



**RAPORT KOŃCOWY
Z PRZEPROWADZONYCH
PROJEKTÓW
PILOTAŻOWYCH**







SPIS TREŚCI

WSTĘP 4

PROJEKT PILOTAŻOWY W HAMBURGU (NIEMCY):
“WSPÓŁPRACA WZDŁUŻ TRASY KORYTARZA JUTLANDZKIEGO”

Kontekst regionalny i uzasadnienie przeprowadzenia pilotażu 5
Cele i oczekiwane efekty pilotażu 6
Uczestnicy i ich zaangażowanie 7
Status pilotażu 7
Wyzwania 8
Wnioski 8

PROJEKT PILOTAŻOWY W ENSCHEDE/BORNE (HOLANDIA):
“ODBUDOWA MIEJSCOWYCH I REGIONALNYCH ŁAŃCUCHÓW
ŻYWNOŚCI W REGIONIE TWENTE”

Kontekst regionalny i uzasadnienie przeprowadzenia pilotażu 9
Cele i oczekiwane efekty pilotażu 10
Uczestnicy i ich zaangażowanie 10
Status pilotażu 11
Wyzwania 11
Wnioski 12

PROJEKT PILOTAŻOWY W LOMBARDII (WŁOCHY):
„ZARZĄDZANIE OBSZARAMI PODMIEJSKIMI”

Kontekst regionalny i uzasadnienie przeprowadzenia pilotażu 12
Cele i oczekiwane efekty pilotażu 13
Uczestnicy i ich zaangażowanie 14
Status pilotażu 14
Wyzwania 15
Wnioski 15

WNIOSKI I REKOMENDACJE 16

WSTĘP

Celem raportu końcowego jest analiza postępów projektu pilotażowego w ramach Programu Współpracy Międzyregionalnej INTERREG IVC¹ oraz przedstawienie rezultatów i wyciągnięcie dotychczasowych wniosków. W szczególności, partnerzy reprezentujący Hamburg (Niemcy), Twente/Borne (Holandia) oraz Lombardię (Włochy), skoncentrowali się na następujących trzech kwestiach w ramach tego projektu:

- Co jest niezbędne aby tworzyć lub ożywić bardziej intensywne partnerstwa miejsko-wiejskie?
- W których sektorach obszary miejskie i wiejskie mogą skorzystać z bliższej współpracy?
- W jaki sposób miejsko-wiejska współpraca może przyczynić się do powstania nowych form wspólnej odpowiedzialności przestrzennej, solidarności oraz spójności terytorialnej?

Projekty pilotażowe są kluczowym elementem projektu URMA, ponieważ rozwijają i sprawdzają nowe metody tworzenia partnerstw miejsko-wiejskich, które nadal rzadko występują na poziomie europejskim (por. Opracowanie OECD 2013², ENDORA 2011³). Odgrywają one zatem ważną rolę, gdyż będąc przekątnikiem modeli współpracy i dobrych praktyk są wzorcem dla pozostałych partnerów w projekcie URMA oraz innych interesariuszy.

W tym kontekście, projekt pilotażowy Hamburga miał na celu przygotowanie profilu statystycznego i rekomendacji dla stworzenia szeroko zakrojonej współpracy między „biegunami wzrostu”, mniejszymi miastami i terenami wiejskimi znajdującymi się między Hamburgiem a północną Jutlandią (Dania) w zakresie tworzenia aglomeracji. Projekt pilotażowy w regionie Twente/Borne zakładał rozwój lokalnego i regionalnego łańcucha żywności w tym regionie, który nie tylko przyczyni się do zacieśniania miejsko-wiejskich relacji między (wiejskimi) producentami a (miejskimi) konsumentami, ale również zwiększy poziom społecznej integracji oraz zaangażowania. Projekt pilotażowy w regionie Lombardii przewidywał zastosowanie metody miejsko-wiejskiej integracji, aby pogodzić potrzebę urbanizacji z potrzebą zachowania niezabudowanych, wiejskich i rolniczych obszarów w strefie metropolitarnej Mediolanu stosując wzorce projektów dotyczących EXPO 2015.

Wyniki raportu końcowego opierają się na opisach pilotażów, które przynajmniej 4 razy w roku były regularnie aktualizowane przez partnerów projektowych. Dodatkowo, wyniki te pochodzą z prezentacji przedstawianych podczas warsztatów, wizyt studyjnych i konferencji, które odbywały się w ramach projektu URMA między sierpniem 2012 r. a czerwcem 2014 r. w Szczecinie, Krakowie, Florencji, Hamburgu, Mediolanie, Plewen oraz Enschede, podczas których osoby odpowiedzialne za projekty pilotażowe raportowały bieżące postępy prac. Oprócz tego, w raporcie zostały zawarte wyniki wizyt studyjnych w następujących regionach pilotażowych: Hamburg (2013), Lombardia (2014) i Twente (2014). Na końcu zostały uwzględnione dodatkowe dane wynikające z przeprowadzonych analiz poszczególnych dokumentów projektowych, dokumentów związanych z projektem URMA oraz wewnętrznych raportów i pilotaży.

W momencie opracowywania końcowego raportu z przeprowadzonego projektu pilotażowego (wrzesień 2014), nie wszystkie działania projektowe zostały jeszcze ukończone, a niektóre z nich zaplanowano do realizacji dopiero po grudniu 2014 r. Z tego względu raport przedstawia jedynie poglądowo, a nie kompleksowo konkretne wyniki. Ma to związek również z definicją czynności pilotażowych, które są „działaniem projektowym podejmowanym przez jednego z partnerów, w celu sprawdzenia nowej metody na jego obszarze. Czynności te mogą dotyczyć zupełnie nowych praktyk odnoszących się do tego obszaru. Pilotaż może się również odnosić do przekazywania doświadczeń między uczestnikami.”⁴ Podana definicja działań pilotażowych jest zgodna z podejściem eksploracyjnym, w ramach którego doświadczenie zdobywane przez partnerów projektowych jest stosowane w praktyce i nie tylko inicjuje proces uczenia się wśród partnerów w projekcie URMA, ale również wśród pozostałych regionów z całej Europy, które są zainteresowane tworzeniem partnerstw miejsko-wiejskich.

Raport końcowy ma następującą strukturę: najpierw przedstawia kontekst regionalny projektu, jego cele oraz oczekiwane efekty. Następnie opisany został obecny status postępów wdrażania. W kolejnych częściach raportu zostały podsumowane wyzwania oraz wnioski z pilotaży. Na końcu raportu umieszczono wnioski oraz rekomendacje wynikające z projektu.

1 Więcej informacji dotyczących projektu URMA i jego celów znajduje się na stronie: www.urma-project.eu

2 „Wiejsko-miejskie partnerstwa. Zintegrowane podejście do rozwoju gospodarczego”, dostępny na http://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/rural-urban-partnerships_9789264204812-en (ostatnia wizyta w dniu 17.09.2014)

3 „Szanse rozwoju europejskich obszarów wiejskich”, Raport końcowy z 2011r., dostępny na http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/EDORA/EDORA_Final_Report_Parts_A_and_B.pdf (ostatnia wizyta w dniu 17.09.2014r.)

4 Więcej informacji na <http://www.interreg4c.eu/glossary/#p> (ostatnia wizyta 12.09.2014r.)

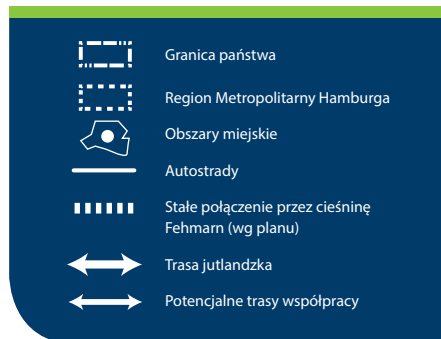
PROJEKT PILOTAŻOWY W HAMBURGU (NIEMCY): "WSPÓŁPRACA WZDŁUŻ TRASY KORYTARZA JUTLANDZKIEGO"

Kontekst regionalny i uzasadnienie przeprowadzenia pilotażu

Obszar pilotażu obejmuje region transgraniczny, znajdujący się między Hamburgiem a Jutlandią, który dąży do stworzenia na szeroką skalę miejsko-wiejskiej współpracy w regionie funkcjonalnym na tzw. trasie jutlandzkiej. Geograficznie, współpraca obejmuje obszary po obu stronach autostrady A7/E45 łączącej Hamburg z północnymi krańcami Jutlandii. Chociaż nie istnieją żadne formalne granice korytarza wzdłuż trasy jutlandzkiej, obszar pilotażu obejmuje miasto Hamburg, część centralną Schleswig-Holstein oraz Danię Południową, Jutlandię Środkową i Jutlandię Północną (Rys.1.). Ramy pilotażu objęły 6.5 miliona mieszkańców oraz 3.4 miliona miejsc pracy znajdujących się na terenie objętych pilotażem.

Hamburg jest jednym z najważniejszych miast w Europie Północnej i ma znaczący wpływ na zachodnie i centralne regiony Danii (Jutlandię). Hamburg oraz inne centra miejskie w północnych Niemczech, takie jak Kilonia, Flensburg, Neumünster i Lubeka dążą do wzmocnienia współpracy wzdłuż korytarza jutlandzkiego. Potencjał istniejący w tym zakresie dotyczy łączenia różnych aktywności oraz inicjatyw, w szczególności w obrębie współpracy dotyczącej powstawania aglomeracji, polegającej na identyfikacji właściwych projektów oraz interesariuszy. Kontakty i doświadczenie we współpracy zdobyte w ramach Programu INTERREG IV A „Dania Południowa-Schleswig-KERN” (Rys.2) powinny zostać rozszerzone.

