**Raport CPP. Dwie strony aglomeracji**

**Kraków jest drugim po Warszawie ośrodkiem dojazdów do pracy w Polsce. Jest metropolią, która ma coraz większy wpływ na coraz szersze otoczenie. I coraz więcej problemów - wynika z raportu ekspertów Centrum Polityk Publicznych Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.**

Opracowanie „Polityka przestrzenna w aglomeracji krakowskiej w świetle procesów metropolizacji i suburbanizacji” przygotowali Aleksander Noworól, Piotr Kopyciński, Paweł Hałat, Leszek Jasiński, Sylwia Paruch, Jeremiasz Salamon.

- Wzrost znaczenia dużych ośrodków miejskich jest procesem występującym na całym świecie. To metropolizacja. Nie uciekniemy przed tym, ale może uciec nam świat, jeśli nie będziemy tym procesem świadomie kierować - ocenia dr Piotr Kopyciński, dyrektor Małopolskiej Szkoły Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie (MSAP UEK) i jeden z autorów raportu. - Metropolia to kwestia definicji, ale najważniejszą przesłanką jest tu oddziaływanie na otoczenie. Jakie ma Kraków? Analizowaliśmy to w wielu obszarach, okresach i w potencjale tego, co może zbudować - dodaje.

Czym więc jest metropolia krakowska i w jaki sposób powinno się kształtować jej przestrzeń? Autorzy przywołują kilka definicji metropolii, z których większość odnosi się mniej do wielkości miasta, czy obszaru, ale do funkcji i siły oddziaływania na zewnątrz. „Jako że metropolie są uprzywilejowanym miejscem rozwoju skupiającym władzę, inteligencję, czynniki wzrostu i wysoką wartość dodaną, proces metropolizacji jest ściśle powiązany z globalizacją” - piszą.

**Co wynika z metropolizacji?**

Jej konsekwencją jest m.in. polaryzacja rozwoju. „Z jednej strony prowadzi ona do stałego umacniania się ośrodków centralnych i marginalizacji zaplecza regionalnego, którego rola ogranicza się do pełnienia funkcji mieszkaniowych i rekreacyjnych dla mieszkańców metropolii. To z kolei skutkuje rozlewaniem się miasta metropolitalnego poza jego granice administracyjne.

A rozlewanie się miasta generuje konkretne problemy:

* rosnące koszty transportu;
* degradacja ekologiczna i wzrost zanieczyszczeń;
* obniżenie jakości usług komunalnych, m.in. problemy związane z zaopatrzeniem w wodę, odprowadzaniem ścieków i wywozem śmieci.

Piotr Kopyciński zwraca uwagę na inną ciemną stronę metropolii: - Pojawia się tu zjawisko segregacji społecznej, którego symbolami są z jednej strony opuszczone dzielnice i zaniedbywana lub nadmiernie wykorzystywana ludność, z drugiej zaś – dzielnice wyższych sfer, specjalnie chronione, z doskonałym zapleczem usług publicznych.

Dlatego naukowcy podkreślają, że współczesne metropolie to byty niejednoznaczne, wymykające się podziałowi na „bieguny wzrostu” i „obszary problemowe”. Z jednej strony metropolia to obszar, którym gromadzi potencjały, które mogą przesądzać o konkurencyjności i innowacyjności szerokiego terytorium, ale z drugiej to miejsce nagromadzenia wielowymiarowych i gorących problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych.

**Gdzie mieszkamy, gdzie pracujemy**

Na pewno demografia kształtuje metropolię krakowską. Obszar największych przyrostów liczby ludności w ostatniej dekadzie koncentruje się przy granicach Krakowa na północy i na południu miasta. Centralne dzielnice miasta i Nowa Huta wyludniają się (spadek o więcej niż 1 000 os. na km kw).

Największe przyrosty to obszary w gminach metropolii krakowskiej, w pasie północnym (Zabierzów – Kocmyrzów) i południowym (Mogilany – Niepołomice).

Do pracy dojeżdżamy coraz częściej pokonując coraz większe odległości. Pomiędzy 2011 a 2021 r. liczba osób dojeżdżających do pracy w Krakowie wzrosła o 37%, do ponad 132 tys.

W ciągu dekady postępowała koncentracja miejsc pracy w Krakowie. Pracujący w Krakowie w 2011 r. stanowili 31% pracujących w województwie, a w 2021 r. – już 38%. To jedna z przyczyn wzrostu liczby dojeżdżających do Krakowa w celach zarobkowych.

Na 100 osób pracujących w Krakowie przypadało w 2021 r. 26 osób dojeżdżających do pracy.

Kraków jest drugim po Warszawie (gdzie dojeżdża niemal 400 tys. osób) ośrodkiem dojazdów do pracy w Polsce i zdecydowanie dominującym ośrodkiem w województwie małopolskim.

W gminach będących członkami SMK (poza Krakowem) największa liczba osób dojeżdżała do pracy w Skawinie, Niepołomicach, Zabierzowie i w Wieliczce. Eksperci zwracają uwagę, że aglomeracja krakowska nie ma tak silnych ośrodków drugorzędnych jak aglomeracje Poznania (Tarnowo Podgórne – 28 tys. dojeżdżających do pracy) czy Wrocławia (Kobierzyce – 22 tys. dojeżdżających do pracy).

