiotowionego regionu nie potrzebował. Do sprawnego zarządzania krajem wystarczały dwa poziomy władzy; rząd i władze lokalne

Rys 5. Trójkąt Fiński (oprac. własne)



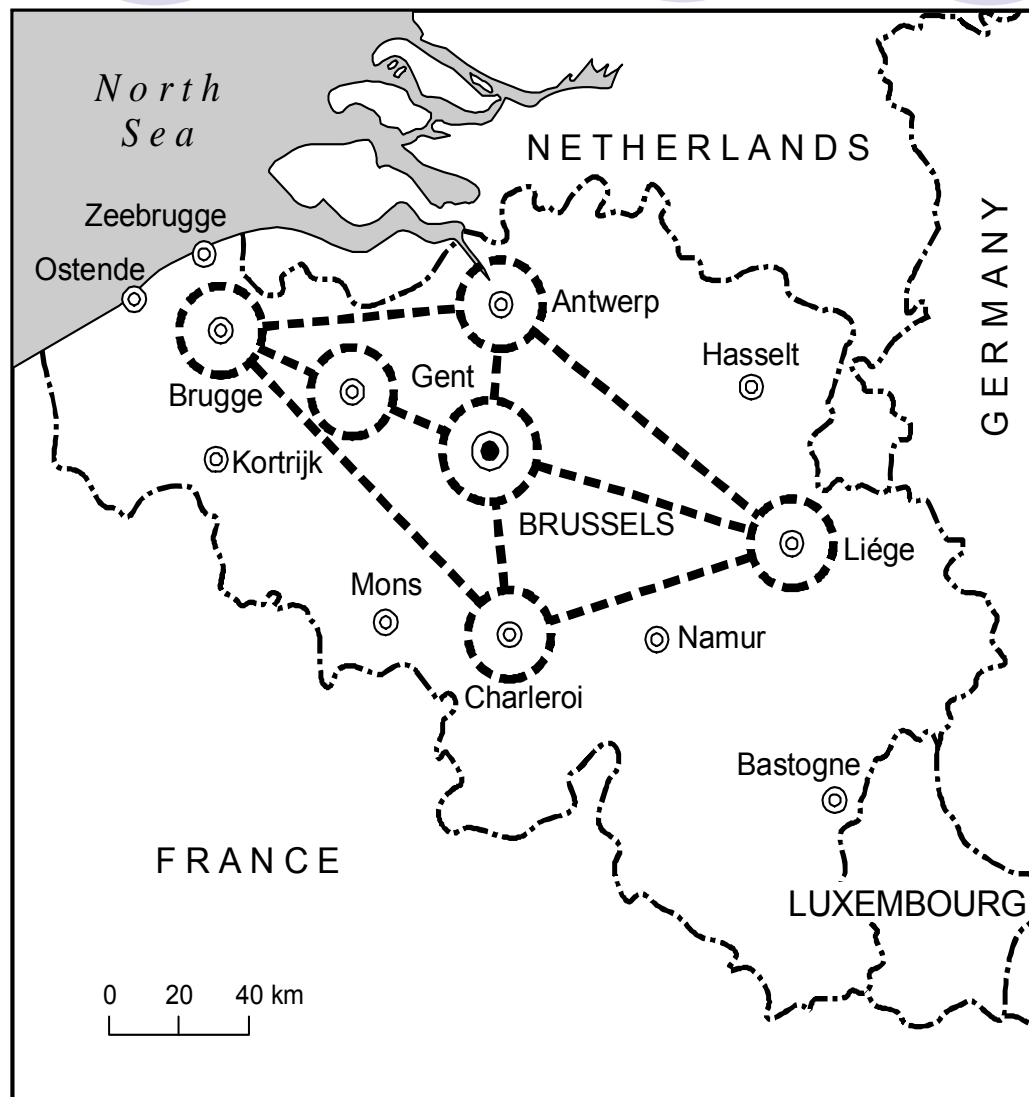


- W Wielkiej Brytanii, także są tworzone struktury zarządzania obszarami metropolitalnymi.
- Szkocja Edinburgh -Glasgow
- Manchester - Liverpool



- W Belgii w ramach różnojęzycznych regionów tj. Walonii i Flandrii obserwujemy tendencje do separacji oraz regionalne próby tworzenia w ramach tych regionów silnych regionalnych zespołów metropolitalnych. Od kilku lat lansowany jest zespół miast nazwany „Diamentem Flamandzkim”.

Rys 6. Belgia - Flamandzki Diament (oprac. własne)



Holandia



- Wzmocnienie obszarów (miast) centralnych i powiązań między obszarami - motywem przewodnim jest wzmocnienie międzynarodowej pozycji Holandii jako całości
- Holenderski region Randstat jest interesującym przykładem policentrycznego regionu miejskiego, który powstaje przy silnym wsparciu Rządu Holenderskiego.
- Nowe słowa kluczowe strategii Holenderskiej to Main ports, Brain ports, Green ports

Rys. 7 Holandia Randstad (oprac. własne)



Szwecja



- Wzmocnienie policentrycznej struktury w obszarach intensywnej urbanizacji (to oznacza, iż skutki tej polityki wpłyną na północny obszar Polski)
- Wysiłki na rzecz pokonywania przygranicznych barier językowych i kulturowych
- Integracja rynków pracy
- Wydajny system transportu na obszarach silnie zurbanizowanych
- – rozwój taniego transportu lotniczego w obszarach mniejszej gęstości zaludnienia (i mniejszej gęstości sieci osadniczej– ale za to miast przestrzennie skoncentrowanych).



Francja

2 cele

- 1. Sustensywny rozwój miast z uwzględnieniem wzrostu konkurencyjności miast europejskich
- 2. Wsparcia miast walczących w wewnętrzными problemami obszarowymi (fragmentacja, wykluczenie społeczne, strefy portowe etc.)
- W strategii francuskiej podkreśla się przygraniczną współpracę aglomeracji i rozwój metropolitalnych sieci