Rys.1: Lokalizacja projektu pilotażowego
"Współpraca wzdłuż trasy korytarza jutlandzkiego"
(Jacuniak-Suda/Schwämmle 2013)





Rys.2: Obszar objęty przez Program INTERREG IV A: Dania Południowa-Schleswig-KERN (www.interreg4a.eu, po zmianach, ostatnia wizyta w dniu 16.09.2014)

Od kilku lat, regiony położone w Danii wzdłuż trasy A7/E 45 (na tzw. trasie jutlandzkiej), która przebiega przez region Dania Południowa (Vejle) oraz Aarhus, są zainteresowane wzmocnieniem współpracy z Hamburgiem, Regionem Metropolitalnym Hamburga oraz północną częścią Schleswig-Holstein. Oczekiwanym efektem będzie wyrównanie przewidzianych deficytów w percepcji, w porównaniu do stałego połączenia przez cieśninę Fehmarn, które niebawem zostanie zakończone. Zatem pierwszorzędne znaczenie ma współpraca w określonych projektach, identyfikacja potencjału oraz uruchomienie lobbyngu skoncentrowanego na instytucjach rządowych oraz Unii Europejskiej.

Szczególną uwagę przywiązuje się do wzmocnienia roli miast i obszarów wiejskich. Obszary te tworzą istotny most pomiędzy „biegunami wzrostu” na trasie korytarza jutlandzkiego, więc powinny być aktywnie zaangażowane we współpracę. W dłuższym horyzoncie czasowym, powinny powstać bliższe więzi współpracy w kierunku większej spójności terytorialnej między Regionem Metropolitalnym Hamburga, sąsiadującymi z nim krajami związkowymi, regionem Kopenhagi oraz południowej Norwegii i Szwecji.

Cele i oczekiwane efekty pilotażu

Na początkowym etapie przygotowano z udziałem konsultantów (z firm Georg Consulting i COWI A/S) profil statystyczny potencjału bliższej współpracy wzdłuż trasy jutlandzkiej, Hamburga, Danii Południowej oraz Szlezwik-Holsztynu. Stworzeniu profilu statystycznego przyświecały następujące cele:

- Identyfikacja szans, celów i narzędzi intensywnej współpracy
- Rozwój metod współpracy transgranicznej w wybranych obszarach zainteresowań (np. energia odnawialna, turystyka, rolnictwo, logistyka)
- Opracowanie rekomendacji politycznych i propozycji określonych projektów współpracy transgranicznej

Dalsze, oczekiwane efekty pilotażu obejmują:

- Plan wdrożeniowy (październik 2014) wraz z rekomendacjami politycznymi

- Trójjęzyczny, promocyjny informator (maj 2015)
- Dwa warsztaty, jeden skoncentrowany na tematyce energii odnawialnych (październik 2014, Flensburg) oraz drugi zajmujący się tematyką regionów miejskich (grudzień 2014)
- Dwie międzynarodowe konferencje (czerwiec 2014, Vejle (Dania); kwiecień 2015, Schleswig-Holstein) z udziałem różnych regionalnych interesariuszy oraz polityków wysokiego szczebla
- Trzy edycje newslettera raportującego postępy pilotażu (marzec 2014; wrzesień 2014; maj 2015)

Uczestnicy i ich zaangażowanie

Podmiotem odpowiedzialnym za całościowe zarządzanie pilotażem zostało Ministerstwo Rozwoju Miejskiego i Środowiska w Hamburgu, które działało jako siła sprawcza realizacji celów i osiągnięcia efektów pilotażu w terminie. Zespoły firm Georg Consulting oraz COWI A/S stanowiły wsparcie dla Ministerstwa. W projekcie pilotażowym wzięli udział następujący partnerzy z sektora publicznego: Kancelaria Stanu Szlezwik-Holsztyn, Region Dania Południowa i Ministerstwo Gospodarki, Transportu oraz Innowacji w Hamburgu. Została ustanowiona rada sterująca, której zadaniem jest podejmowanie odpowiednich decyzji w drodze konsensusu. Partnerstwo ma charakter tymczasowy i kończy się wraz z osiągnięciem zamierzonych efektów.

Grupą docelową, do której kierowane są efekty projektu pilotażowego, są różni interesariusze (na szczeblu miejskim, regionalnym, federalnym, inicjatywy klastrowe, itp.), regiony w Danii, Region Metropolitalny Hamburga, Kraje Związkowe Schleswig-Holstein oraz Hamburg, Północne Partnerstwo Projektowe (Project Partnership North), a także Komisja Europejska, które może łączyć wspólne zainteresowanie rekomendacjami dotyczącymi całego projektu pilotażowego.

Postępy pilotażu

Pierwszym osiągnięciem pilotażu była identyfikacja i pozyskanie odpowiednich uczestników – partnerów w projekcie pilotażowym po stronie niemieckiej i duńskiej. Spotkania przygotowawcze

między przedstawicielami Hamburga, Szlezwik-Holsztynu, regionów Danii miały za zadanie zebrać oczekiwania oraz wyznaczyć cele do realizacji w pilotażu. Warsztat niemiecko-duński w 2013 r., który odbył się podczas Konferencji URMA w Hamburgu, traktuje się jako istotny kamień milowy w dyskusji na temat celów oraz istoty pilotażu. Osiągnięciami tego warsztatu było opracowanie celów, oczekiwanych efektów analizy eksperckiej oraz porozumienie się na temat współodpowiedzialności finansowej. Następnie rozpisany został przetarg na wybór odpowiedniej firmy doradczej. W październiku 2013 r., podpisane zostało porozumienie w sprawie partnerstwa między Wolnym Miastem Hanzeatyckim Hamburg, Kancelarią Stanu Szlezwik-Holsztyn i regionem Danii Południowej. Porozumienie partnerskie ustanawiało cele, efekty, strukturę zarządzania, budżet oraz zobowiązania i deklaracje partnerów projektu. W grudniu 2013 r. odbyło się spotkanie inicjujące w Padborg (Dania) oraz powierzona została realizacja kontraktu firmom Georg Consulting i COWI A/S, których zadaniem było stworzenie profilu statystycznego, informatora oraz planu wdrożeniowego.

W marcu 2014, podczas warsztatu odbywającego się w Padborg oraz w czerwcu 2014 podczas dużej konferencji w Vejle, przedstawiono śródroczne dane zawarte w profilu statystycznym „Trasa jutlandzka: struktura i perspektywy społeczno-ekonomiczne”. Dodatkowo opublikowany został newsletter na temat idei współpracy na trasie jutlandzkiej oraz zbudowana została trójjęzyczna (niemiecko-angielsko-duńska) strona internetowa na temat trasy jutlandzkiej. W międzyczasie, komitet sterujący odbył szereg wewnętrznych spotkań z interesariuszami i politykami (izby handlowe, zarząd aglomeracji, władze portów, itp.) w zakresie następnych kroków projektowych oraz potencjalnej współpracy.

W związku z profilem statystycznym trasy jutlandzkiej, zidentyfikowano do dalszej analizy dwa obszary tematyczne miejsko-wiejskiej współpracy o szerokim zasięgu:

- 1) propozycje projektów wzmagających efekt synergii pomiędzy istniejącymi przedsiębiorstwami oraz instytucjami badawczymi w sektorze energii odnawialnej – w zakresie budowy, technologii, badań i usług;



Międzynarodowa konferencja na temat partnerstw miejsko-wiejskich w Hamburgu (Sunay 2013)



Wizyta studyjna w Skansenie pod górą Kiekeberg
w Regionie Metropolitalnym Hamburga
(Sunay 2013)

- 2) propozycje projektów wspierających rozwój regionów miejskich, w tym centrów urbanistycznych oraz obszarów miejskich na trasie Jutlandzkiej. Ponadto, w ramach wsparcia rozwoju potencjalnych inicjatyw transgranicznych, część profilu statystycznego objęła analizę poszczególnych gałęzi przemysłu na trasie jutlandzkiej, które zostały szczegółowo opisane w informatorze.

Wyzwania

Na początku projektu pilotażowego, głównym wyzwaniem było ustalenie wspólnego stanowiska na temat celów współpracy, a w szczególności na temat zawartości profilu statystycznego (aspekty wymagające analizy, wymagane kontakty oraz grupy interesariuszy). Różnorodne oczekiwania, motywy oraz interesy należało wyjaśnić i zrównoważyć wśród interesariuszy reprezentujących różne poziomy projektowania.

Czynności pilotażowe wymagały ciągłych konsultacji z regionalnymi politykami oraz ich wsparcia. Wobec obecnego politycznego zainteresowania korytarzem cieśniny Fehmarn i związaną z nim budową stałego połączenia, należało przekonać polityków w Hamburgu o wartości dodanej, którą niesie współpraca na trasie jutlandzkiej. Ponadto, interesariusze z obszarów niemetropolitalnych (takich jak poszczególne okręgi administracyjne i miasta w Danii Południowej) demonstrowali silniejsze przekonanie na temat potencjału wartości dodanej i potrzeby współpracy, aniżeli interesariusze z obszarów metropolitalnych.

W końcu najważniejszym przedmiotem obawy, z uwagi na tymczasowy charakter partnerstwa, jest niepewność rozwoju długoterminowego, szczególnie w odniesieniu do możliwości przyszłych projektów oraz rekomendacji zawartych w profilu statystycznym.

