AUTOREFERAT

1. **Imię i nazwisko:**

   Mikołaj Tomaszyk

2. **Posiadane dyplomy, stopnie naukowe/artystyczne – z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytuły rozprawy doktorskiej**

Tytuł zawodowy licencjata na kierunku politologia (specjalność: administracja samorządowa) uzyskałem 28 czerwca 2004 roku w Instytucie Nauk Politycznych i Dziennikarstwa na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Tytuł zawodowy magistra na kierunku politologia (specjalność: administracja europejska) uzyskałem 3 lipca 2006 roku w Instytucie Nauk Politycznych i Dziennikarstwa na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

W dniu 11 lipca 2011 roku uzyskałem stopień naukowy doktora w dziedzinie nauk społecznych w zakresie nauk o polityce, broniąc pracę pt. Ponadnarodowe i międzyrządowe zmiany w Unii Europejskiej po Traktacie ustanawiającym Konstytucję dla Europy, napisaną pod kierunkiem prof. zw. dra. hab. Zbigniewa Czachóra.

Ponadto w 2015 roku uzyskałem stypendium naukowe dla młodych doktorów w ramach projektu pt. „UAM – Unikatowy Absolwent = Możliwości. Wzrost potencjału dydaktycznego Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza poprzez proinnowacyjne kształcenie w języku angielskim, interdyscyplinarność, e-learning, inwestycje w kadry". W ramach zdobytego wsparcia odbyłem staż naukowy na Uniwersytecie Viadrina, Frankfurt nad Odrą w terminie od 1.X.2015-31.XI.2015.

W kolejnym roku otrzymałem wsparcie w ramach programu Erasmus + Staff Mobility for Teaching mobility agreement – w edycji 2016/2017, w trakcie którego zorganizowałem pobyt badawczy i dydaktyczny na Leibniz Universität Hannover, Institut für Politische Wissenachaft w zakładzie prof. dr. Lempke.

Jestem stypendystą DAAD i w ramach stypendium finansującego wymianę naukowców odbyłem staż na Uniwersytecie w Greifswaldzie.

Dodatkowo ukończyłem w terminie 1 kwietnia – 30 czerwca 2016 pięciomodułowy kurs pt. *Kształcenie na odległość. Prowadzenie zajęć dydaktycznych na platformie Moodle*,

organizator kursu UAM; kurs pt. *Badania ilościowe w naukach społecznych* zorganizowany przez Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych o/ Poznań; kurs nt. *Organizacja i finansowanie publicznego transportu zbiorowego w latach 2014-2020.*

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych/ artystycznych

W trakcie studiów doktoranckich pracowałem w charakterze nauczyciela języka niemieckiego w placówkach oświatowych gminy Siedlec oraz Nowy Tomyśl. Ponadto byłem ankieterem w Centrum Badania Opinii i Rynku „Pentor", gdzie współtworzyłem Centrum Badań Telefonicznych funkcjonujące w systemie CATI. W latach 2011-2012 byłem zatrudniony na stanowisku adiunkta w Instytucie Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk, w Zakładzie Europeistyki; w latach 2011-2012 na stanowisku adiunkta w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim, w Zakładzie Bezpieczeństwa Narodowego; w latach 2015-2018 na podstawie umowy cywilnoprawnej współpracowałem z Wyższą Szkołą Bankową w Poznaniu. Od 1 października 2012 roku jestem zatrudniony na stanowisku adiunkta w Zakładzie Studiów nad Bezpieczeństwem na Wydziale Nauk Politycznych i Dziennikarstwa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Pełnione przeze mnie funkcje na Wydziale to:

a. koordynator ds. utworzenia kierunku logistyka w Instytucie Kultury Europejskiej w Gnieźnie, od dnia 1 września 2017 roku,
b. koordynator seminarium naukowo-szkoleniowego pt. Bezpieczne miasto,
c. pełnomocnik Dziekana ds. kształcenia ustawicznego,
d. kierownik studiów II stopnia na kierunku Bezpieczeństwo narodowe,
e. członek Wydziałowej Rady Społecznej,
f. członek Wydziałowej Komisji Rekrutacyjnej dla przeprowadzenia postępowania rekrutacyjnego na kierunku Bezpieczeństwo narodowe – studia stacjonarne i niestacjonarne drugiego stopnia,
g. członek Rektorskiego Zespołu ds. wdrożenia działań w ramach programu „Zielony Uniwersytet".