Czechy



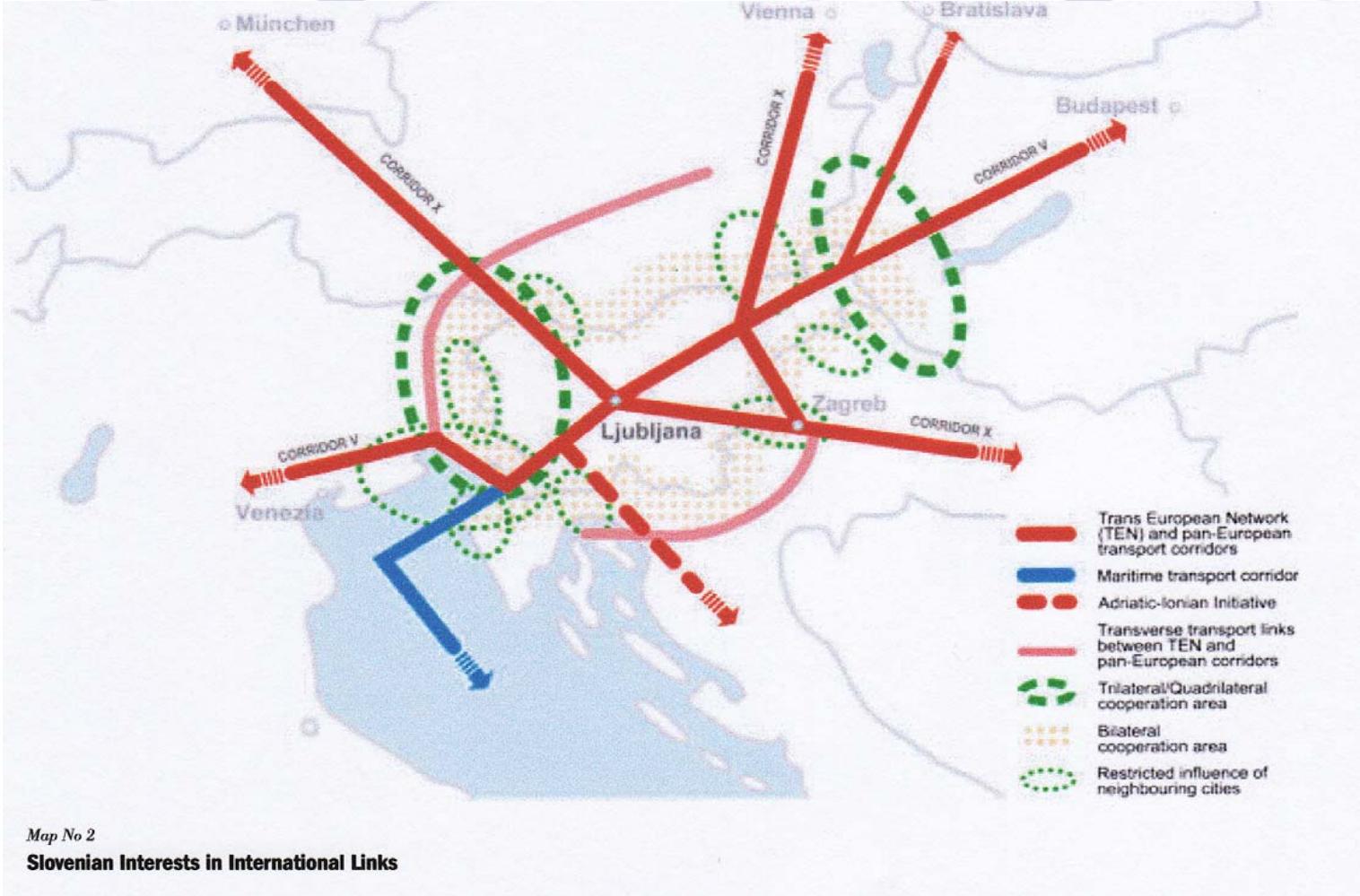
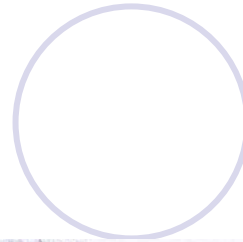
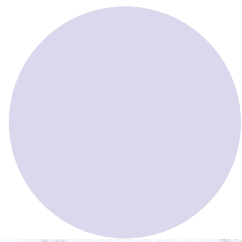
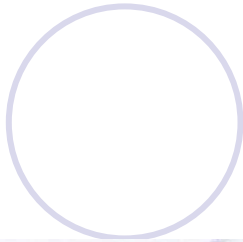
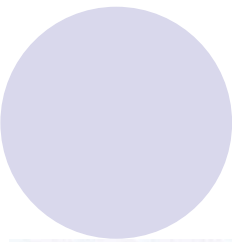
- Główna strategia to rozwój węzłowo - pasmowy z wyróżnieniem kilkunastu obszarów problemowych i rozwojowych
- W strategii jest zasygnalizowana rola układu komunikacyjnego wiążącego trzy miasta Wiednia, Bratysławy i Brna.
- Ostrawa w oficjalnym projekcie ma wręcz nawiązywać do układu wiedeńskiego a nie tworzyć układ współpracy z Górnośląskim zespołem metropolitalnym (tutaj mamy wiele do zrobienia)

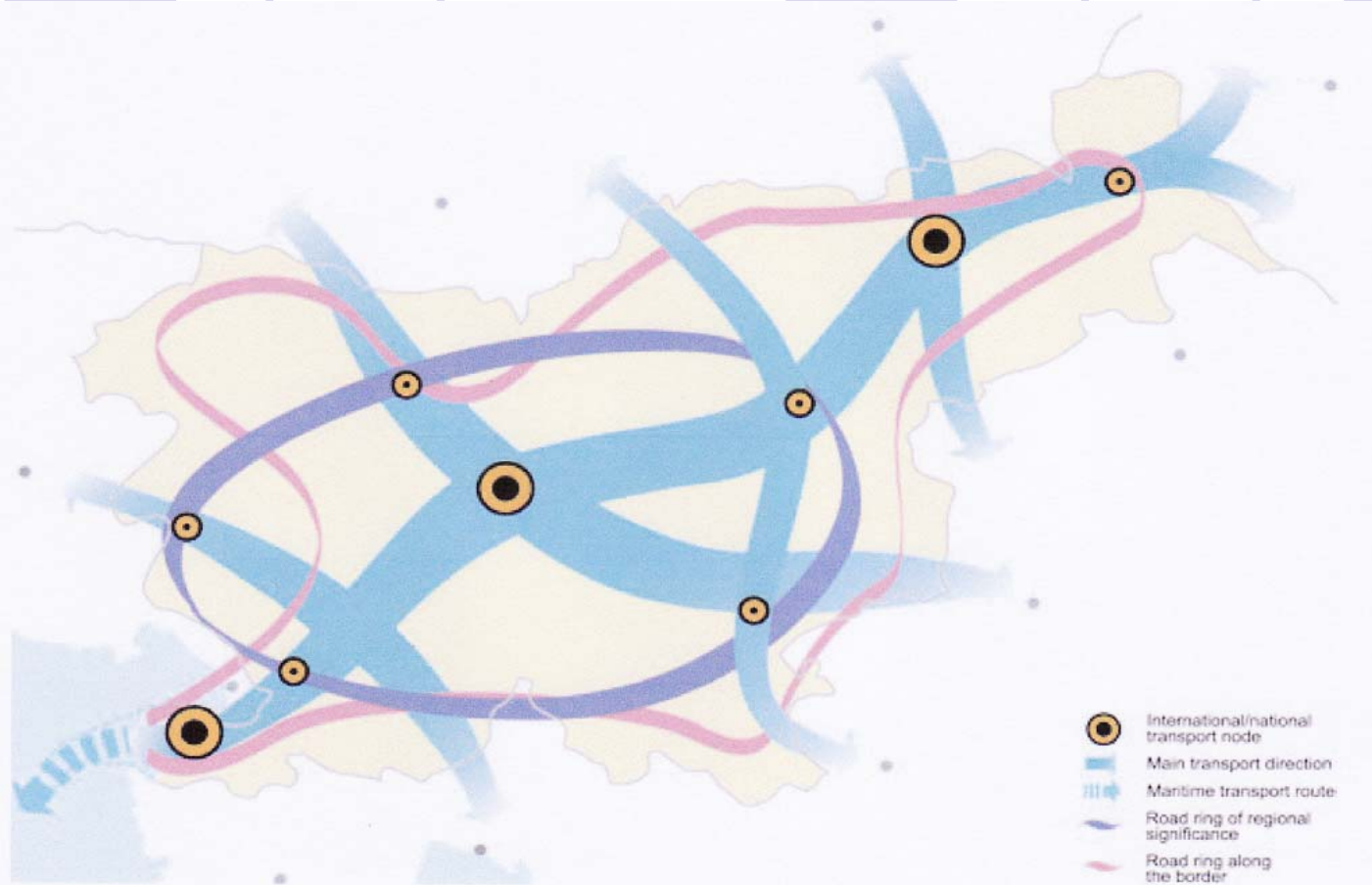
Słowenia



Orientacja na wewnętrzne sprawy

- Lansowanie rozwoju policentrycznego, ogólna orientacja na sprawy europejskie, mało jest podkreślany aspekt sąsiedzki (syndrom małych krajów świeżo po usamodzielnieniu).
- Słowenia lansuje układ węzłowo – pasmowy, w tym liniowy układ trzech największych miast.