Wnioski

Istotne dla powstania początkowych struktur zarządzania bliską współpracą miejsko-wiejską w obszarze pilotażu, było efektywne wykorzystanie doświadczeń oraz kontaktów pozyskanych w ramach Programu INTERREG IVA „Dania Południowa-Szlezwik-KERN”, szczególnie wśród regionalnych przedstawicieli miast Szlezwik i Padborg. Osiągnięcie oficjalnego porozumienia partnerskiego przyczyniło się do zdefiniowania ról i zadań oraz potwierdzenia deklaracji poszczególnych partnerów projektu w trakcie trwania pilotażu.

Było konieczne, by profil statystyczny od samego początku przynosił równomierne korzyści dla każdego z partnerów, aby zminimalizować prawdopodobieństwo nieporozumień związanych z wynikami i efektami. Wyniki analizy pomogą zidentyfikować potencjał obszarów wiejskich i miejskich, a ich role we współpracy zostaną w ten sposób lepiej zdefiniowane. W miarę jak pilotaż będzie się rozwijał, rola obszarów miast, jako centrów dla swojego wiejskiego zaplecza oraz jako połączeń w tym korytarzu, stanie się coraz bardziej wyraźna.

Projekt pilotażowy w Hamburgu jest dobrym przykładem możliwości zakrojonej na szeroką skalę, transgranicznej, miejsko-wiejskiej współpracy i może stanowić jej model, szczególnie dla tych partnerów projektu URMA, którzy są usytuowani blisko granic państwowych (Pleven-Rumunia, Twente-Niemcy, Pomorze Zachodnie-Niemcy, Lombardia-Szwajcaria, Małopolska-Słowacja). Należy jednak zwrócić uwagę na to, że podejmowane działania nie mogą ograniczać się wyłącznie do poprawy w zakresie współpracy transgranicznej, lecz najpierw powinny zostać dostosowane warunki miejsko-wiejskiej współpracy. Każdy region powinien zbudować własne ścieżki współpracy. W ramach przeprowadzonego projektu pilotażowego odkryto jego innowacyjne aspekty będące perspektywą zakrojonej na szeroką skalę współpracy w obszarze funkcjonalnym, który przecina regionalne i państwowe granice administracyjne. W tym ujęciu, korytarz jutlandzki z pewnością może być postrzegany jako przykład modelowy.

5 Sijgers, I., Hammer, M., Horst, W., Nieuwenhuis, P., van der Sijde, P. (brak roku publikacji): „Wsparcie udziału szkolnictwa wyższego w rozwoju regionalnym. Raport somoevaluacji w regionie Twente” str. 8, dostępny na: <http://www.oecd.org/netherlands/35883426.pdf> (ostatnia wizyta w dniu 17.09.2014)

6 „Współpraca z miastami z perspektywy obszarów wiejskich” prezentacja w Szczecinie/Polska, 13.09.2012

PROJEKT PILOTAŻOWY W ENSCHEDE/BORNE (HOLANDIA): “ODBUDOWA MIEJSCOWYCH I REGIONALNYCH ŁAŃCUCHÓW ŻYWNOŚCI W REGIONIE TWENTE”

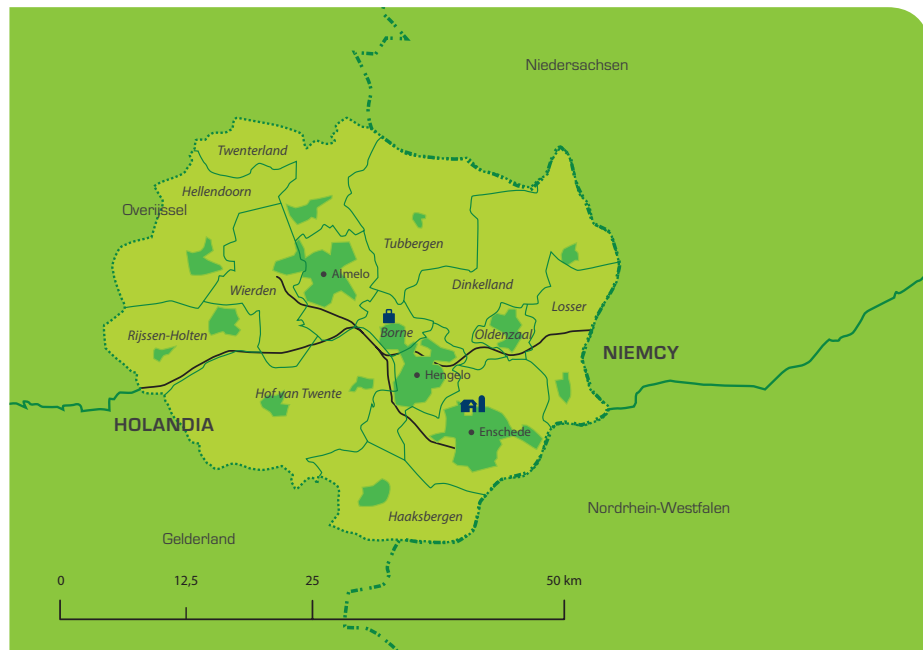
Kontekst regionalny i uzasadnienie przeprowadzenia pilotażu

Zasięg przestrzenny projektu pilotażowego obejmuje region Twente Prowincji Overijssel w zachodniej Holandii. Projekt jest przykładem miejsko-wiejskiego partnerstwa w obszarze metropolitalnym z policentryczną strukturą wiosek i miast (Rys.3). Od 2001 r., Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Borne i Almelo współpracują razem w ramach Sieci Miast Twente (Netwerkstad Twente), aby rozwijać wizję strategiczne i wspólnie tworzyć szandarowe projekty w regionie⁵.

Region Twente charakteryzują gospodarstwa rolnicze o małej skali określone poprzez ich cechy krajobrazowe takich jak wąskie pola podzielone gęstym układem strumyków i dolin, pól, rozproszonych lasów i prywatnych posiadłości. Taki układ terenu umożliwia rolnikom wytwarzanie produktów wysokiej jakości w zrównoważony sposób, poprzez rozwój regionalnych łańcuchów żywności w regionie Twente.

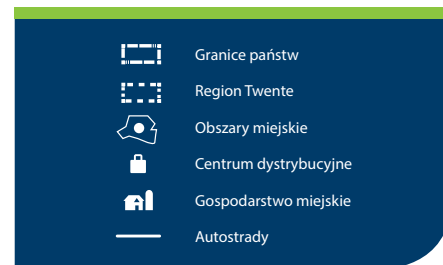
Agrobiznes w Holandii wyspecjalizował się bardzo w kierunku dostarczania żywności na rynek światowy, co przyczyniło się do utraty kontaktu z miejscowymi i regionalnymi konsumentami. Jak wskazują ostatnie lata, istnieje rosnąca potrzeba odbudowy miejscowych i regionalnych kontaktów między producentami i konsumentami. Ta potrzeba wynika z narastającego znaczenia idei zrównoważonego społeczeństwa. Ponadto, kryzys finansowy skłonił do odnowy systemu wartości z akcentem położonym na jakość życia i apetyt na wysokiej jakości produkty żywieniowe. Oprócz zwiększającego się dystansu między producentami i konsumentami, w ostatnich latach jesteśmy świadkami powiększającej się przepaści między miejskimi i wiejskimi społecznościami. W efekcie zmian kulturowych i ekonomicznych spowodowanych przez kryzys doszło do odnowy łańcuchów żywności i zarazem do ożywienia tradycyjnych miejsko-wiejskich więzi.

Twente ma długą historię miejsko-wiejskich partnerstw. Powstało tu wiele wizji w zakresie przestrzennego i ekonomicznego rozwoju badań nad peryferyjnymi obszarami miast oraz rolnictwem



na tym terenie, w ramach takich europejskich i regionalnych programów jak: INTERREG IVB - projekt SURF - Sustainable Urban Fringes, Program EUREGIO INTERREG VA oraz regionalnych strategii. Od 2008 również unijny program LEADER dostarcza solidnych podstaw do odkrywania na nowo siły wiejskiej gospodarki, ujawniając jak istotny wpływ wiejskie obszary mogą mieć na strefy miejskie oraz wartości, które społeczności wiejskie przekazują obszarom miejskim. Obecnie w regionie znajdują się trzy grupy działania programu LEADER. Rozwój miejsko-wiejskich partnerstw jest wyraźnie widoczny w obszarze projektu LEADER na południu regionu Twente.

Przez promocję produktów regionalnych i organizację lokalnych rynków żywności, wzmocniona zostaje regionalna solidarność w ramach podejmowania wspólnych decyzji i zaangażowania w projekty. Zdaniem Rolfa Oldejansa program LEADER polepszył współpracę między mieszkańcami miast i społecznościami wiejskimi, gdyż poprawił świadomość miast na temat ich peryferii⁶. Zatem przywrócenie miejscowych i regionalnych łańcuchów żywności przyczynia się do odbudowy więzi, co skutkuje nowymi partnerstwami opartymi na docenieniu obustronnych korzyści.