W trakcie mojej pracy dydaktycznej prowadziłem zajęcia ze studentami studiów I i II stopnia oraz studiów podyplomowych w ramach następujących przedmiotów: Zarządzanie jakością i audyt w administracji publicznej; Służby, inspekcje i straże, Lokalne bezpieczeństwo komunikacyjne. Wypromowałem 60 licencjatów. Byłem również recenzentem prac

magisterskich pisanych na Uniwersytecie Viadrina w ramach programu Double diploma. Pełnię rolę recenzenta pomocniczego w dwóch przewodach doktorskich.

Jestem pomysłodawcą i organizatorem cyklu seminariów naukowo-szkoleniowych pt. Bezpieczne miasto – Save and secure city. Zainicjowałem powołanie międzyuczelnianego zespołu naukowego, którego cel to opracowanie wspólnej siatki pojęć dotyczących polityki bezpieczeństwa w publicznym transporcie zbiorowym, procedur zarządzania ryzykiem i reagowania kryzysowego na sytuacje nadzwyczajne.

4. Wskazanie osiągnięcia wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003r. o stopniach naukowych i tytule oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2017r., poz. 1789.)

Zgodnie z art. 16 ust 2. Ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2017r., poz. 1789) jako osiągnięcie stanowiące podstawę do ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego wskazuję monografię oraz cykl publikacji zatytułowany ***Transport publiczny w polityce miejskiej miast wojewódzkich i ośrodków subregionalnych***, na który składa się 20 publikacji: 1 monografia naukowa, 2 redakcje monografii naukowej, 2 artykuły w czasopismach naukowych w języku angielskim, 8 artykułów w czasopismach w języku polskim, 7 rozdziałów w pracach zbiorowych.

a) tytuł osiągnięcia naukowego/artystycznego

Transport publiczny w polityce miejskiej miast wojewódzkich i ośrodków subregionalnych

b) autor/autorzy, tytuł, tytuły publikacji, rok wydania, nazwa wydawnictwa

Monografie naukowe:

Tomaszyk M., *Transport publiczny w polityce miejskiej subregionów Leszna, Piły i Konina. Studium analityczno - porównawcze w perspektywie zrównoważonego rozwoju,* Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2019. [Recenzenci wydawniczy: prof. zw. dr hab. Jerzy Konieczny; prof. UW dr hab. Tomasz Grzegorz Grosse]

Redakcja naukowa monografii:

Tomaszyk M. (red.), *Bezpieczeństwo w lokalnym transporcie publicznym na przykładzie Aglomeracji Poznańskiej – podejście interdyscyplinarne*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2018. [Recenzenci wydawniczy: prof. zw. dr hab. Jerzy Konieczny; dr hab. inż. Adam Kadziński]

Tomaszyk M., Konieczny J., (red.), *Straż gminna. Oceny, wnioski i rekomendacje*, 1991-2016, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2016. [Recenzent wydawniczy: prof. UAM dr hab. Robert Kmieciak]

Artykuły w czasopismach naukowych w języku angielskim:

1. Tomaszyk M., *Participation of city residents in the ongoing activities of public transportation providers*, "Przegląd Politologiczny" nr 4/2018, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2018.
2. Tomaszyk M., *Action against smog at local government level in relation to urban public transport: evidence from selected polish cities*, "Urban Development Issues Scientific Qurterly of Urban Development Institute", Rok XIII Zeszyt IV/2017.

Artykuły w czasopismach naukowych w języku polskim:

1. Tomaszyk M., Kaczmarek A., *Integracja publicznego transportu zbiorowego na przykładzie Aglomeracji Poznańskiej – opinie włodarzy gmin*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna", 44/2018. Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2018.
2. Tomaszyk M., *Skutki dofinansowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie aglomeracji poznańskiej*, „Problemy Transportu i Logistyki", 1/2018 (41), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2018.
3. Tomaszyk M., *Wybrane elementy polityki jakości komunikacji publicznej w aglomeracji poznańskiej na przykładzie standardów Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu*, „Polityka i Społeczeństwo", 3(15)2017, Rzeszów 2017.
4. Tomaszyk M. *Bezpłatna komunikacja podczas alertu smogowego*, „Przegląd Komunalny" nr 12/2017, Wydawnictwo Abrys, Poznań 2017.
5. Tomaszyk M., *Przykłady działań polskich i niemieckich organizatorów publicznego transportu zbiorowego na rzecz partycypacji mieszkańców miast w bieżącym koordynowaniu i zarządzaniu siecią transportu miejskiego*, „Przegląd Politologiczny", 4/2016, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2016.
6. Tomaszyk M., *Kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej – uwagi na marginesie dotychczasowej współpracy i propozycji przyłączania ościennych gmin do miasta Poznania*, „Środkowoeuropejskie Studia Polityczne" nr 1/2016, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2016.