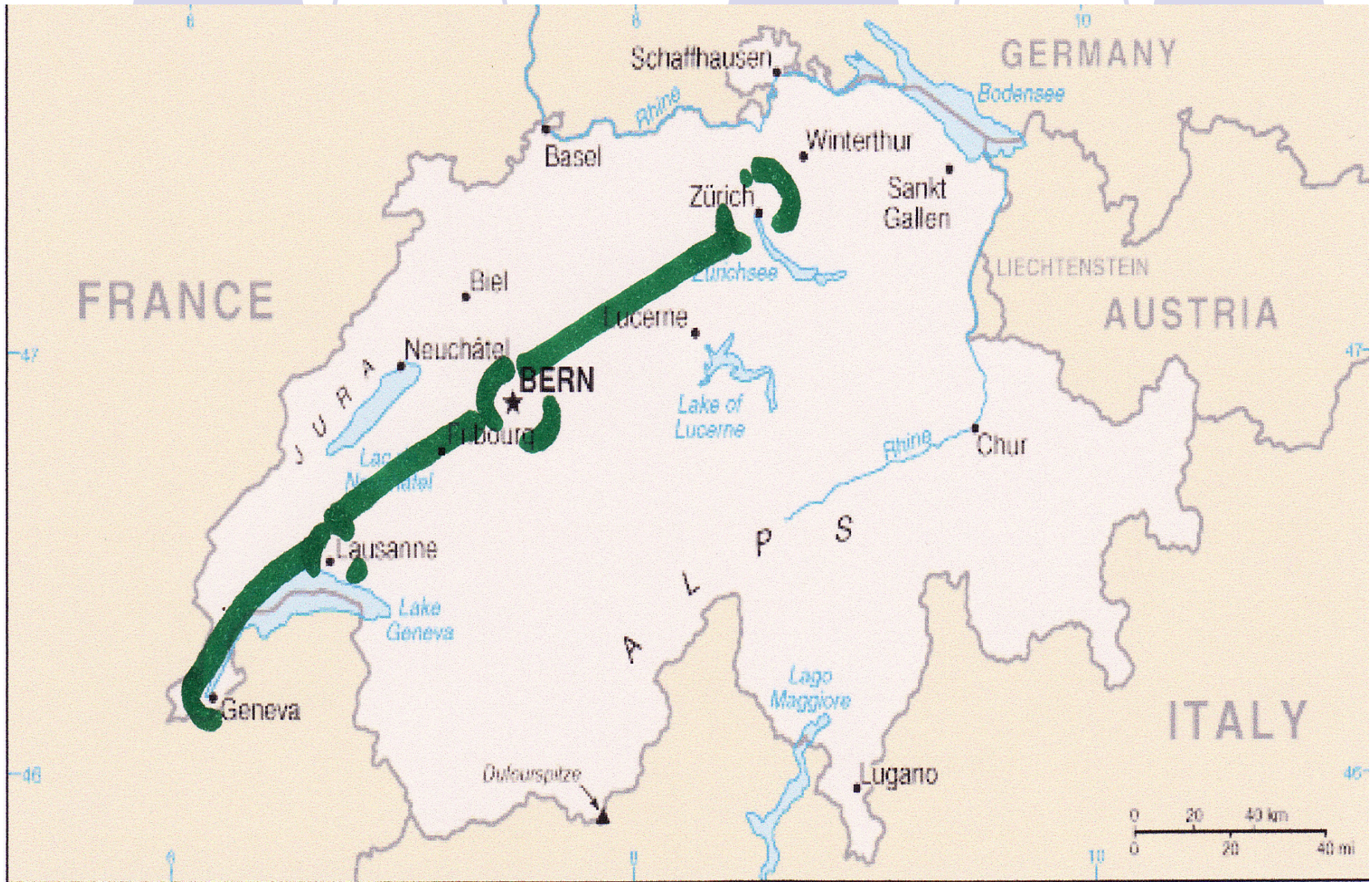


Map No 5

Concept of Transport Links

The sea border between the Republic of Slovenia (RS) and the Republic of Croatia (RC) assumed from the Treaty on the Common State Border between the RS and the RC (Annex 1) approved by both governments on 19 July 2001, and initialled by the heads of negotiating groups on 20 July 2001.