Rys.3 Lokalizacja projektu pilotażowego "Odbudowa miejscowych i regionalnych łańcuchów żywności w regionie Twente" (Jacuniak-Suda/Schwämmle 2014)

Cele i oczekiwane efekty pilotażu

Celem pilotażu jest odbudowanie miejscowych i regionalnych łańcuchów żywności przez wdrożenie trzech następujących projektów:

- Rozwój regionalnych strategii żywności oraz wspólnej marki "Żywność Regionu Twente" ("Regional Food Twente"), w wyniku współpracy pomiędzy miejscowym i regionalnym rolnictwem, przemysłem spożywczym i związanymi z tą branżą małymi i średnimi przedsiębiorstwami.
- Powstanie centrum dystrybucji regionalnej żywności w samym środku region Twente (Gmina Borne) oraz koncepcji dystrybucji „Versroute” („Świeży szlak”), która ma na celu skrócenie odcinków dostawy. Centrum dystrybucyjne będzie połączeniem sklepu z żywnością, salonu wystawowego oraz centrum informacji turystycznej.
- Powstanie nowoczesnych gospodarstw miejskich w Enschede, będących przykładem lokalnie zorientowanego gospodarstwa, które jest producentem żywności dla obszarów miejskich, ale funkcjonuje również jako miejsce warsztatów rozwoju umiejętności dla studentów i osób niepełnosprawnych, którym zapewniana jest całodzienna opieka. Gospodarstwo miejskie będzie prowadzone przez przedsiębiorcę.

Spokojne popołudnie w wiejskim regionie Twente
(Jacuniak-Suda 2014)



Współpraca miejsko-wiejska będzie promowana za pomocą powyższych trzech projektów. Początkowo ich celem będzie uświadamianie znaczenia produkcji żywności i konieczności skracania odcinków dystrybucji żywności. Wzrost znaczenia produkcji żywności wśród ludności miejskiej wzmocni zainteresowanie obszarami wiejskimi, miejscowymi producentami żywności oraz jakością żywności w ogóle. Poprawa relacji między społecznościami miejskimi oraz obszarami wiejskimi wzmacnia również solidarność regionalną.

Ludność miejska chętniej wspiera i przyczynia się do zrównoważonego rozwoju wsi, jeśli ma lepsze zrozumienie tego tematu oraz lepiej pojmuje swoją własną rolę w regionalnym łańcuchu dostaw. Docelowo, nowo odkryta świadomość miejsko-

wiejska ma ograniczyć w regionie Twente problemy powstałe przez anonimowość wielkoobszarowego rolnictwa. Oprócz tego oczekuje się, że dzięki projektowi charakterystyka krajobrazu i cenne ziemie regionu Twente zostaną uchronione przed suburbanizacją, rozrostem miast i innymi niekorzystnymi zjawiskami.

Docelowo projekt pilotażowy ma polepszyć transfer wiedzy i wzbogacić know-how w regionie Twente, przez zaangażowanie studentów miejscowych uniwersytetów oraz instytutów w rozwijanie działań pilotażowych. W szerszym horyzoncie czasowym, oczekuje się, że studenci, którzy zostaną zainspirowani działaniami pilotażu, docelowo będą zakładać własne przedsiębiorstwa w regionie. Plan projektu powstanie w końcowych etapach pilotażu, aby dostarczyć rekomendacji na temat utrzymania w działaniu i opłacalności w dłuższym horyzoncie czasowym regionalnej strategii żywności, regionalnych rynków żywności, centrum dystrybucji w Borne oraz miejskich gospodarstw w Enschede.

Uczestnicy i ich zaangażowanie

Portal Zielonej Wiedzy w regionie Twente (The Green Knowledge Portal Twente) jest odpowiedzialny za zarządzanie pilotażem. Organizacja została założona w 2008 roku przez gminy Borne i Enschede (inicjatorzy) oraz pozostałe gminy w regionie Twente, instytuty naukowe AOC Oost-Nederland (Wschodni Holenderski Rolniczy Instytut Szkolenia Zawodowego), Van Hall Larenstein, Saxion oraz Uniwersytet Wageningen i jest wspierana przez Ministerstwo Rolnictwa i Prowincję Overijssel. Partnerzy pilotażu są przedstawicielami gmin regionu Twente (Enschede i Borne), miejscowego przedsiębiorstwa wodociągowego (Vechtstroom), instytutów naukowych, takich jak AOC Oost-Nederland, uniwersytetów nauk stosowanych (Van Hall Larenstein, Stoas oraz Saxion) i Uniwersytetu w Wageningen.

Działania pilotażu są skierowane do wszystkich miejscowych i regionalnych rolników oraz małych i średnich przedsiębiorstw zainteresowanych regionalną produkcją żywności, promocją i dystrybucją w regionie Twente oraz do mieszkańców/klientów miast i wsi w regionie Twente zainteresowanych regionalną żywnością. Obecne działania pilotażu są kierowane przez Portal Zielonej Wiedzy w regionie Twente,

ale w dalszej perspektywie tę rolę powinni przejąć lokalni przedsiębiorcy.

Status pilotażu

W ramach projektu pilotażowego, wykonano szereg działań w kierunku osiągnięcia trzech głównych celów projektu (regionalnej strategii żywności, regionalnego rynku żywności/centrum dystrybucji, gospodarstw miejskich Enschede).

Pierwszy krok w kierunku regionalnej strategii żywności polegał na utworzeniu grupy roboczej o nazwie „Producenci Smaku w regionie Twente” („Smaakmakers van Twente”). W skład grupy roboczej weszli: Innofood (związek największych producentów żywności we Wschodniej Holandii), Syntens (sieć innowacji dla przedsiębiorców/małych i średnich przedsiębiorstw w regionie Twente), Regionalna Izba Turystyczna (Twents Bureau voor Toerisme) oraz AOC Oost-Nederland. Podczas trwania projektu Regionalna Izba Turystyki przekazała odpowiedzialność za rozwój strategii przedsiębiorcom.

Następnie, studium wykonalności (case study), której podjęli się studenci Uniwersytetu Saxion dowiodła, że utworzenie centrum dystrybucji w Borne ma szansę powodzenia. Rozpoczęto poszukiwania przedsiębiorców do zarządzania centrum. Równolegle rozpoczęto poszukiwania parceli rolniczej, której strategiczna centralna lokalizacja pomiędzy obszarami miejskimi regionu Twente umożliwiłaby uprawę regionalnych roślin przy użyciu zasad premakultury (zintegrowania aspektów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych).

Jeśli poszukiwania zakończą się powodzeniem, zostanie utworzone centrum dystrybucji. We wrześniu 2013 został ukończony biznes plan. Równolegle studenci Uniwersytetu Wageningen oraz Uniwersytetu Nauk Stosowanych Saxion przeprowadzili analizę zmierzającą do wyznaczenia determinant efektywnego systemu logistycznego oraz opracowali fachowe studium biznesowe. Następnie powstała platforma internetowa poświęcona dystrybucji w ramach tzw. „Świeżego szlaku” („Versroute”) oraz film reklamowy zachęający producentów żywności i klientów (głównie sklepy i restauracje).⁷

Obecnie, dwóch niezależnych przedsiębiorców pracuje nad wdrożeniem w praktyce koncepcji dystrybucji w ramach „Versroute”. Pierwszy z nich równolegle prowadzi sklep z regionalnymi produktami, natomiast drugi prowadzi firmę cateringową oraz organizuje imprezy z wykorzystaniem produktów regionalnych. Spółdzielnia przedsiębiorców zajmująca się dystrybucją żywności z miejskiego gospodarstwa „De Viermarken” (patrz poniżej) powstała w 2014 r.

Następnie zostało zrealizowane przekształcenie strefy przemysłowej w lokalne miejskie gospodarstwo w Enschede. Szereg przedsiębiorców oraz instytucji naukowych zostało zakontraktowanych między styczniem 2013 r. a wrześniem 2013 r., aby zwracać uwagę na miejskie gospodarstwa w Enschede. Od listopada 2013 r. zapoczątkowano kilka projektów miejskich gospodarstw w Enschede, angażując mieszkańców i miejscowe firmy w tematykę żywności i zniszczonej przestrzeni miast oraz mając na względzie utworzenie miejskiego gospodarstwa.

Ostatecznie, w styczniu 2014 r. podpisano porozumienia umożliwiające rozpoczęcie działalności miejskiego gospodarstwa pracy chronionej w Enschede o nazwie „De Viermarken”. Od tego czasu studenci Uniwersytetu w Wageningen opracowali jego plan marketingowy oraz regionalną strategię żywności, której celem jest poprawa komunikacji i współpracy pomiędzy zaangażowanymi podmiotami oraz zwiększenie sprzedaży produktów. Oprócz tego w strategii nakreślono wspólny kierunek budowania marki produktów regionalnych. Dodatkowo, szereg warsztatów oraz konferencji dotyczących regionalnej żywności odbył się w listopadzie 2014 r.

Wyzwania

Zdaniem osób odpowiedzialnych za pilotaż, ani Portal Zielonej Wiedzy w regionie Twente ani organy publiczne (tj. gminy Borne i Enschede) nie są odpowiednimi podmiotami działania jako siła wdrożeniowa pilotażu w długim okresie. Podmioty te mogą dostarczać pomysłów, jednak działania pilotażowe przeprowadzać powinny prywatne przedsiębiorstwa, które chcą podejmować wyzwania i wdrażać je w życie. Tylko takie podejście zagwarantuje, że działania pilotażowe staną się ekonomicznie opłacalne i przetrwają po zakończeniu projektu URMA.