80% dojeżdżających do Krakowa mieszka w województwie małopolskim, 12% dojazdów dotyczy województw ościennych (najwięcej: śląskie 5%), proporcje te nie zmieniły się w ciągu dekady. Ale w ciągu 10 lat niemal we wszystkich gminach, gdzie zanotowano dojazdy powyżej 500 osób, zwiększyła się liczba dojeżdżających. Z terenu działania Stowarzyszenia Metropolia Krakowska (SMK) dojeżdża do Krakowa 50 tys. osób (38% dojeżdżających). Tu w ciągu dekady nastąpił wzrost liczby dojeżdżających z MK o 100%. Rekordzistami wzrostów są Zielonki i Michałowice - prawie 200% wzrostu.

Co ciekawe, Kraków ma ujemne saldo dojazdów do pracy z Katowicami, jednak saldo z pozostałymi miastami Konurbacji Górnośląskiej jest dodatnie. Łącznie do Krakowa dojeżdża ok. 3 tys. osób z miast Konurbacji, a z Krakowa do tych miast wyjeżdża do pracy ok. 1,5 tys. osób.

W 2022 r. do krakowskich szkół (ogółem) dojeżdżało ok. 18 tys. dzieci i młodzieży, w 2018 r. – 13 tys. Prawie 73% dojeżdżających do szkoły w 2022 r. pochodziło z terenu metropolii krakowskiej (w 2018 r. 70%).

**Usługi publiczne**

Autorzy raportu przeanalizowali dostępność komunikacyjną wszystkich obszarów oddziaływania aglomeracji Krakowskiej. Ilustrują je na wielu mapach i grafikach, m.in.:

* Liczba kursów w typowy dzień roboczy w jedną stronę i zasięg terytorialny w odniesieniu do gmin dla linii autobusowych przewoźników prywatnych z relacją do Krakowa;
* Dostępność przestrzenna zespołów przystankowych obsługujących linie przewoźników prywatnych relacji do Krakowa;
* Linie kolejowe obsługiwane przez Koleje Małopolskie sp. z o.o. ze szczególnym uwzględnieniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z Autobusowymi Liniami Dowozowymi;
* Drogi rowerowe ogółem [km] w 2021 i 2011 roku w podziale na gminy;
* Drogi dla rowerów na 10 tys. ludności oraz drogi dla rowerów na 100 km kw. w 2021 r. w podziale na gminy;
* Udział podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa we wszystkich podróżach rozpoczynających się w danej gminie, w ciągu doby w dniu roboczym;
* Motywacje podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa w ciągu doby w dniu roboczym, w podziale na gminy.

Eksperci CPP zbadali też wpływ procesów metropolizacji na zagospodarowanie przestrzenne. Wnioski nie są budujące: „Negatywną cechą wzorców osadnictwa w otoczeniu Krakowa jest rozproszenie. Przestrzeń i krajobraz wokół Krakowa są w niemal w całości przekształcone przez zabudowę i tereny poprzemysłowe. Poza Puszczą Niepołomicką nie ma na terenie gmin przyległych żadnego większego niż pojedyncze rastry siatki kilometrowej obszaru bez zabudowy mieszkalnej” - czytamy.

Jedną z obserwacji autorów raportu jest, że aktywność inwestycyjna w budownictwie mieszkaniowym maleje wraz ze wzrostem odległości od granic Krakowa, przy czym szerszy zasięg ma ona na północ i południe od Krakowa. Tu ważnym powodem jest niedostateczna dostępność usług publicznych w szczególności dostępność przestrzenna, czyli łatwość dotarcia do miejsca świadczenia podstawowych usług: infrastruktura edukacyjna, społeczna, zdrowotna, kulturalna, zieleń publiczna. „Dysfunkcje w zakresie dostępności podstawowych usług publicznych dotykają przede wszystkim suburbiów, ale też niektóre rejony koncentracji nowej zabudowy mieszkaniowej na północy i południu Krakowa.”

**Wyzwania**

Kraków jest bez wątpienia bardzo mocnym centrum aglomeracji. Ale - podkreślają autorzy raportu - miasta aglomeracji krakowskiej, takie jak Wieliczka, Niepołomice czy Skawina, dysponują centralnymi przestrzeniami publicznymi, które wzbogacone o usługi i atrakcje mogące przyciągać członków wspólnoty metropolitalnej: mogłyby się więc lepiej rozwijać z korzyścią dla całego regionu.

Najtrudniejszym wyzwaniem koncentracja zabudowy wokół korytarzy transportu zbiorowego, zwłaszcza publicznego i kolejowego. „Wydaje się, że korzystne będzie w przyszłości zastosowanie w tym przypadku nowego instrumentu planistycznego, który pojawił się w nowelizacji Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jakim jest tzw. obszar uzupełnienia zabudowy. Winien on uwzględnić potrzeby kształtowania ładu przestrzennego i racjonalnego gospodarowania gruntami rolnymi, w tym przeciwdziałać powstawaniu konfliktów przestrzennych i rozpraszaniu zabudowy” - oceniają eksperci związani z Uniwersytetem Ekonomicznym w Krakowie.