7. Tomaszyk M., *Człowiek – technika – środowisko – uwagi na marginesie encykliki papieskiej Laudato si'*, „Teologia i Moralność" nr 5/2016, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Teologicznego UAM, Poznań 2016.

Rozdziały w pracach zbiorowych

1. Tomaszyk M., *Potencjał współpracy subregionalnej w nowym budżecie unijnym 2014+*, [w:] Antkowiak P. (red.), *Subregionalny Katalog Zmian Gospodarczych i Mechanizmów Zaradczych*, Poznań 2013.
2. Tomaszyk M., *Elementy debaty o strażach gminnych*, [w:] Rondalska D., *Straż miejska w kreowaniu kaliskiej przestrzeni przyjaznego bezpieczeństwa*, Kalisz 2014.
3. Tomaszyk M., *Zabezpieczenie potrzeb komunikacyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Poznańskiej – organizacja, zarządzanie, inwestycje, propozycje zmian*, [w:] Konieczny J., Kamprowski R.,(red.), *Bezpieczne miasto w nadzwyczajnych zagrożeniach środowiskowych. Ochrona ludności i ratownictwo*, Inowrocław 2016.
4. Tomaszyk M., Wyczałek M., *Miejska aplikacja fix my street narzędziem podnoszącym sprawność działań służb miejskich w tym straży gminnych*, [w:] J. Konieczny, M. Tomaszyk (red.), *Straż gminna. Oceny, wnioski i rekomendacje. 1991-2016*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2016.
5. Tomaszyk M., Wyczałek M., *Rola systemów wspomagania dowodzenia w zapewnieniu bezpieczeństwa w środkach komunikacji miejskiej w Aglomeracji Poznańskiej na przykładzie MPK Poznań*, [w:] Konieczny J i in. (red.), *Nowe technologie w środowisku bezpieczeństwa zdrowotnego. Monitoring-obrazowanie-modelowanie*, Inowrocław-Bydgoszcz, Poznań 2017.
6. Tomaszyk M., *Uwagi na marginesie jubileuszu 25 lat funkcjonowania straży gminnych (miejskich) w Polsce*, [w:] R. Poklek, D. Hybś, S. Pich (red.), *Straż gminna (miejska) w strukturach systemu bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Pedagogiczno-Artystycznego Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Kalisz 2018.
7. Tomaszyk M., *Bezpieczeństwo w miejskim publicznym transporcie zbiorowym – propozycja zintegrowanego podejścia*, [w:] Tomaszyk M. (red.), *Bezpieczeństwo w lokalnym transporcie publicznym na przykładzie Aglomeracji Poznańskiej – podejście interdyscyplinarne*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2018.

c) Omówienie celu naukowego/artystycznego ww. prac i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania

Reforma samorządowa z początku lat 90-tych XX wieku w Polsce jak również proces decentralizacji sprawiły, że przed jednostkami samorządu terytorialnego zostały postawione nowe zadania oraz otwarte możliwości ich realizacji. Restytucja samorządu terytorialnego jest kluczowym elementem transformacji ustrojowej w Polsce w latach 90-tych XX wieku.

