



Rola samorządu prowincjonalnego w integracji metropolitalnej na przykładach wybranych krajów Republiki Czeskiej

—
kraje południowomorawski i morawskośląski

Dlaczego te dwa kraje?

- **Kraj południowomorawski:** zawiera jako stolicę miasto o wielkości porównywalnej z Gdańskiem (ok. 381 tys.), jako jedyne poza Pragą wykazujące wyraźne cechy samodzielnego ośrodka metropolitalnego
- **Kraj morawskośląski:** jedyna w Republice Czeskiej typowa konurbacja o wielkości porównywalnej z Trójmiastem (ok. 1 mln)

Struktura administracyjna i samorządowa ČR

Do 2003 r.:

- Obce (gminy pojedyncze)
- Okresy (powiaty)
- **Kraje** (prowincje)

W czeskiej konstytucji (*Ústava České republiky*) zapisano jednak tylko gminy i kraje, nie okresy

2003: likwidacja okresów jako bytów administracyjno-samorządowych, zachowano je dla potrzeb statystycznych, sądów, policji, archiwów, urzędów pracy itp.

Za 77 okresów powstaje 205 *Obci s rozšířenou působností* (gmin III stopnia, potocznie „małe okresy”, bez administracji odrębnej od gminnej), + 22 dzielnice Pragi, które przejmują sprawy „do załatwienia”, np. wydawanie dowodów osobistych czy paszportów

Część kompetencji okresów przejmują gminy, ale większość **kraje**.

Czy w ČR funkcjonują związki komunalne?

- Bardzo powszechne są mikroregiony (*svazky obcí*), rekordowy jest okres brnieński (ziemski), w którym działa 26 mikroregionów na 227 gmin
- W ich skład mogą wchodzić gminy, dzielnice miast statutowych i organizacje pozarządowe, ale nie kraje.
- Zadania: kompetencje miękkie (promocja, integracja itp.), główna kompetencja metropolitalna – wodociągi i kanalizacja
- Mikroregiony typowo grupują gminy wiejskie i miasteczka.
- W **kraju morawskośląskim** działają 24 związki, Ostrawa i Hawierzów nie należą do żadnego, brak związku obejmującego konurbację
- **Kraj południowomorawski**: Brno należy do związku *Cyklistická stezka Brno–Videň*, ponadto jedna dzielnica należy do *Svazku obcí panství hradu Veverří* (ogólny rozwój dawnego majątku zamkowego)
- Przykłady morawskośląskich związków „wodociągowych”: *Svazek obcí Čistá Odra* (Frydlant), *Svazek obcí pro provoz skupinového vodovodu Litultovice* (Opawa), *VODA - svazek obcí* (Karniów)

Zadania metropolii wg raportu OECD

- planowanie przestrzenne,
- transport (zwłaszcza publiczny),
- rozwój regionalny,
- wodociągi i kanalizacja
- kultura
- gospodarka odpadami
- turystyka