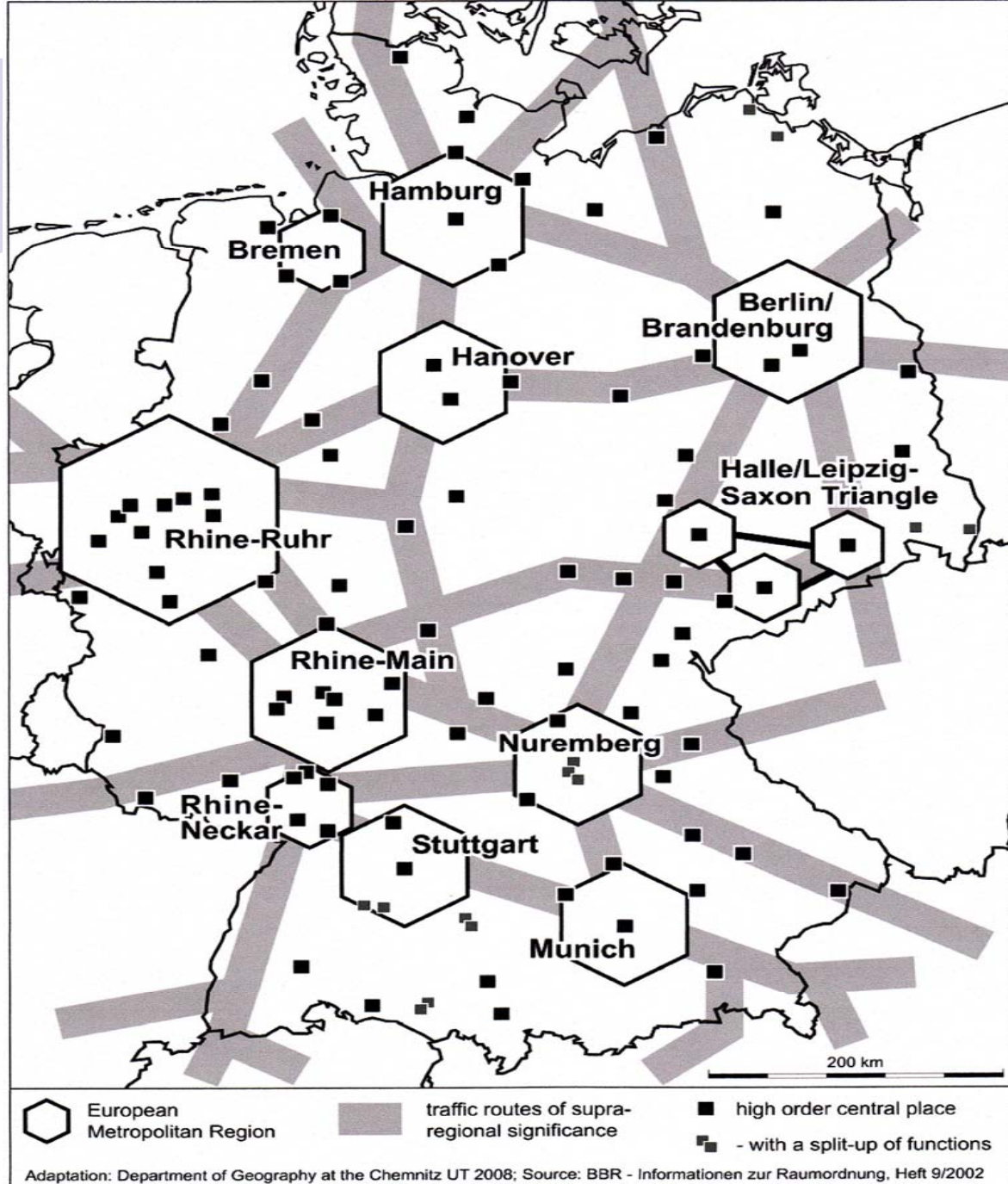
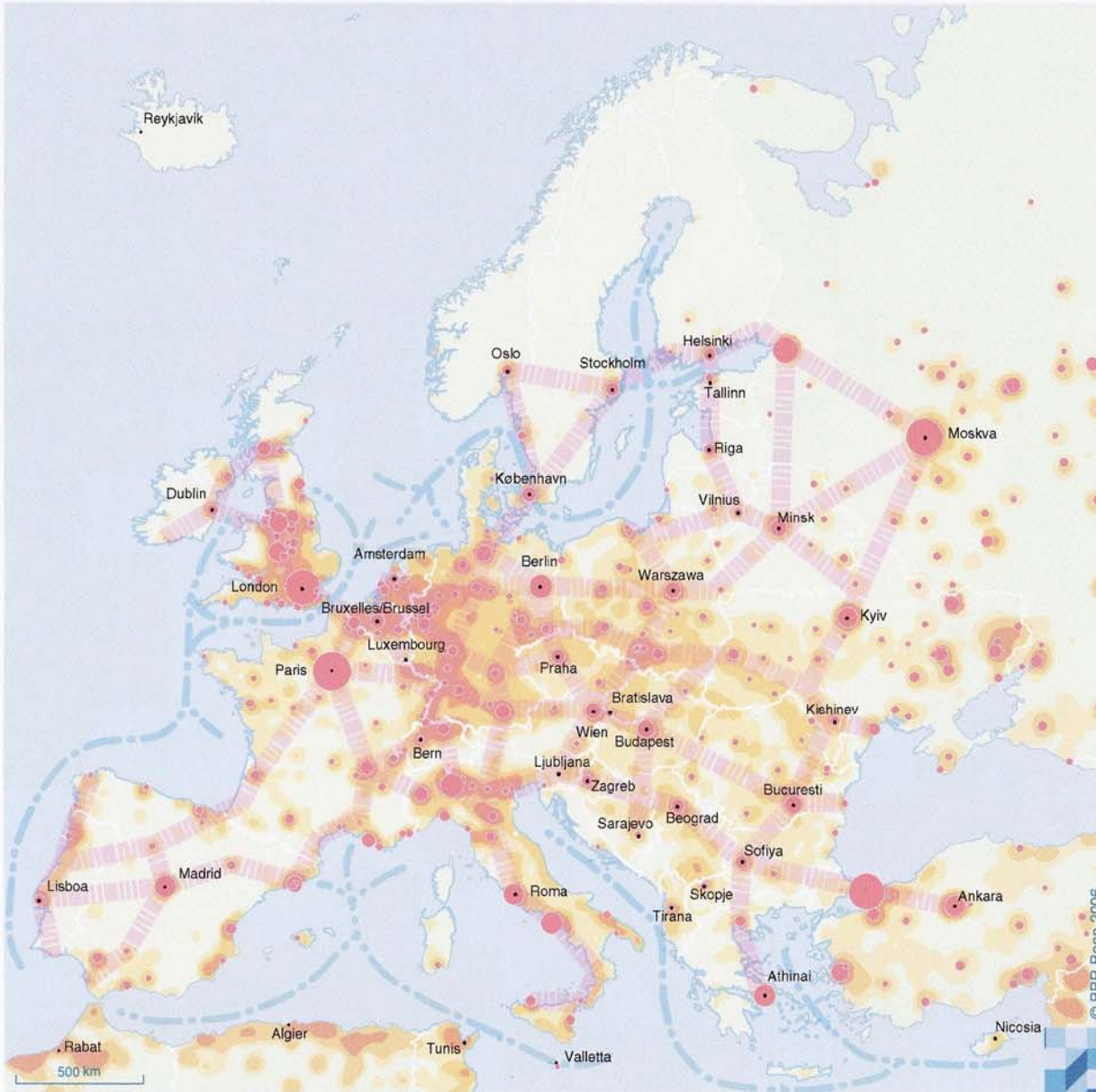