Regionalne rarytasy w miejskim gospodarstwie „De Viermarken” w Enschede (Jacuniak-Suda 2014)

⁷ Więcej informacji na temat filmu reklamowego: http://youtu.be/HQvk2_8X2hE (ostatnia wizyta w dniu 12.09.2014)



Wizyta studyjna w Twente
(Jacuniak-Suda 2014)

Jednakże, wyzwaniem jest znalezienie odpowiednich przedsiębiorstw oraz identyfikacja metod motywowania przedsiębiorców do działania jako siła sprawcza projektu. Ponieważ regionalne produkty są nowe i stosunkowo droższe od innych masowych produktów sprzedawanych w supermarketach, powinny być profesjonalnie oznakowane, reklamowane oraz rozpowszechniane, co prowadzi do wyższych kosztów prowadzenia biznesu. Często kwestie oraz regulacje dotyczące bezpiecznej żywności są barierą rozpoczęcia działalności związanej z miejscowymi i regionalnymi produktami.

Dodatkowe utrudnienia wystąpiły w procesie rozwoju strategii regionalnej żywności. Tam, gdzie brakuje organu sterującego, istnieją trudności w uzgodnieniu wspólnej strategii przez przedsiębiorców. W zasadzie ma to związek z brakiem interesariuszy myślących strategicznie, by promować pomysły dla ich szerszego wachlarza regionalnych korzyści. W tym kontekście, siłą sprawczą może się stać grupa projektowa regionu Twente. Natomiast dalsze wyzwania wynikają z konkurencji z producentami wielkoobszarowymi, którzy mają ugruntowaną pozycję w zakresie marki i własności gruntów w regionie Twente.

Wnioski

Do tej pory można wyciągnąć niejedną wniosek z projektu pilotażowego. Po pierwsze, program LEADER stanowi solidną podstawę do tworzenia miejsko-wiejskich partnerstw, gdyż przekazuje pozyskane kontakty w ramach samorządów lokalnych i regionalnych, dostarcza know-how w procesie formułowania regionalnych strategii rozwoju i projektów, analizę SWOT, finansowanie załączkowe itd. Lokalne wydarzenia (np. rynki żywności, konferencje) służą również jako platforma wymiany, która integruje wiejskich oraz miejskich interesariuszy oraz pozwala na wymianę know-how i kontaktów.

Po drugie, zaangażowanie studentów w rozwój projektu (na etapie przygotowania business planu oraz studium wykonalności) jest nowością. Korzyścią dla projektu jest wykorzystanie ich wiedzy oraz kreatywności, a równocześnie rozwój ich poczucia

przynależności, tożsamości i odpowiedzialności za strony rodzinne. Młodzi ludzie uczą się, jak w praktyce wykorzystywać swoje umiejętności i wiedzę, co w efekcie może doprowadzić do tego, że założą oni swoje własne firmy a co za tym idzie zwiążą się z regionem rodzinnym. W ten sposób można zapobiec zjawisku drenażu mózgów w regionie.

W perspektywie długofalowej, miejsko-wiejskie partnerstwa powinny być rozwijane przez przedsiębiorstwa, a nie wyłącznie przez publiczne instytucje i za publiczne pieniądze. Pomimo, iż branża produktów regionalnych jest ekonomicznie opłacalna, rozwój systemu mikro-pożyczek na rozwój działalności gospodarczej byłby użyteczny, szczególnie dla osób zakładających swoje własne firmy (tj. studentów, absolwentów, młodych rolników itd.). Jak do tej pory dwóch przedsiębiorców osiągnęło sukces w działalności gospodarczej, założonej w ramach projektu. Zatem sukces pilotażu zależy od współpracy między przedsiębiorstwami oraz ich chęci do podejmowania inicjatyw.

Podsumowując, czynności pilotażowe rozwijano w ramach modelu poczwórnej helisy, który umożliwia wszystkim zaangażowanym tj. przedstawicielom uczelni, biznesu, władz oraz grupom interesów na integrację ich umiejętności, doświadczenia oraz wykorzystanie kontaktów we wspólnym przedsięwzięciu odkrywania w nowoczesny sposób tradycyjnych łańcuchów żywności. Pilotaż przy okazji spełnia funkcję społeczną, zapewniając całodzienną opiekę i zajęcie tym osobom, które pracują mniej regularnie (np. osoby niepełnosprawne).

Projekt mógłby też korzystać z dobrych praktyk wypracowanych w regionie Lombardii (np. „Stowarzyszenie Buon Mercato w Corsico” – „Associazione Buon Mercato di Corsico”) oraz wpływów z dostępnych kontraktów. W szczególności osoby odpowiedzialne za pilotaż są zainteresowane, w jaki sposób produkcja i logistyka żywności są zorganizowane w innych regionach. I na odwrót, partnerzy projektu URMA w Krakowie są zainteresowani nawiązaniem kontaktów z producentami w Twente, w celu wdrożenia identycznego pomysłu w województwie małopolskim.

PROJEKT PILOTAŻOWY W REGIONIE LOMBARDII (WŁOCHY): „ZARZĄDZANIE OBSZARAMI PODMIEJSKIMI”

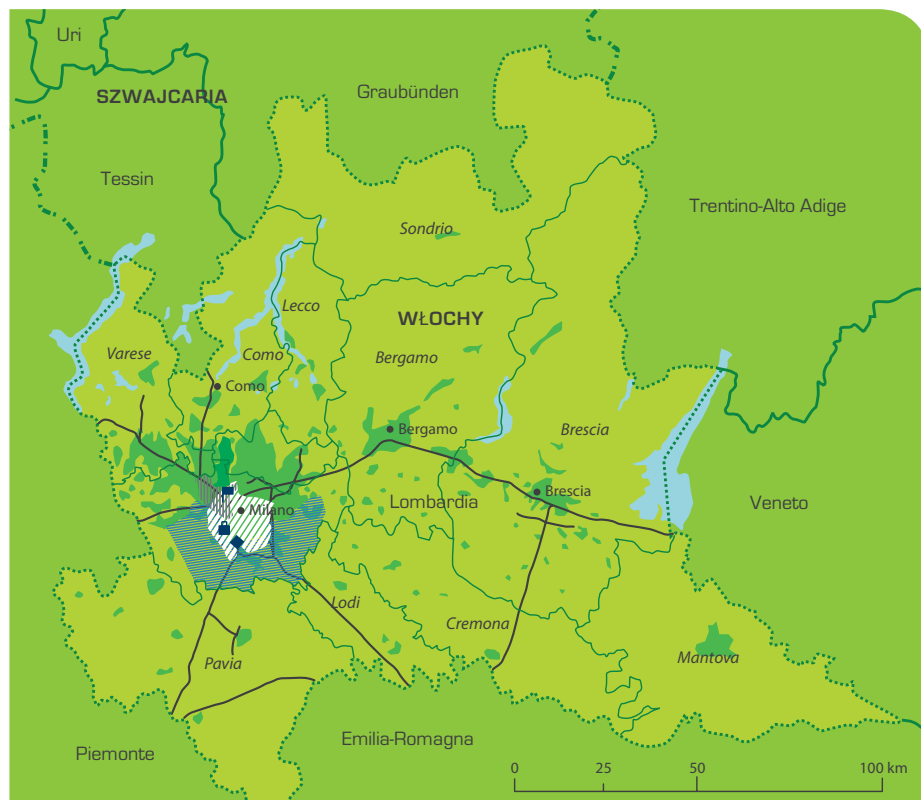
Kontekst regionalny i uzasadnienie
przeprowadzenia pilotażu

Obszar objęty pilotażem znajduje się w Lombardii, w Obszarze Metropolitalnym Mediolanu. Projekt pilotażowy jest przykładem współpracy w ramach obszaru metropolitalnego, w szczególności pomiędzy jego punktem centralnym – Mediolanem a obszarami podmiejskimi. Na obszar ten składają się tereny EXPO i dalsze obszary podmiejskie obejmujące gminy takie jak Arese, Rho, Pero, Bollate, Baranzate, Lainate oraz Mediolan.

Pilotaż na dalszych terenach podmiejskich uwzględnia właściwe dla terenu czynniki, takie jak: system wodny, wykorzystanie terenu, pokrycie terenu, projekty związane z EXPO (np. projekt „Drogi wodne” („Via d’Acqua”), „Park ryżowy” („Parco delle Risaie”) oraz „Stowarzyszenie Buon Mercato w Corsico” („Associazione Buon Mercato di Corsico”) zespoły terenów zielonych i parki rolnicze (Park Regionalny Groane, Park Rolniczy Mediolan - Południe) (Rys.4). Do czynników charakteryzujących obszar objęty pilotażem należą:

- Bliskość obszaru Metropolitalnego Mediolanu (posiadającego w 2014 r. 1,32 mln mieszkańców): na obszarze projektu URMA, z wyłączeniem samego Mediolanu zamieszkuje około 150 tys. osób. Dalszy obszar pilotażu, obejmuje ośrodki miejskie średniej wielkości takie jak Rho (zamieszkane przez liczbę osób przekraczającą 50 tys.), Bollate i Corsico (posiadające około 30 tys. mieszkańców) oraz ośrodki mniejszej wielkości (takiej jak Pero i Assago z ilością około 10 tys. mieszkańców)
- Krajobraz przyrodniczo-kulturowy z jego poszczególnymi walorami: naturalne zbiorniki rzeczne, ustrukturyzowane, historyczne kanały i systemy irygacyjne, centra historyczne, zabytkowa architektura.
- Krajobraz rolniczy: obecność parków rolniczych (Park Rolniczy Mediolan - Południe), obecna produkcja rolnicza – wysoki udział terenów rolniczych, gospodarstwa o zróżnicowanym profilu produkcyjnym

Obszar objęty pilotażem stanowi ciekawy przykład analizy miejsko-wiejskich relacji na rzecz zarządzania



i transformacji multi-funkcyjnych obszarów podmiejskich. W szczególności, przeciwdziałając rozrostowi miast, przyszłościowe zarządzanie ośrodkami wiejskimi na terenach podmiejskich oraz ich zachowanie, stanowi wyzwanie, na którym koncentruje się poniższy projekt pilotażowy.