Główny obszar moich zainteresowań badawczych skupia się wokół polityki miejskiej w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego miast wojewódzkich, ośrodków subregionalnych oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego położonych wokół nich i tworzących jeden obszar funkcjonalny. Moje dalsze zainteresowania naukowe dotyczą form i metod współdziałania na tych obszarach służb, inspekcji i straży odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w transporcie publicznym i za porządek publiczny. Podstawą do wyodrębnienia takiego przedmiotu badań jest dostrzeżenie, iż „reaktywując samorząd gminny w Polsce, uznano, że kategoria interesu lokalnego ma charakter obiektywny. Jednak interes lokalny może i często różni się od interesów ponadlokalnych. Te różnice i sposób szukania kompromisu – to pierwsza kwestia zasługująca na uwagę w kontekście dyskusji o zarządzaniu rozwojem obszarów funkcjonalnych”[1]. Aktualna sytuacja społeczna stwarza wiele możliwości współpracy między sąsiadującymi ze sobą jednostkami samorządu terytorialnego. Tworzące się relacje mogą mieć charakter formalny lub nieformalny. Warto zauważyć, iż terminy „współpraca”, „współdziałanie” są traktowane jako wyrazy bliskoznaczne[2]. W literaturze ekonomicznej i prawniczej występują zamiennie, natomiast w opracowaniach geografów społeczno-ekonomicznych w odniesieniu do obszarów metropolitalnych mówi się najczęściej o współpracy lub kooperacji. Z kolei na gruncie nauki o polityce na określenie różnych form współdziałania gmin stosuje się pojęcia „integracja”, „współpraca”, „współdziałanie”. To pierwsze zakłada zbudowanie ścisłego związku funkcjonalnego, który na skutek połączenia instrumentów prawnych i finansowych podejmuje się prowadzenia wspólnej dla kilku jednostek polityki w określonej dziedzinie polityk komunalnych. Używając pojęcia współpracy, określa się nieformalne zrzeszenia jednostek, przyjmujących za metodę współdziałania otwartą metodę koordynacji. Na tej podstawie można określić skalę sformalizowania instytucjonalnej współpracy, na której najbardziej

[1] M. Grochowski, *Samorządność lokalna a terytorialny wymiar rozwoju. Zarządzanie obszarami funkcjonalnymi*, „Mazowsze. Studia Regionalne nr 15/2014. Analizy i Studia”, s. 120.
[2] M. Furmankiewicz, *Funkcjonalno-przestrzenne sieci współpracy samorządów lokalnych*, „Studia Regionalne i Lokalne”, Nr 1 (8) 2002, s. 6.

zaawansowaną prawnie formą będzie szczebel samorządu – powiatu metropolitalnego, zaś na przeciwległym biegunie uplasuje się kooperacja bez formy prawnej. Analizę tych form współpracy w odniesieniu do aglomeracji poznańskiej podjąłem w artykule pt. *Kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej – uwagi na marginesie dotychczasowej współpracy i propozycji przyłączania ościennych gmin do miasta Poznania*, który został opublikowany w czasopiśmie „Środkowoeuropejskie Studia Polityczne" nr 1/2016.

Czerpiąc z dorobku teoretycznego teorii integracji europejskiej na określenie formalnej współpracy jednostek samorządu terytorialnego, można, pod pewnymi warunkami, używać pojęcia: „integracja"; „integracja polityczna", „gospodarcza", „integracja polityk branżowych", np. transportowej. Przy czym pod pojęciem „integracji" należy rozumieć „tworzenie i podtrzymywanie intensywnych i zróżnicowanych wzorów interakcji pomiędzy wcześniej autonomicznymi jednostkami[3] oraz proces osiągania na danym terytorium poczucia wspólnoty oraz instytucji i praktyk (...)"[4].

Sferę relacji konkurencyjnych i kooperacyjnych określa się również słowem „koopetycja"[5]. Trudno kwestionować naukowe uzasadnienie takiego nazywania jednoczesnych relacji konkurencyjnych i kooperacyjnych, które charakteryzują poszczególne jednostki i ich organy władzy wykonawczej. Zastrzeżenia mogą się jednak pojawić w warstwie semantycznej pojęcia, gdyż na gruncie polskiego prawa samorządowego funkcjonuje pojęcie „petycja", używane w sensie zwracania się do władz z petycją. Zaś koopetycja mogłaby w potocznym znaczeniu być rozumiana jako petycja złożona wspólnie przez kilka niezależnych od siebie podmiotów połączonych celem złożenia petycji w określonej sprawie.

Celem moich badań prowadzonych pomiędzy 2012 a 2019 rokiem było określenie charakteru polityki prowadzonej przez samorządy terytorialne obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich i ośrodków subregionalnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynikającej z zadań własnych i zleconych. Na tej podstawie określam dynamikę zmian zachodzących w jednostkach samorządu terytorialnego, ich wpływ na formy i przedmiot współpracy między nimi, na tworzenie się sieciowych relacji na przykładzie wybranych branżowych polityk miejskich zwłaszcza w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego.