Fig. 1: European Metropolitan Regions in Germany 2005

Germany in the European area



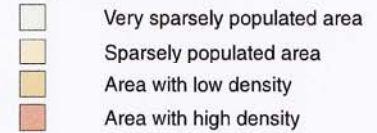
Size of cities by number of inhabitants



Trans-European transport corridors

Trans-European motorways of the sea

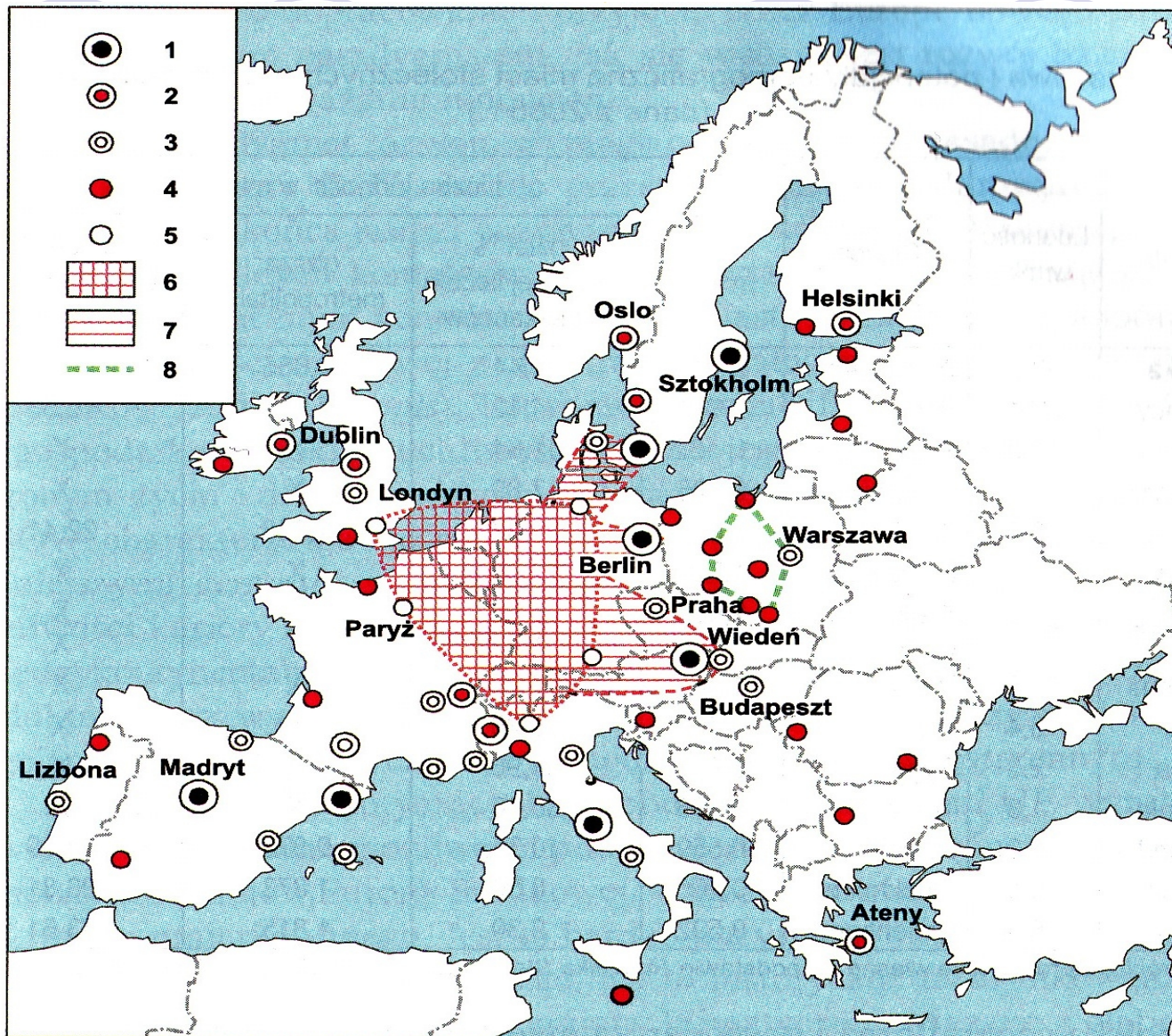
Population density



Transnational co-operation areas with German participation 2007 - 2013

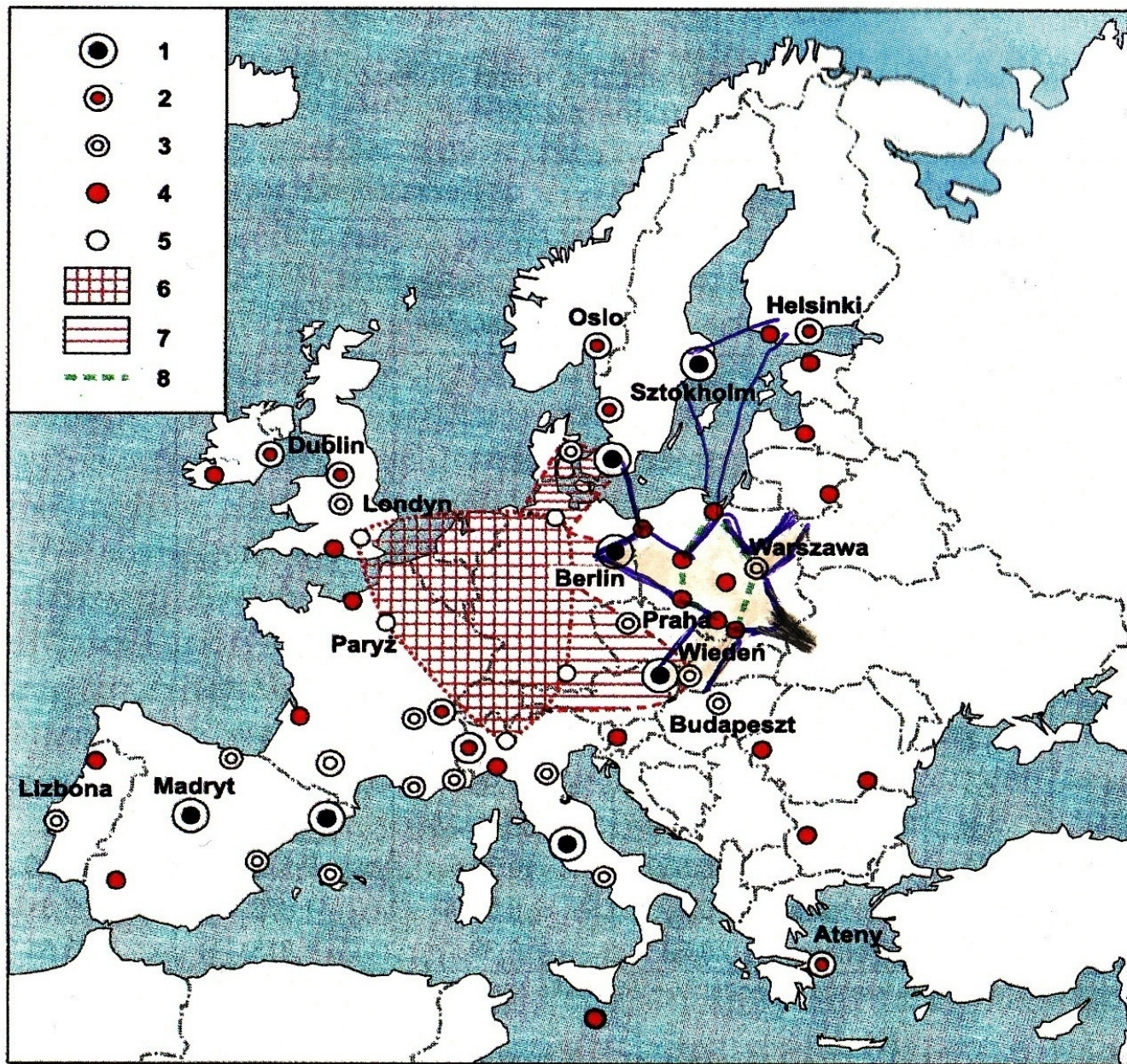


- North Sea Region
- Baltic Sea Region
- North-West Europe
- Central Europe
- Alpine Space