Diogo Machado
CFE & STI, OECD

Thessaloniki
17.10.17

Kraje – słabe kompetencje
metropolitalne

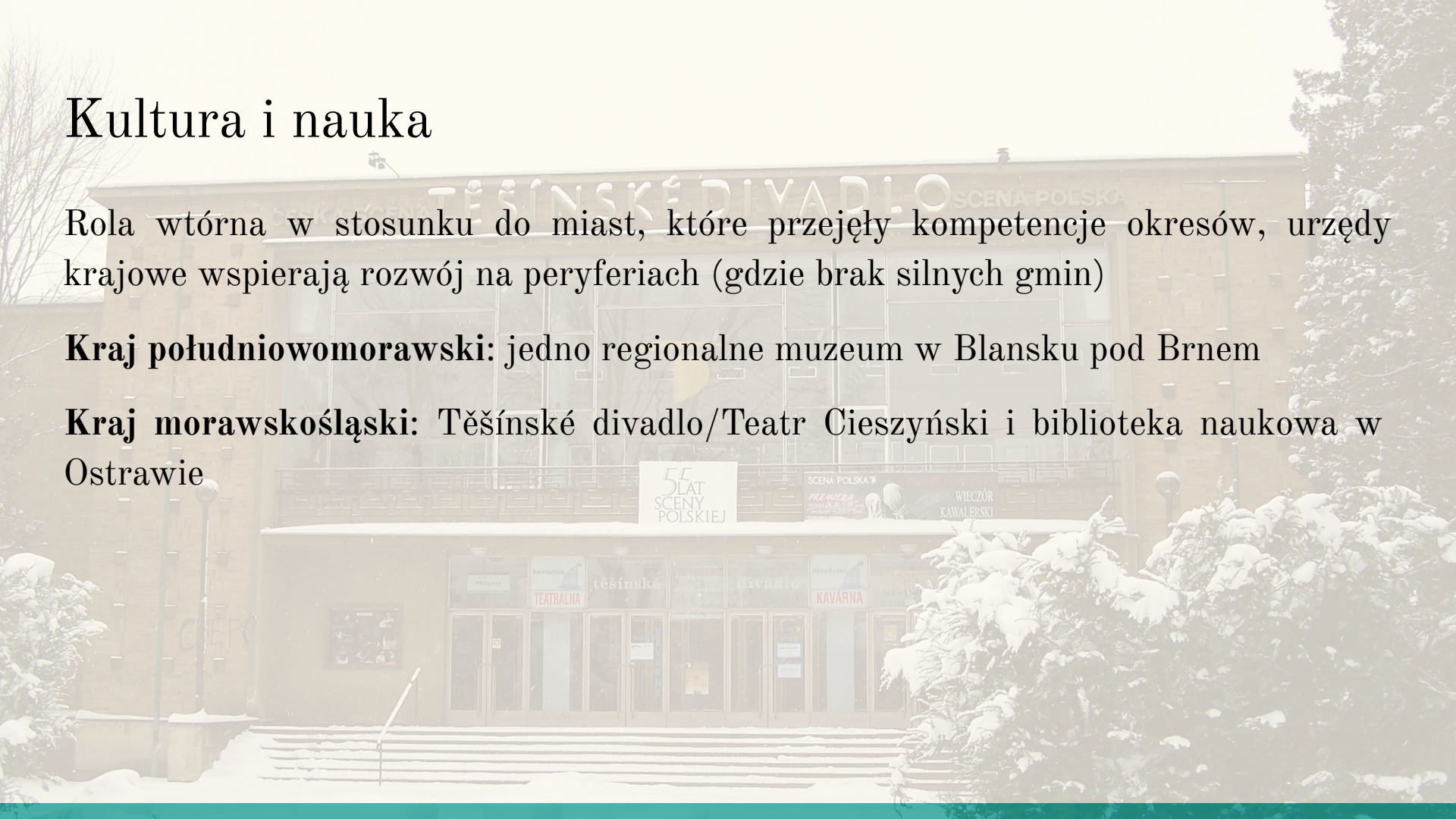
—

Kultura i nauka

Rola wtórna w stosunku do miast, które przejęły kompetencje okresów, urzędy krajowe wspierają rozwój na peryferiach (gdzie brak silnych gmin)

Kraj południowomorawski: jedno regionalne muzeum w Blansku pod Brnem

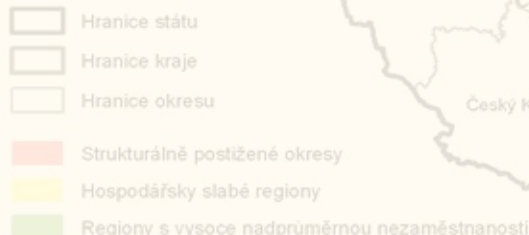
Kraj morawskośląski: Těšínské divadlo/Teatr Cieszyński i biblioteka naukowa w Ostrawie



Rozwój regionalny (wyrównywanie szans)

W praktyce, poza niezobowiązującymi studiami, kraje ograniczają się do rozdysponowywania Regionalnych Programów Operacyjnych.