Cele i oczekiwane efekty pilotażu.

Globalnym celem projektu jest analiza miejsko-wiejskich relacji w ramach studium dotyczącego EXPO 2015, jak też znalezienie innowacyjnej metody zarządzania terenem oraz praktyk użytkowania gruntów w ramach ochrony środowiska oraz waloryzacji terenów podmiejskich. Założony cel zostanie osiągnięty przez podjęcie następujących działań:

- Sformułowanie definicji obszaru podmiejskiego za pomocą studium przypadku dotyczącego charakterystyki obszarowej (identyfikacja i analiza charakterystyki terenu EXPO 2015 na podstawie map tematycznych, przy użyciu analizy GIS (Systemu Informacji Geograficznej))



Rys.4: Lokalizacja pilotażu
„Zarządzanie obszarami podmiejskimi”
(Jacuniak-Suda/Schwämmle 2014)



Mediolan i jego obszary podmiejskie
(Jacuniak-Suda 2013)

- Analiza dobrych praktyk podkreślających czynniki sukcesu oraz aspekty/działania, które wspierają zarządzanie terenami podmiejskimi w kierunku równowagi środowiskowej, społecznej i ekonomicznej. Do zidentyfikowanych dobrych praktyk należą: projekt „Drogi wodne” („Vie d’Acqua”), „Park Ryżowy” („Parco delle Risaie”), „Obszar Zrównoważonej Gospodarki Wiejskiej Parku Rolniczego Mediolan - Południe” („Distretto di Economia Solidale Rurale del Parco Agricolo Sud Milano”), „Stowarzyszenie Buon Mercato w Corsico” – miejscowy rynek żywności organicznej w gminie Corsico („Associazione Buon Mercato di Corsico”) oraz „Region rolniczy Mediolanu” („Distretto Agricolo Milanese”). Projekt pilotażowy obejmuje również analizę nieformalnych i oddolnych inicjatyw (odnoszących się do miejsko-wiejskich partnerstw/tematyki łańcuchów żywności) pochodzących z regionu objętego pilotażem.
- Charakterystyka zarządzania strukturą systemu terytorialnego: analiza zasad, planów i programów na poziomie regionu, prowincji oraz gminy, w celu wspierania identyfikacji strategii i działań na rzecz zarządzania terenami podmiejskimi
- Stworzenie „Wytocznych zarządzania terenami podmiejskimi/rozwoju terenów podmiejskich oraz wdrażania miejsko-wiejskich partnerstw”, które zostaną podzielone na dwie części:

Wytoczne w zakresie identyfikacji i ochrony obszarów podmiejskich, które obejmują:

- a) metodę identyfikującą obszary podmiejskie (metodą GIS na poziomie gminnym)
- b) metodę oceny obszarów podmiejskich (metodą GIS na poziomie gminnym oraz za pomocą kryteriów oceny)
- c) kryteria chroniące tereny podmiejskie, skoordynowane/zintegrowane z polityką Lombardii w zakresie redukcji zużycia gruntu

Wytoczne w zakresie rozwoju/waloryzacji obszarów podmiejskich i wdrażania miejsko-wiejskich partnerstw, które obejmują:

- a) identyfikację usług i funkcji pełnionych przez obszary podmiejskie
- b) kryteria identyfikacji funkcji/usług w obszarach miejskich i wiejskich

- c) kryteria wdrażania partnerstw miejsko-wiejskich (narzędzia zarządzania – takie jak ekologiczne porozumienia miejsko-wiejskie)

- Rozwój wyżej wymienionych narzędzi zarządzania, takich jak „ekologiczne porozumienia miejsko-wiejskie” jest rekomendowany, aby wspierać rozwój partnerstw wśród zaangażowanych stron (rolnicy, zrzeszenia producentów, przedsiębiorcy, organy publiczne tj. przedsiębiorstwo wodociągowe, samorządy regionalne itp.).

Uczestnicy i ich zaangażowanie

Region Lombardii (Wydział Gruntów, Planowania i Zapobiegania Ryzyku) oraz jej wewnętrzny doradca Eupolis Lombardia byli współodpowiedzialni za zarządzanie pilotażem. Następujący partnerzy zostali zaangażowani we wdrożenie pilotażu: EXPO 2015 S.p.A.⁸, Prowincja Mediolanu, DAM (Okręg Wiejski Mediolanu)/Gmina Mediolan oraz gminy Arese, Rho, Pero, Bollate, Baranzate i Lainate, „Parco delle Risaie” („Park ryżowy”) oraz „Associazione Buon Mercato di Corsico” („Stowarzyszenie Buon Mercato w Corsico”).

Wyniki i działania podjęte w ramach pilotażu powinny być kierowane do następujących grup:

- Instytucji i zrzeszeń promujących lokalną produkcję żywności (certyfikowane lokalne produkty żywnościowe, produkty typowe dla regionu, lokalni dystrybutorzy żywności), ruch społeczny Slow Food oraz Grupy Solidarnych Nabywców (GAS)
- Przedstawicieli interesariuszy i uczestników rolniczego łańcucha produkcyjnego (rolnicy, zrzeszenia producentów rolnych, izby handlu i sektora rolniczego)
- Instytucje i organizacje ochrony środowiska oraz rozwoju parków natury/rolnictwa (Italia Nostra Association, Legambiente oraz inne państwowe i miejscowe stowarzyszenia).

W kolejnym etapie, w projekt zostali zaangażowani uczestnicy różnych spotkań fachowych odbywających się w ramach wdrożenia projektu pilotażowego.

8 Udziały własnościowe spółki Expo S.p.A kształtują się następująco: Rząd Republiki Włoskiej (Ministerstwo Gospodarki i Skarbu, 40%), Region Lombardii (40%), Gmina Mediolan (20%), Prowincja Mediolan (20%), Mediolańska Izba Przemysłu, Handlu, Rolnictwa i Rzemiosła (10%). Więcej informacji na: <http://en.expo2015.org/transparency/about-us> (ostatnia wizyta 17.09.2014)

Podczas tych spotkań, zaangażowano miejscowych i regionalnych interesariuszy, których zadaniem była identyfikacja mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń (za pomocą metody SWOT) dla obszarów podmiejskich, która zostanie następnie uwzględniona w „Wytycznych zarządzania obszarami podmiejskim/rozwoju partnerstw miejsko-wiejskich”. Zaangażowanie interesariuszy było kluczowe z uwagi na proces rozpoznania, analizy i wymiany dobrych praktyk.

Status pilotażu

Pierwszym kamieniem milowym projektu było zawarcie w lutym 2013 kontraktu między Regionem Lombardii oraz jej wewnętrznym doradcą Ęupolis Lombardia. Następnie porozumiano się co do przedmiotu, efektów oraz terminarza pilotażu. Wzaksie przedmiotu pilotażu, kolejnym kamieniem milowym było określenie jego ram. Systematycznie powstawała charakterystyka obszaru projektu pilotażowego (teren EXPO 2015 oraz dalsze obszary pilotażu) za pomocą opracowania 20 map tematycznych stworzonych przez oprogramowanie GIS. Mapy tematyczne dotyczyły: pokrycia i wykorzystania terenu, systemu wodnego itd. Ten etap pilotażu umożliwił komitetowi sterującemu zidentyfikowanie jednorodnych cech charakteryzujących podmiejskie obszary Mediolanu, sformułowanie definicji obszaru podmiejskiego oraz identyfikację głównych czynników ryzyka i wewnętrznego potencjału.

Następnie, zespół badawczy Ęupolis podjął prace nad oceną i porównaniem dokumentów projektowych w regionie Lombardii. Celem tych działań była identyfikacja pozytywnego/negatywnego wpływu narzędzi/projektu/inicjatyw/dobrych praktyk na obszary podmiejskie oraz działań/narzędzi w szczególności działań wspierających miejsko-wiejskie partnerstwa. W międzyczasie, podjęto działania zmierzające do wypracowania treści „Wytycznych w zakresie zarządzania i rozwoju obszarów podmiejskich oraz wdrażania miejsko-wiejskich partnerstw”, które włączono do Regionalnego Planu Terytorialnego i Regionalnego Prawa w zakresie Redukcji Zużycia Gruntu w Lombardii.

Pierwszym ważnym efektem pilotażu była wizyta studyjna w Mediolanie (październik 2013), która umożliwiła organizatorom wypromowanie podczas konferencji regionalnej projektu URMA oraz projektu pilotażowego w regionie Lombardii, a co za tym idzie rozpoczęcie debaty na temat miejsko-wiejskiej współpracy w Lombardii. Wizyta w „Parku ryżowym” („Parco delle Risaie”) przedstawiła namacalny przykład efektywnej ochrony terenów rolniczych na peryferiach mediolańskiej metropolii, która ma swoje źródło w aktywnej miejsko-wiejskiej współpracy między różnymi miejscowymi interesariuszami (np. rolnicy, mieszkańcy miast, administracja publiczna).