Ryc. 3. Scenariusz przekształceń Pentagonu Europy

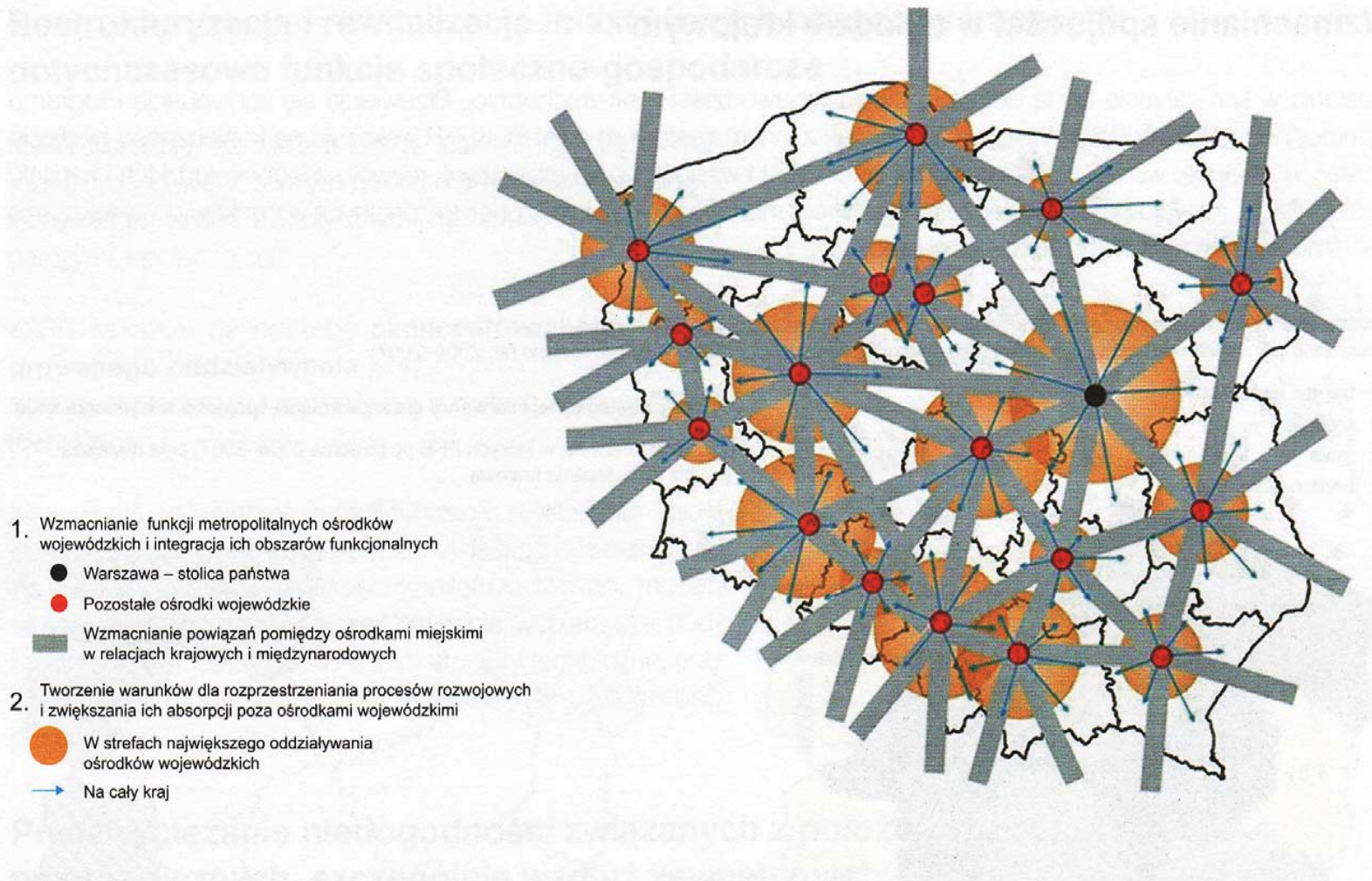
Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy programu ESPON (Markowski 2006, s. 36).



Ryc. 3. Scenariusz przekształceń Pentagonu Europy

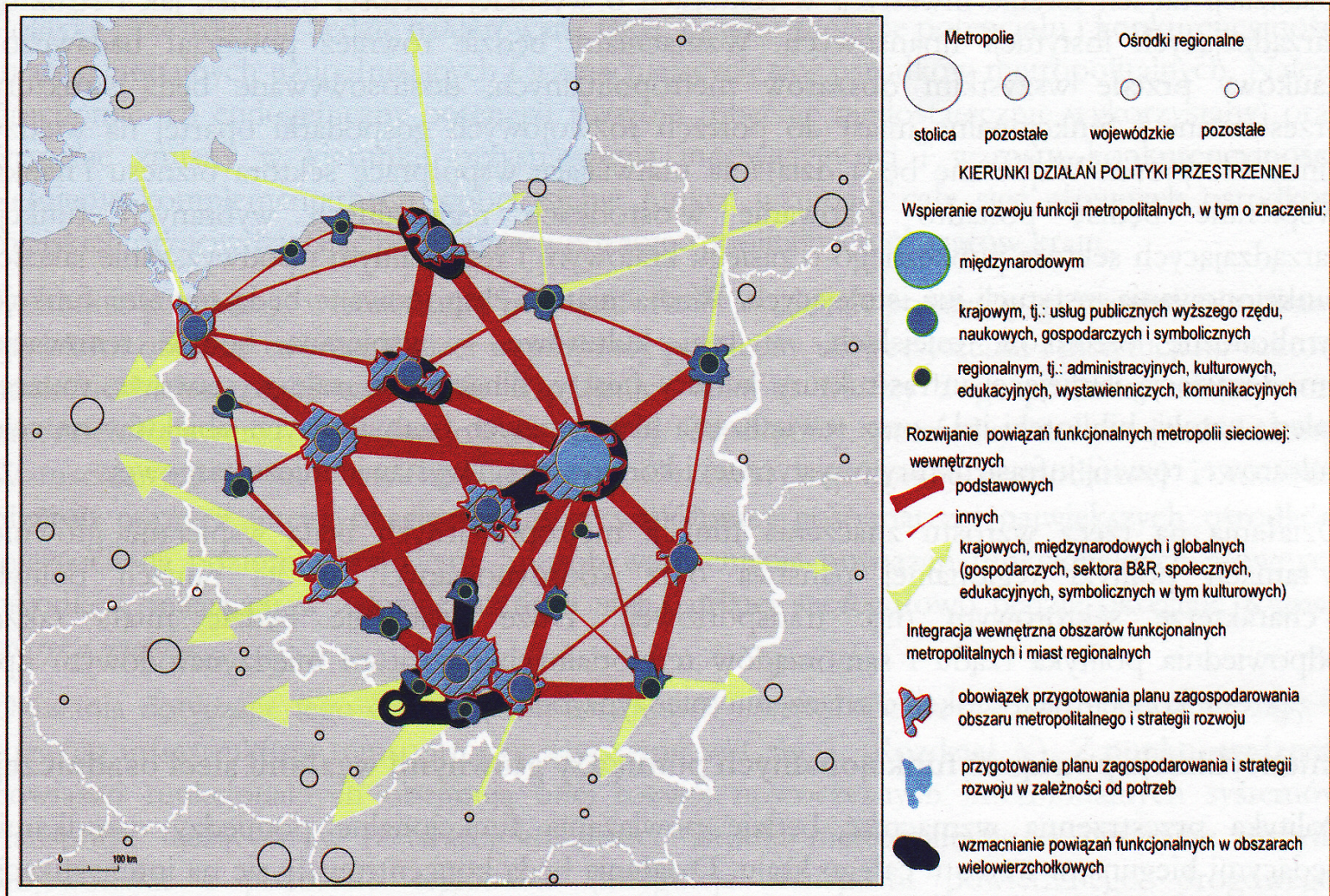
Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy programu ESPON (Markowski 2006, s. 36).