Brak takiej polityki jest rażący dla kraju morawskośląskiego, którego konurbacja jest jedną z najbardziej zróżnicowanych rozwojowo w Republice Czeskiej – silne ekonomicznie okresy (Ostrawa, Frydek-Mistek) graniczą z jednymi z najbardziej zdegradowanych w Republice (Karwina, Nový Jičín)



Kraje – przeciętne
kompetencje
metropolitalne

—

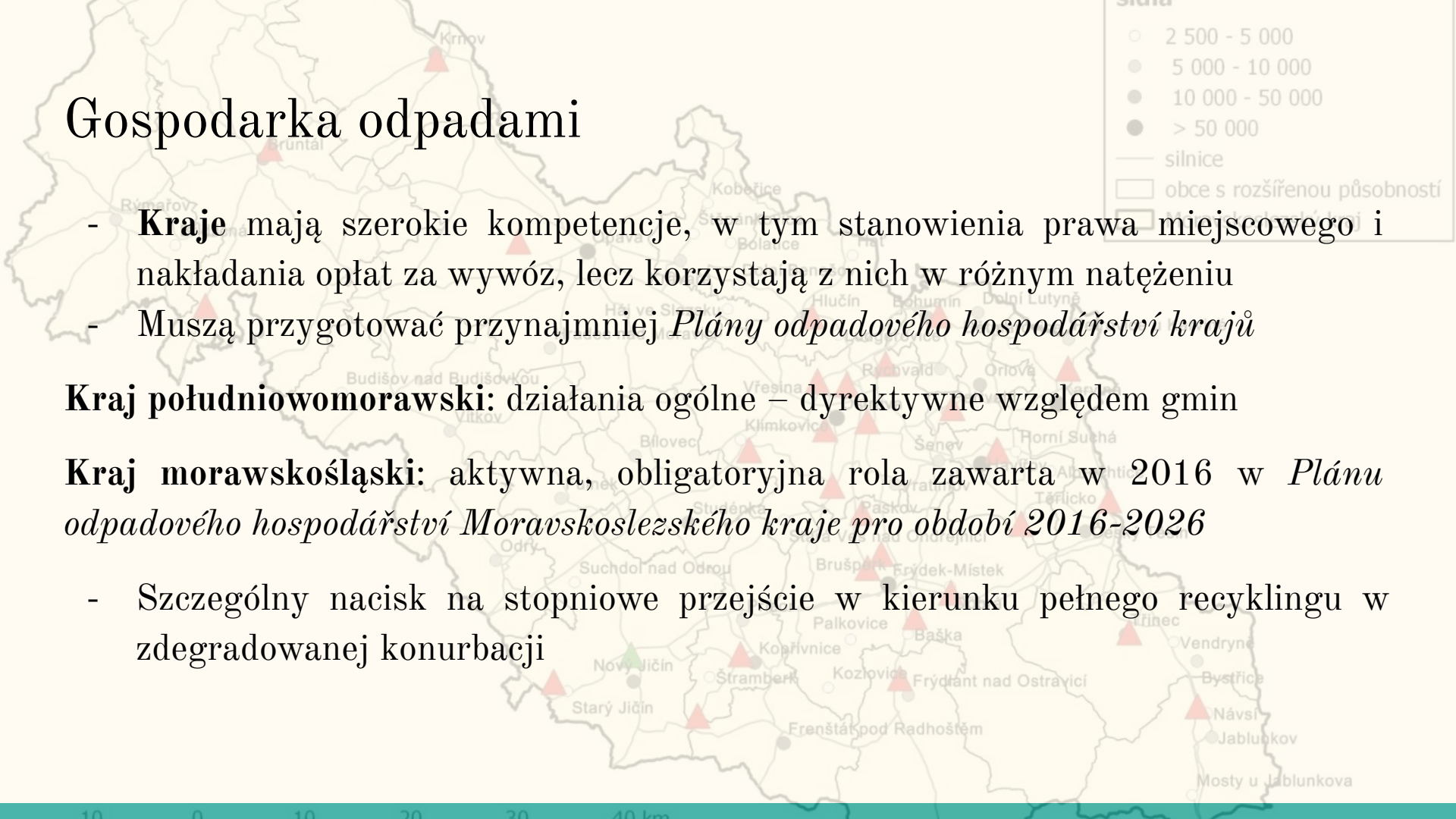
Gospodarka odpadami

- **Kraje** mają szerokie kompetencje, w tym stanowienia prawa miejscowego i nakładania opłat za wywóz, lecz korzystają z nich w różnym natężeniu
- Muszą przygotować przynajmniej *Plány odpadového hospodářství krajů*

Kraj południowomorawski: działania ogólne – dyrektywne względem gmin

Kraj morawskośląski: aktywna, obligatoryjna rola zawarta w 2016 w *Plánu odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016-2026*

- Szczególny nacisk na stopniowe przejście w kierunku pełnego recyklingu w zdegradowanej konurbacji



Turystyka i promocja regionu

- Każdy kraj ma swoją organizację turystyczną o różnej formie organizacyjnej
- Kraje mają obowiązek opracowania strategii rozwoju ruchu turystycznego
- Kraje promują raczej kompleksowy ruch turystyczny na całej swojej powierzchni, szczególnie na obszarach słabo zaludnionych, turystyka miejska – głównie w gestii miast
- Wyjątkiem **kraj morawskośląski**, który przygotował typowo metropolitalny projekt *Technotrasa surová krása*, we współpracy z ministerstwem i miastami, zrzeszający działania miejskie (np. festiwal Colours of Ostrava) oraz dokładający własne

Kraje – silne kompetencje
metropolitalne

—

Planowanie przestrzenne – metropolitalne

Zásady územního rozvoje (ZÚR) – zasady rozwoju przestrzennego

- Uchwała **kraj**, aktualizowane przynajmniej raz na 4 lata
- Hierarchiczność planistyczna „od góry”: wg ZÚR gminy tworzą *územní plány* (odpowiednik polskich SUIKZP), a następnie *regulační plány* (odpowiednik MPZP)