W celu rozpowszechnienia efektów pilotażu (wyniki analizy GIS, definicja i funkcje obszarów podmiejskich) oraz omówienia ogólnych wniosków projektu URMA, zorganizowano szereg spotkań interesariuszy reprezentujących interesy organizacyjne, społeczne i ekonomiczne. Przykładem tych działań jest prezentacja rekomendowanych metod wykonania charakterystyki terenów podmiejskich na „Międzynarodowej Konferencji w Sprawie Ograniczenia Zużycia Gruntu” w Mediolanie 2014 r. („Narzędzia i polityka Redukcji Zużycia Gruntu”, Marco Cassin). Oprócz tego we wrześniu 2014 r. zorganizowano dwa spotkania na temat definicji, wartości, zarządzania terenami podmiejskimi oraz strategii ich rozwoju.

Efektem finalnym po ukończeniu analizy GIS będzie opracowanie „Wytycznych w zakresie zarządzania i rozwoju obszarów podmiejskich oraz wdrażania partnerstw miejsko-wiejskich” w oparciu o ekologiczne „porozumienia miejsko-wiejskie”.

Wyzwania

Zdaniem osób odpowiedzialnych za pilotaże, głównym wyzwaniem projektu pilotażowego było rozpoczęcie dialogu między interesariuszami, mającymi różne kompetencje, cele oraz zasoby i którzy reprezentowali różne szczeble terytorialne (od szczebla regionalnego po lokalne władze obszarów podmiejskich). Oprócz tego, zrozumienie tematycznej złożoności zagadnień związanych z EXPO 2015, tzn. projektów, inicjatyw, wielopłaszczyznowych doświadczeń jak też

„Uprawa ryżu w „Parku ryżowym” w regionie Lombardii”
(Jacuniak-Suda 2013)





Prezentacja rezultatów pilotażu projektu URMA na spotkaniu komitetu sterującego w Mediolanie. (Jacuniak-Suda 2013)

identyfikacja mocnych stron i szans powodowało pojawianie się zarówno możliwości jak i problemów. Szczególnie trudno jest zrozumieć dynamikę lokalnych zmian/trendów w zakresie presji urbanizacyjnej wywieranej na obszary podmiejskie, np. w zakresie zaludnienia czy aktywności biznesowych. Zarządzanie obszarami podmiejskimi wymaga zintegrowanego podejścia polegającego na stosowaniu przekrojowych polityk oraz inicjatyw. Niemniej jednak, ich wdrażanie oraz rozwój stanowi spore wyzwanie.

Podsumowując, znalezienie najodpowiedniejszego kompromisu między lokalnymi potrzebami, celami polityki regionalnej oraz celami projektu URMA INTERREG IV C jest problematyczne. Ponadto, koordynacja narzędzi planowania w ramach zarządzania projektem jest również skomplikowana.

Wnioski

Projekt pilotażowy pokazuje, że duże międzynarodowe, krajowe, czy regionalne wydarzenia, takie jak EXPO 2015, lub inne regionalne imprezy, tj. targi ogrodnicze, lub budowlane mogą stanowić siłę sprawczą i zachętę do powstawania miejsko-wiejskich partnerstw. Wydarzenia te stanowią platformę wymiany know-how i rozwijania wspólnych inicjatyw pomiędzy uczestnikami z obszarów miejskich i wiejskich. Poza tym, wskazują na miejscowe i regionalne zasoby wewnętrznego potencjału, w postaci innowacyjnych metod, rozwiązań czy produktów. Równocześnie, przynajmniej w przypadku EXPO 2015 okazało się istotne przywiązywanie uwagi do niewielkich, lokalnych oddolnych projektów, jako że mogą one służyć jako wzorce dla całego regionu w zakresie miejsko-wiejskiej współpracy (np. „Parco delle Risaie”, „Associazione Buon Mercato di Corsico”).

WNIOSKI I REKOMENDACJE

Definicja partnerstw miejsko-wiejskich, przedstawiona na tle projektu URMA odnosi się do inicjatyw współpracy projektowej między różnymi podmiotami w obszarze metropolitalnym i ich wiejskiego zaplecza, mających na celu utworzenie trwałych i elastycznych struktur współpracy. Warunkiem koniecznym powstania współpracy miejsko-wiejskiej jest obustronnie odczuwana potrzeba bardziej efektywnej współpracy między zaangażowanymi

Następnie, analiza wykorzystująca System Informacji Geograficznej (GIS) wykazała, że jest to użyteczne narzędzie identyfikacji walorów obszarowych oraz zagrożonych i zniszczonych terenów, w celu ich ochrony lub waloryzacji. Dodatkowo, powyższa analiza umożliwiła identyfikację potencjału właściwych/kompatybilnych funkcji pełnionych przez obszary podmiejskie (np. integracja produkcji rolnej) oraz ryzyka rozrostu miast. Analogiczna analiza może być przeprowadzona na Obszarze Metropolitalnym Florencji, Krakowa oraz na Pomorzu Zachodnim, które zmagają się z rozrostem miast. W trakcie pilotażu, stało się nader jasne, że zintegrowane podejście międzysektorowe jest bardzo pożądane na etapie dalszego wdrażania rekomendowanych środków, z uwagi na wielofunkcyjny charakter obszarów podmiejskich. Działania pilotażowe, a zwłaszcza dobre praktyki pokazują, że proaktywne i krytyczne zaangażowanie różnych interesariuszy, kreujących inicjatywy oddolne na poziomie lokalnym, są istotne dla ugruntowania ich efektów. Służą one zatem jako punkt zaczepienia dla kolejnych działań i wdrożeń w dalszej perspektywie czasowej.

Innowacyjny charakter projektu pilotażowego obejmuje metody wieloskalowe i holistyczne, w tym analizę GIS wykorzystywaną w celu badania licznych funkcji obszaru podmiejskiego. Rekomendowane narzędzie, w postaci „ekologicznych porozumień miejsko-wiejskich” jest innowacyjnym narzędziem tworzenia miejsko-wiejskich partnerstw. Dodatkowym novum jest zidentyfikowanie i wypracowanie różnych kryteriów typologii przestrzennych Lombardii (obszary odnowy, obszary transformacji) opartych na analizie danych regionalnych. Po raz pierwszy poszczególne funkcje i walory obszarów podmiejskich w regionie Lombardii zostały naukowo zbadane.

interesariuszami, oparta na dostrzeganiu obustronnych korzyści. Potrzeby współpracy w projektach pilotażowych są odpowiedzią na szereg zagrożeń, takich jak presja szerokiej ponadregionalnej współpracy, problemy z niezrównoważoną i regionalnie podzieloną produkcją rolniczą, wizja gwałtownej suburbanizacji oraz utrata walorów rejonów podmiejskich.

W szczególności, projekt pilotażowy w regionie Hamburga, zainicjowany przez Wolne Hanzeatyckie Miasto Hamburg jest zakrojoną na szeroką skalę, transgraniczną miejsko-wiejską inicjatywą, identyfikującą obszary przyszłej współpracy w zakresie energii odnawialnej, turystyki, działalności rolniczej, przemysłu spożywczego oraz logistyki. Oprócz korytarza wzdłuż Cieśniny Fehmarn bliższa współpraca miejsko-wiejska na trasie jutlandzkiej (korytarz wzdłuż autostrady A7/E45) stanowi wsparcie dla dynamiki rozwoju północnych Niemiec i zachodniej Danii. Projekt pilotażowy przede wszystkim identyfikuje znaczenie wiejskich obszarów dla małych i średniej wielkości miast na trasie jutlandzkiej. Następnie odpowiada na pytanie jakie potencjały współpracy i jej bodźce – również dla rozwoju obszarów miejskich – powstają w „biegunach wzrostu” takich jak Hamburg, Kiel, Flensburg, Aarhus i Aalborg. Rozwijająca się miejsko-wiejska współpraca na trasie jutlandzkiej może zatem stanowić przykład prototypowego transgranicznego obszaru funkcjonalnego.

Efektom projektu będzie profil statystyczny trasy jutlandzkiej oraz trójjęzyczny informator, który posłuży celom promocyjnym. Rekomendacje zostaną zamieszczone w planie wdrożeniowym, który również określa, które projekty powinny być realizowane. Wymienione efekty zostaną w przyszłości wykorzystane w ramach strategii inteligentnej specjalizacji na całej trasie jutlandzkiej jak i na jej poszczególnych odcinkach. Jednym z oczywistych aspektów innowacji jest to, że podmioty reprezentujące sektor publiczny i regionalną sferę polityczną wykazały się prawdziwym zrozumieniem potrzeby współpracy ponad granicami administracyjnymi. Postrzegają one trasę jutlandzką jako obszerną, transgraniczną przestrzeń funkcjonalną, gdzie powinno się zarówno rozwijać istniejący potencjał jak też minimalizować obecne deficyty, w imię wspólnych korzyści. Nawet jeśli występują korzyści to powstałe partnerstwa mają charakter tymczasowy na poziomie regionalnym i publicznym, co wzbudza obawę na temat ich dalszego wdrażania, dlatego kluczowe jest zaangażowanie interesariuszy (burmistrzowie, przedsiębiorcy) na szczeblu lokalnym, gdzie powstaje szereg inicjatyw tworzenia aglomeracji.