Źródło: KSRR Synteza

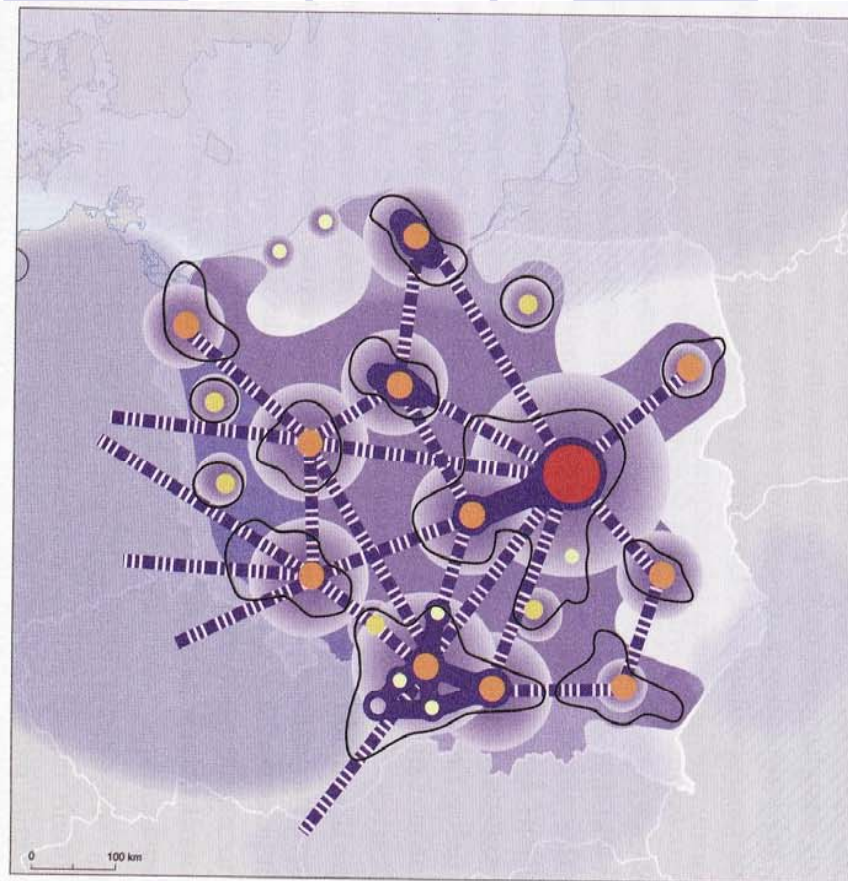
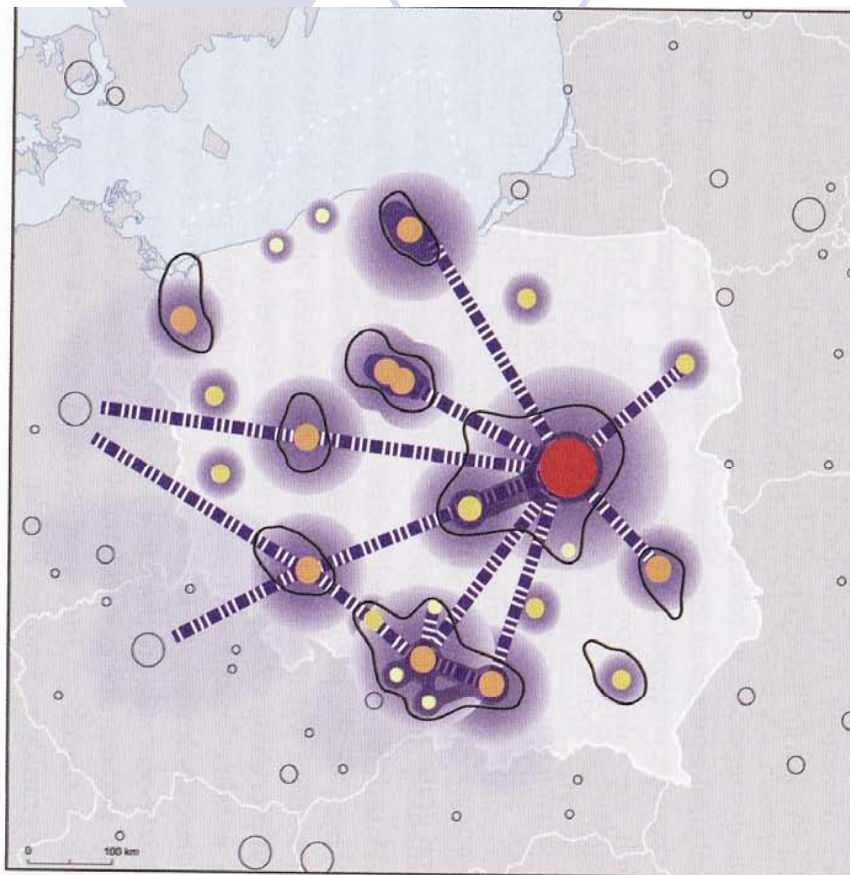


Źródło Projekt KPZK

Mapa 12. Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich



Źródło Projekt KPZK



Metropolie

- stolica
- pozostałe
- składające się z więcej niż jednego rdzenia

Ośrodki regionalne

- wojewódzkie
- pozostałe

Układy dwubiegunowe i wielowierzchołkowe

- kształtujące się
- istniejące

Podstawowe powiązania funkcjonalne

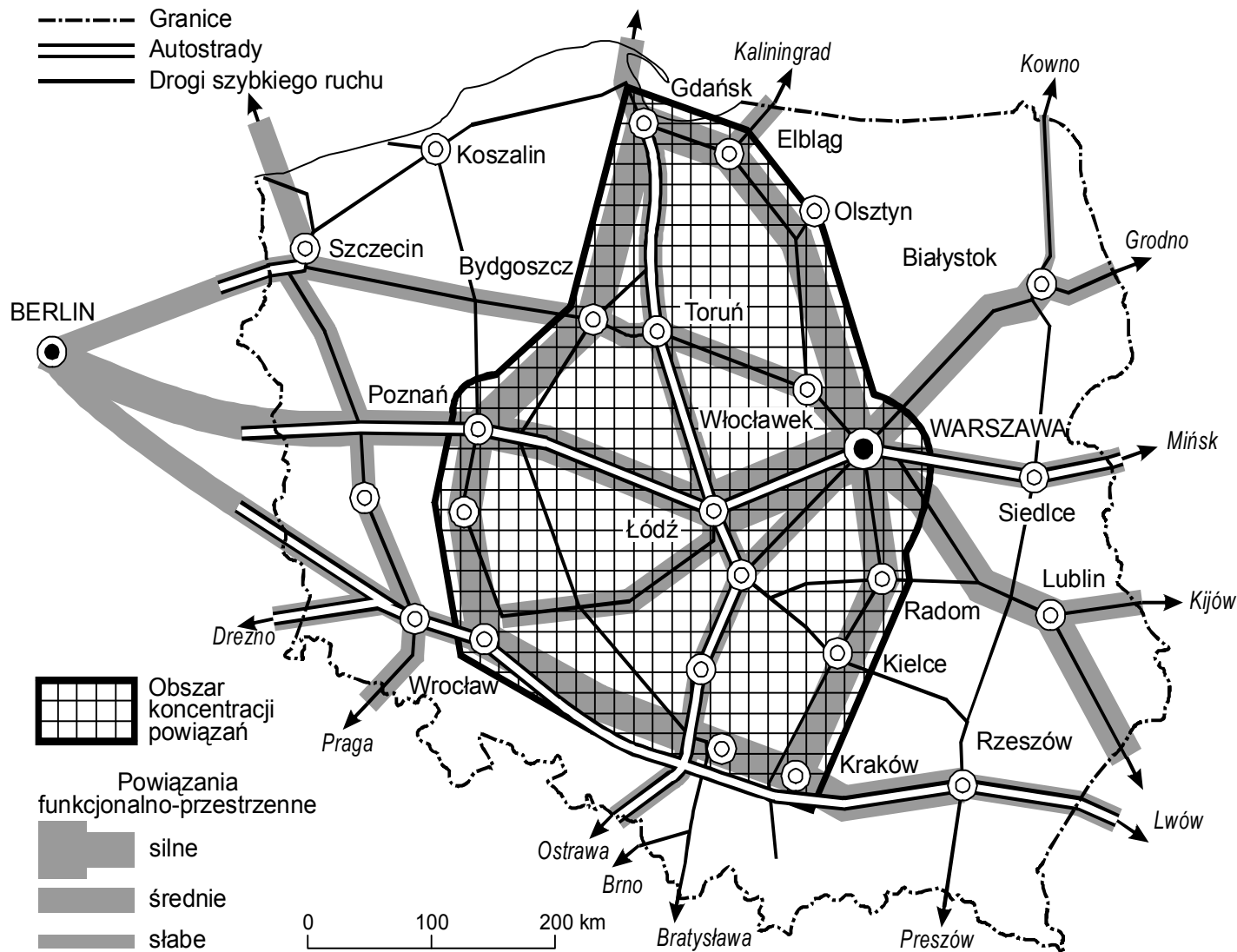
Obszary

- integracji funkcjonalnej węzłów i otoczenia
- integracji funkcjonalnej pomiędzy węzłami metropolii sieciowej
- koncentracji działalności gospodarczej