- ZÚRy organizują korytarze znaczenia ponadgminnego (w tym komunikacyjne) i określają ich zagospodarowanie
- Określają oficjalne granice metropolii

Transport publiczny – najważniejsza kompetencja kraju

- Integrované dopravní systémy w ČR – na wzór niemieckich, pierwszy powstał w 1991 r. w Pradze
- Pełnią rolę organizatorów aglomeracyjnego i regionalnego transportu publicznego (komunikacje miejskie, autobusy regionalne, pociągi osobowe, przyspieszone i niektóre pośpieszne)
- Pełna integracja taryfowa
- Podmiotem organizującym jest spółka komunalna, zawsze z udziałem **kraju** i najczęściej z jego kontrolą
- Finansowanie: najczęściej głównie przez **kraj** za wyjątkiem sieci transportu miejskiego
- Mniejsze miasta aglo- i konurbacji organizują swoje komunikacje miejskie w ramach IDS-ów, co znacząco ułatwia organizację i obniża koszty

PLÁN REGIONÁLNÍCH LINEK
PLAN OF REGIONAL LINES

Stav k / Valid from 13. 12. 2020

- Železniční linky / Railway lines
- Železniční stanice / Railway station
- Tramvaje / Trams
- Autobusy a trolejbusy / Buses and trolleybuses
- Názvy obcí / Name of municipalities
- Zastavěné území / Urban area
- Síť tarifních zón / Network of tariff zones
- Číslo tarifní zóny / Number of tariff zone
- Dojezdové zóny / Zones with special conditions

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

- Powstał w 2004 r.
- Uważany za jeden z najlepiej dopracowanych systemów pod względem integralności sieci
- System obejmuje także kilkanaście pogranicznych miejscowości Dolnej Austrii oraz Słowacji (z krajów trnavského i trenczyńskiego).
- System szkieletowy oparty o korytarze kolejowe i dowożące do nich linie autobusowe, autobusy nie dublują kolei
- Regionalne linie autobusowe z zasady nie wjeżdżają do obszaru zwartej zabudowy Brna (wyjątek – kierunek wschodni)

Na provoz IDS JMK přispívá Jihomoravský kraj,
Statutární město Brno a obce Jihomoravského kraje.