Projekt pilotażowy w regionie Twente przedstawia formę miejsko-wiejskiej współpracy w metropolitarnym obszarze podmiejskim, która jest skoncentrowana na odbudowie miejscowych i regionalnych łańcuchów żywności. Szczegółowej analizie poddano tematykę innowacji oraz transferu wiedzy. Oczekuje się, że przyczyni się to do wzmocnienia regionalnej gospodarki oraz uchronienia charakterystyczne cechy krajobrazu przed rolnictwem wielkoobszarowym. Pilotaż przyczynia się do tworzenia miejsko-wiejskich partnerstw za pomocą odnowienia bezpośrednich kontaktów pomiędzy producentami i konsumentami, a zatem między rolnikami, przedsiębiorcami i mieszkańcami miast, dodatkowo pilotaż wzmacnia znaczenie produkcji spożywczej.

Bardzo istotnym elementem jest uznanie roli programu LEADER oraz innych programów w procesie pozyskiwania kontaktów i wiedzy, w celu ponownego odkrycia walorów i potencjału obszarów wiejskich. Kontakty te mogą obecnie być wykorzystane w tworzeniu partnerstw miejsko-wiejskich. Do efektów pilotażu zaliczamy: regionalną strategię żywności, regionalny rynek żywności, regionalne centrum dystrybucji w Borne oraz miejskie gospodarstwa w Enschede. Innowacją w projekcie jest zaangażowanie studentów regionalnych uczelni w kształtowanie poszczególnych działań pilotażowych.

Projekt przyczynia się do wspierania zrównoważonego rozwoju regionalnego na następujących poziomach: ekonomicznym – przez wytwarzanie wysokiej jakości produktów regionalnych, tworząc i zachowując wartość dodaną w regionie; społecznym – zapobiegając odpływowi ludzi młodych, angażując ludzi niepełnosprawnych; kulturalnym – zachowując krajobraz kulturalny, tereny rekreacyjne i regionalną tożsamość; ekologicznym – promując skracanie tras dostaw. Poprzez współpracę między sektorem publicznym (Gminy Borne i Enschede), sektorem prywatnym (przedsiębiorcy), trzecim sektorem („Portal Zielonej Wiedzy” w Twente) oraz sektorem akademickim (szkoły oraz uniwersytety) pilotaż stanowi wzorzec wykorzystania modelu poczwórnej helisy w tworzeniu partnerstw miejsko-wiejskich. W szczególności pozytywna perspektywa dotyczy długoterminowego ugruntowania pilotażu w sferze ekonomicznej z uwagi na zaangażowanie się przedsiębiorców oraz współpracę z uniwersytetami w zakresie innowacji oraz transferu wiedzy.

Sesja „burzy mózgów” nad trzema programami pilotażowymi podczas spotkania projektowego w Pleven (Korb 2014)



Projekt pilotażowy w Lombardii reprezentuje przykład miejsko-wiejskiej współpracy w odniesieniu do szerokiego obszaru funkcjonalnego i ram projektowych podmiejskiej strefy Mediolanu znajdującej się wewnątrz obszaru metropolitalnego. Wzrastające ryzyko rozrostu miejskiego było zachętą do rozwoju metod umożliwiających zbadanie charakterystyki i funkcji obszarów podmiejskich. Tereny wystawiennicze EXPO 2015 i jego otoczenie stanowiły doskonały przykład zarządzania i transformacji obszarów podmiejskich. Jednakże możliwości ochrony wiejskich obszarów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie miast i zarządzanie nimi stanowi wyzwanie, które należy poddać dalszej analizie. Przez wykorzystanie innowacyjnych metod zarządzania obszarami podmiejskimi, nastąpiło wzmocnienie powiązań miejsko-wiejskich, co przyczyniło się do rozwoju partnerstw. "Park ryżowy" jest przykładem wielofunkcyjnego obszaru, użytkowanego w celach rolniczych, wypoczynkowych i ekologicznych (zbieranie deszczówki, regulacja klimatu) – jako inicjatywy całkowicie oddolnej. Jedną z innowacji w projekcie było wykorzystanie wieloskalowej holistycznej metodologii, aby zbadać naturę obszarów podmiejskich Mediolanu. W szczególności analiza GIS (określenie "status quo") pomogła zidentyfikować walory oraz słabe i mocne strony obszarów podmiejskich. Głównym efektem pilotażu jest wydanie dokumentu "Wytyczne zarządzania terenami podmiejskimi/rozwoju terenów podmiejskich oraz wdrażania partnerstw miejsko-wiejskich", które zintegrowano z Regionalnym Planem Terytorialnym i Prawem Regionalnym w zakresie Redukcji Zużycia Gruntu w Lombardii. W dalszej perspektywie, opracowane wytyczne będą wspierać rozwój inicjatyw oddolnych i ochronę wielofunkcyjnego charakteru tych obszarów, przy użyciu „ekologicznych porozumień miejsko-wiejskich”, które stanowią rekomendowany wynik pilotażu.

Z analizy trzech powyższych projektów wynikają następujące rekomendacje:

- Wykorzystywanie doświadczenia z dotychczasowych i obecnych programów unijnych oraz krajowych (INTERREG, LEADER, MORO9) jako źródła kontaktów oraz know-how jest istotne w trakcie tworzenia partnerstw miejsko-wiejskich.
- Międzynarodowe, krajowe i regionalne imprezy (tj. EXPO, targi budowlane i ogrodnicze) powinny być traktowane jako zachęta i możliwość poznania miejsko-wiejskich partnerstw.

- Motywowanie miejscowych liderów politycznych (burmistrzowie, radni), organizacji pozarządowych i przedsiębiorców do aktywnego angażowania się w partnerstwa miejsko-wiejskie jest kluczowe. W szczególności przedsiębiorcy powinni przejmować odpowiedzialność za projekt w trakcie realizacji i działać jako jego siła sprawcza.
- Angażowanie młodzieży oraz zastosowanie modelu poczwórnej helisy w procesie powstania i rozwoju miejsko-wiejskich partnerstw jest sposobem osiągnięcia innowacyjności w zakresie metod i problematyki regionalnej.
- Przypuszczalnie, istniejące projekty wspierające tworzenie miejsko-wiejskich partnerstw mogą być nieznanne regionalnym politykom oraz rządowi. Zatem zachodzi potrzeba lepszej wymiany informacji na regionalnym i lokalnym poziomie tworzenia projektu, aby zabezpieczyć prawidłowe wsparcie i transfer dobrych praktyk do innych obszarów.
- Z uwagi na różnorodność tematyczną oraz złożoność powiązań występujących w partnerstwach miejsko-wiejskich, powinno się wykorzystywać elastyczne formy finansowania międzysektorowego. Istnieje zatem potrzeba podnoszenia świadomości wśród polityków lokalnych i regionalnych, na temat korzyści wynikających ze Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych ZIT oraz Rozwoju Lokalnego Kierowanego przez Społeczność RLKS.
- Projekty pilotażowe pokazują, że funkcjonalne zależności między obszarami miejskimi i wiejskimi przenikają granice administracyjne i nierzadko państwowe. Z tego powodu, odpowiednie obszary funkcjonalne powinny zostać odzwierciedlone w krajowych i regionalnych planach zagospodarowania przestrzennego, tak aby planiści przestrzenni mogli uwzględnić zarówno opóźnienia w rozwoju przestrzennym jak i potencjał wspólnych możliwości ich zwalczania.
- Projekty pilotażowe okazały się efektywną formą ożywienia dialogu oraz poczucia współodpowiedzialności i regionalnej solidarności wśród zaangażowanych uczestników (grupy mieszkańców miast, organizacje pozarządowe, lokalne i regionalne samorządy, studenci). Kiedy projekt URMA dobiegnie końca, pożądane jest dalsze wsparcie pilotażów przez władze regionalne.

9 Federalny program demonstracyjny na rzecz ponadregionalnych miejsko-wiejskich partnerstw w Niemczech



REDAKCJA

URMA- Partnerstwa miejsko-wiejskie w obszarach metropolitarnych

www.urma-project.eu

Projekt współfinansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF) w ramach Programu INTERREG IVC.

Publikacja odzwierciedla jedynie stanowisko autora i partnerów projektu. Komisja Europejska oraz instytucja zarządzająca nie ponoszą odpowiedzialności za jakikolwiek sposób wykorzystania zawartych w niej informacji.

Opracowanie i koordynacja

Partner wiodący

Marta Jacuniak-Suda (osoba kontaktowa)

Prof. Dr. Jörg Knieling

Andreas Obersteg

Planowanie urbanistyczne i rozwój regionalny

Uniwersytet HafenCity w Hamburgu, Niemcy

www.hcu-hamburg.de

Projekt i grafika: frischfang, Rostock, <http://www.frischfang.de>

Podziękowania

Dziękujemy partnerom projektu URMA zaangażowanym we wdrożenie projektów pilotażowych za informacje i komentarze na temat wstępnej wersji raportu końcowego (w kolejności alfabetycznej): Gminie Borne (Dr. Martin Verbeek), Gminie Enschede (Rolf Oldejans), Ministerstwu Rozwoju Miejskiego i Środowiska Wolnego Hanzeatyckiego Miasta Hamburg/ Georg Consulting (Petra Pelster, Guido Sempell, Dr. Silvia Stiller), Regionowi Lombardii/ Eopolis Lombardia (Marta Brocca, Dr. Angela Collucci, Chiara Cortinovis). Wreszcie, jesteśmy bardzo wdzięczni Mareike Korb (REM-Consult) za jej ciągłe wsparcie podczas wdrażania pilotaży.

Wrzesień 2014

ISBN: 978-83-937147-6-6

Wszelkie ilustracje są chronione prawami autorskimi i są własnością ich posiadaczy.