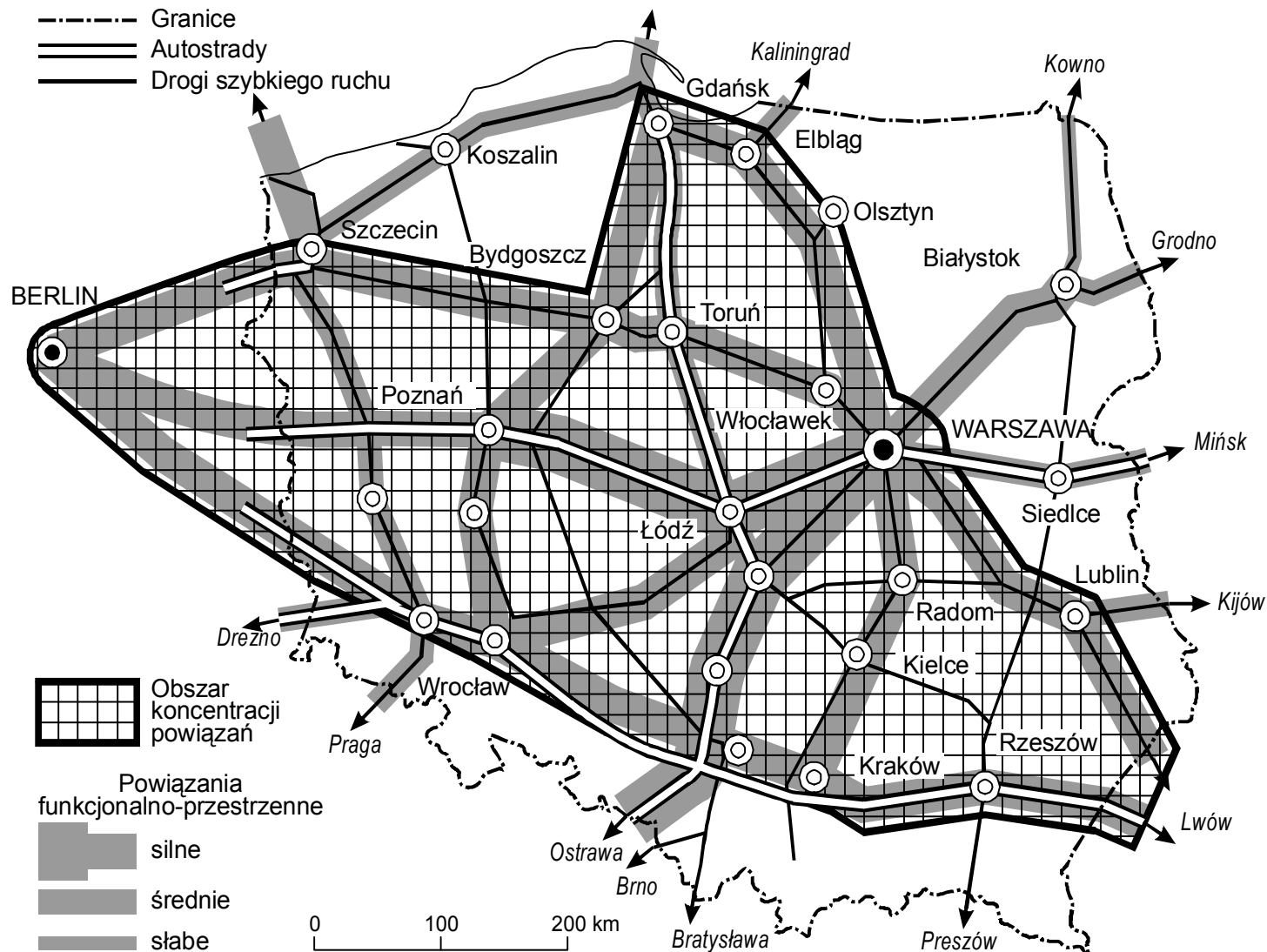
Zewnętrzna integracja funkcjonalna

- intensywna
- umiarkowana
- uwarunkowana politycznie

Rys. 10. Kierunki przekształceń w układzie powiązań funkcjonalno-przestrzennych miast metropolitalnych pod wpływem budowy autostrad i dróg ekspresowych – perspektywa 2015 r, (oprac. własne)



Rys. 11. Kierunki przekształceń w układzie powiązań funkcjonalno-przestrzennych miast metropolitalnych pod wpływem budowy autostrad i dróg ekspresowych – perspektywa 2030 r. (oprac. własne)



Współpraca metropolitalna - 4 potrzeby



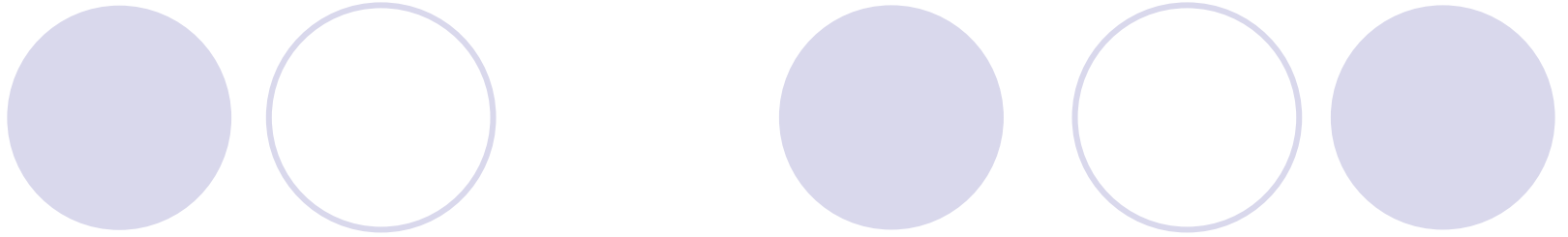
- Potrzeba konkurencyjności (potrzeba konkurowania i wzmocnienia konkurencji)
- Potrzeba podejścia regionalnego
 - Potrzeba międzysektorowego partnerstwa (władze publiczne, organizacje pozarządowe, biznes)
 - Potrzeba wypracowania nowych form kooperacji

Działania



Strategiczne – zintegrowane i „elastyczne” planowanie publiczne

- Ograniczanie politycznych korzyści i politycznej konkurencji
- Stworzenie warunków do współpracy między miastami w obszarach funkcjonalnych.
- Uregulowanie zasad pozwalających na ochronę interesów wspólnotowych i wzmocnienie podstaw do generowania wspólnych korzyści; system podatkowy i dochodowy (motywuujący do współpracy).
- Współpraca międzynarodowa (i obniżenie ułomności instytucji administracji samorządowej) w tym ograniczenie hiper-konkurencji międzynarodowej tj. korzyści graczy globalnych).
- Międzynarodowe sieci współpracy są możliwe do rozwoju w dłuższej perspektywie. W wielu przypadkach jest potrzebna zmiana pokoleniowa i zmiana społecznego systemu wartości.



- Miasta metropolitalne wraz ze swoim obszarem metropolitalnym powinny tworzyć koalicje z innymi miastami krajowymi europejskimi na rzecz rozwiązywania podobnych problemów oraz celem generowania synergicznych efektów rozwojowych.