Registrujte se na
eshop.idsjmk.cz

Dojezdové oblasti

Zóna nebo část linky ležící mimo území Jihomoravského kraje. Po dohodě se sousedním krajem nebo zemí není možné mezi zastávkami těchto a jiných linek provozovat dopravu s pravidelnou dojezdovou IDS JMK, kterou sdílí IDS JMK však lze využít pro cestu mezi zbytkem IDS JMK a těmito oblastmi.



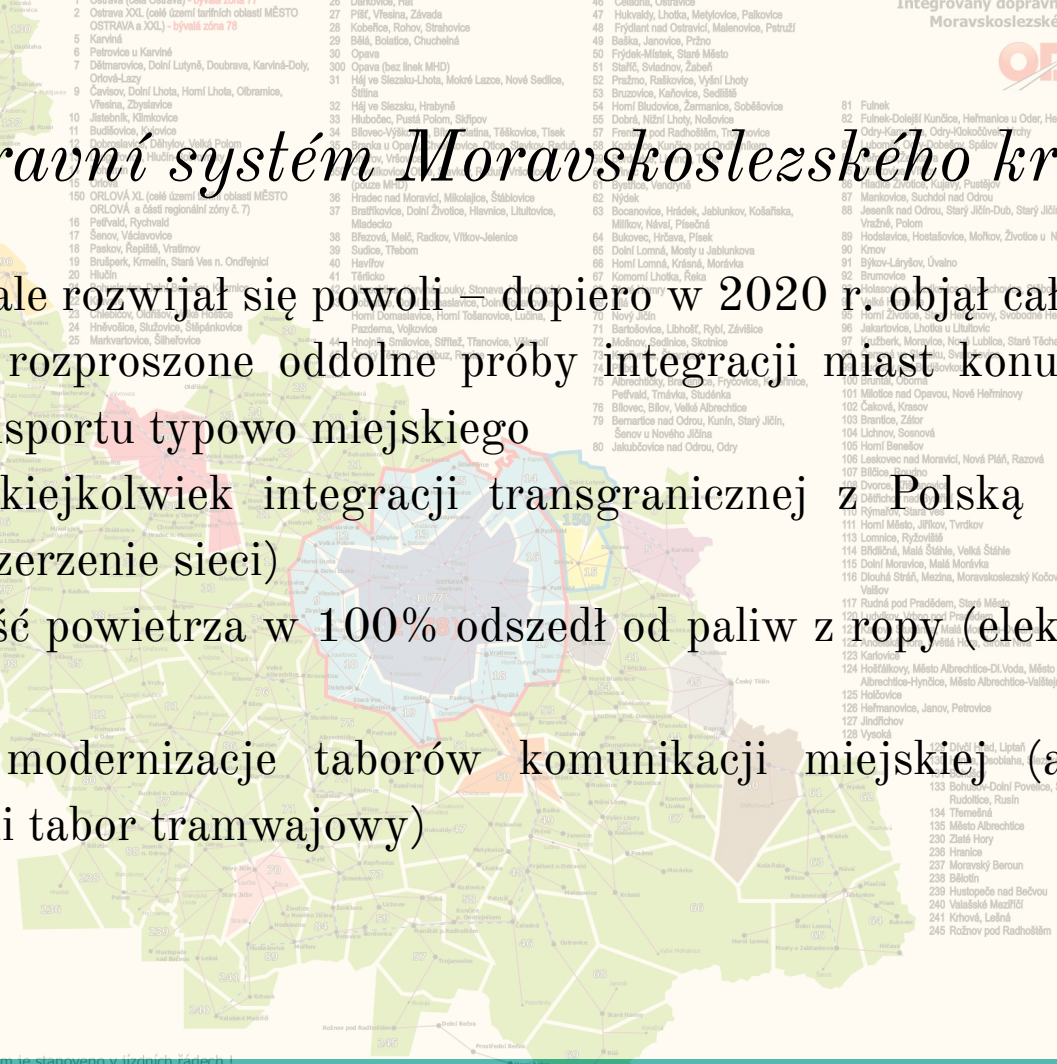
Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje

- Powstał w 1997 r., ale rozwijał się powoli i dopiero w 2020 r. objął cały kraj
- Integrował głównie rozproszone oddolne próby integracji miast konurbacji – dominująca rola transportu typowo miejskiego
- Problemem brak jakiegokolwiek integracji transgranicznej z Polską (także z uwagi na późne rozszerzenie sieci)
- Z uwagi na złą jakość powietrza w 100% odszedł od paliw z ropy (elektrobusy, wodorobusy, CNG)
- ODIS naciska na modernizację taborów komunikacji miejskiej (aktualnie problemem ostrawski tabor tramwajowy)

Tarifní zóny v ODIS

- Tarifní oblast XXL
- Tarifní oblast OSTRAVA XXI
- Tarifní oblast MĚSTO Orlova
- Tarifní oblast ORLOVÁ XL
- Tarifní oblast MĚSTO Karviná
- Tarifní oblast MĚSTO Havířov
- Tarifní oblast MĚSTO Třinec
- Tarifní oblast MĚSTO Nový Jičín
- Tarifní oblast MĚSTO Bruntál
- Tarifní oblast MĚSTO Krnov
- Tarifní oblast MĚSTO Frýdek-Místek
- Tarifní oblast REGION

Konkrétní přiřazení jednotlivých zastávek k tarifním zónám je stanoveno v jízdních řádech !



- 81 Fulnek
- 82 Fulnek-Odeřský Kunčice, Heřmanice u Oder, Heřmaniky
- 83 Odeř-Karlovice
- 84 Odeř-Karlovice
- 85 Odeř-Karlovice
- 86 Odeř-Karlovice
- 87 Odeř-Karlovice
- 88 Jeseník nad Odrou, Starý Jičín-Dub, Starý Jičín-Heřmanice, Vražná, Pátek
- 89 Hodslavice, Hostavice, Mořkov, Zvole u N. Jičína
- 90 Krnov
- 91 Býkov-Lányšov, Úvalno
- 92 Brumovice
- 93 Jableč
- 94 Jableč
- 95 Jableč
- 96 Jableč
- 97 Jableč
- 98 Jableč
- 99 Jableč
- 100 Jableč
- 101 Mladice nad Opavou, Nové Heřmanice
- 102 Čakovice, Krasov
- 103 Brantice, Žalov
- 104 Lichnov, Sosnová
- 105 Horní Benešov
- 106 Leskovec nad Moravicí, Nová Pátek, Rázov
- 107 Bělá, Pátek
- 108 Bělá, Pátek
- 109 Bělá, Pátek
- 110 Bělá, Pátek
- 111 Horní Město, Jitkov, Tyndkov
- 112 Lomnice, Rybná
- 113 Břidčín, Malá Štáhl, Velká Štáhl
- 114 Dolní Moravice, Malá Moravice
- 115 Dlouhá Stráň, Mezina, Moravskoslezský Kočov, Václavov, Václav
- 116 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 117 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 118 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 119 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 120 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 121 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 122 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 123 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 124 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 125 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 126 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 127 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 128 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 129 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 130 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 131 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 132 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 133 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 134 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 135 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 136 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 137 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 138 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 139 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 140 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 141 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 142 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 143 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 144 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 145 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 146 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 147 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 148 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 149 Roudná pod Prácheňem, Starý Město
- 150 Roudná pod Prácheňem, Starý Město

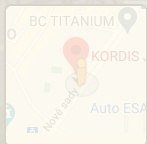
Organizacja

KORDIS JMK, spol. s r.o.

- 51% kraju, 49% miasta Brno
- Ok. 50 pracowników

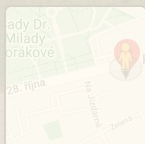
Koordinátor ODIS s.r.o.

- Po 50% własności kraju i miasta Ostrawa
- Ok. 50-100 pracowników



Finansowanie

- Największą część ponoszą **kraj** i Brno, w 2020 r. 2,26 mld Kč (same dotacje do przewozów)
- Do tego gminy (poza Brnem) współfinansują na bazie indywidualnych umów z KORDISem.
- Ryczałtowa kwota 50 Kč/os./rok – płatność warunkiem obsługi przez IDS, skalibrowana pod małe gminy; rocznie ok. 40 mln Kč.
- Gminy płacą więcej, jeśli chcą obsługi nadstandardowej (komunikacja miejska, kursy nocne, większa częstotliwość); zdecydowało się na to 6 miast (nie licząc Brna), wpłacając w 2016 r. łącznie 9 mln Kč.
- Wspólnie finansują **kraj** i Ostrawa, po ok. 1,9 mld Kč.
- Ostre spory o współfinansowanie przez gminy
- Przyjęto przelicznik: komunikacje miejskie poza Ostrawą 32-50% z biletów, 5-8% **kraj** i sąsiednie gminy, reszta – dane miasto; autobusy regionalne – ok. 40% z biletów, stratę w 93% pokrywa **kraj**, w 7% gminy; kolej – ok. 30% z biletów, cała reszta – **kraj** (gminy się nie dokładają)
- Niektóre miasta finansują więcej, np. Frydek-Mistek finansuje sobie darmową komunikację.



Google

Taryfa i nośniki

- „Plaster miodu” z elementami czasowej
- Główna taryfa metropolitalna powiązana z regionalną, Brno jako 2 strefy (centralna i przedmiejska w granicach miasta)
- Możliwość dokupienia biletu jednorazowego strefowego do okresowego miejskiego
- W niektórych miastach aglomeracji dodatkowe ulgi wykupione przez gminy (np. bezpłatne przejazdy seniorów) powiązane z taryfą strefową
- Nośnik: dopuszczalne wszystkie nośniki papierowe operatorów (to w praktyce dominuje); aplikacja, karta chipowa tylko w granicach Brna, zaprojektowana jako miejska karta lojalnościowa

Elektronická peněženka

2976,00 Kč

Kupon

30 dnů základní

16.10.2015 00:00

14.11.2015 23:59

1,2,3,

Ukončit

- Kilometrowa z elementami czasowej
- Brak osobnej metropolitalnej strefy taryfowej – większe miasta mają osobne, dwa (Ostrawa i Orłowa) integrują także mniejsze gminy
- Poza miastami wycofano bilety papierowe, taryfikator obliczany automatycznie na e-portmonetce ODISKa
- Od 2011 komunikacja miejska darmowa we Frydku-Mistku
- Niektóre miasta wykupiły darmowe przejazdy dla seniorów

Wady i zalety czeskiego modelu metropolitalnego

Zalety

- Oparcie o integracji o JST z demokratycznie wybraną egzekutywą gwarantuje większą stabilność zarządzania
- Możliwość przełamania partykularyzmów miejskich
- Łatwość organizacji podsystemów transportu publicznego (np. miejskiego w małym mieście na obrzeżach metropolii)
- Koordynacja planowania przestrzennego
- Silna prowincja jest odporniejsza na centralistyczne ingerencje władzy państwowej

Wady

- Brak obligatoryjnego modelu finansowania usług metropolitalnych (istnieją ramy prawne, lecz brak obligatoryjności wywołuje spory)
- Istnieje duża luka między poziomem potencjału kraju a pojedynczej gminy wiejskiej, co utrudnia ich partycypację finansową na poziomie metropolitalnym
- Niewielki udział dochodów własnych (2/3 budżetów krajów to różne formy dotacji rządowych)