---

[3] P. J. Borkowski, *Polityczne teorie integracji międzynarodowej*, Difin, Warszawa 2007, s. 16, Za R. J. Harrison, *Europe in Question: Theories of Regional International Integration*, London 1974, s 14.
[4] Ibidem, s. 16, Za: W. Wallace, *Introduction*, [w:] W. Wallace (eds.) *The dynamics of European Integration*, London 1990, s.9.
[5] P. Bartkowiak, M. Koszel, *Koopetycja jednostek samorządu terytorialnego*, „Przegląd Organizacji", nr. 9/2015, s.69

Problem badawczy dotyczy sposobu, w jaki administracja, władze gmin i ich jednostki organizacyjne należące do obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich i ośrodków subregionalnych, współpracują ze sobą w obszarze polityki miejskiej w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego. Na jakich zasadach funkcjonują struktury systemu międzygminnej, sieciowej współpracy definiowane jako wnętrze regionów oraz mechanizmy ich zmiany i regulacji? Czy i jaką rolę odgrywa transport publiczny w walce o lokalną i regionalną władzę? Jakie jest miejsce polityki transportowej w walce politycznej między lokalnymi ugrupowaniami? Czy organizacja publicznego transportu zbiorowego jest płaszczyzną współpracy między tymi ugrupowaniami?

Na przykładzie struktur międzygminnej sieciowej współpracy zaobserwować można rozwój relacji między jednostkami samorządowymi (władzą uchwałodawczą i wykonawczą), której przedmiot stanowi wspólne wykonywanie różnych zadań publicznych. Egzemplifikacją tych zmian jest współpraca organów wykonawczych jednostek samorządu terytorialnego w odniesieniu do publicznego transportu pasażerskiego, polegająca na integracji instrumentów organizacyjnych, nadzorczych i zarządczych. Proces ten polega na przekazywaniu realizacji zadania innej jednostce samorządu terytorialnego, powołanej nowej jednostce organizacyjnej lub na ustanowieniu dodatkowego szczebla samorządowego - związku metropolitalnego. W ślad za przekazaniem zadania publicznego jego cedent musi zapewnić środki finansowe na świadczenie określonego rodzaju usług publicznych. Ponadto ma prawo do określenia pożądanej jakości tych usług, standardów ich świadczenia, które łącznie mają prowadzić do zaspokojenia potrzeb mieszkańców w stopniu adekwatnym do ich oczekiwań.

Integrację transportu publicznego należy odróżnić od prowadzenia przez kilka jednostek wspólnej polityki transportowej. Jest ona wówczas rozumiana jako współpraca administracji jednostek samorządu terytorialnego polegająca na koordynacji działań w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego, określeniu kultury mobilności na danym terenie, synchronizacji działań organizatorskich w zakresie polityki parkingowej, inwestycyjnej i zarządu nad drogami publicznymi, nadzoru nad ruchem i sterowania nim z wykorzystaniem technologii teleinformatycznych. Wsparcie dla tak rozumianej polityki transportowej stanowi integracja taryfowo-biletowa, rozkładów jazdy i standardów świadczonych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz demonopolizacja funkcji organizatorskich i operatorskich z wyraźnym wyodrębnieniem zasad wzajemnych rozliczeń. Celem tak pojmowanej polityki transportowej w świetle zrównoważonego rozwoju jest dążenie do zmiany kultury mobilności miejskiej i oddziaływanie na zachowania komunikacyjne mieszkańców polegające na podnoszeniu udziału transportu pasażerskiego w dziennym ruchu

pasażerskim w układzie gminnym, międzygminnym i innych. Wypracowane przeze mnie i stanowiące wkład w rozwój nauki o samorządzie terytorialnym zintegrowane podejście do miejskiej polityki transportowej będzie polegało na ścisłej koordynacji działań administracyjnych, zarządczych i politycznych między sąsiadującymi jednostkami terytorialnymi wykazującymi funkcjonalną współzależność w odniesieniu do wszystkich polityk komunalnych, których zakresy tematyczne tworzą wspólny zbiór tematyczny z polityką transportową. Pojęcie to wywiodłem z poziomej klasyfikacji, dla której kryterium podziału utworzono z wydzielenia jednostek terytorialnych, w których obrębie wykonuje się dane operacje transportowe. Zaś tereny miejskie wcielone w obszar funkcjonalny usług transportowych ośrodka subregionalnego sprecyzowałem za pomocą określenia „ruchu pasażerskiego" na danym obszarze jak i przyległych terenów, które z punktu widzenia transportu miejskiego stanowią terytorialną jedność[6]. Stąd przyjęte przeze mnie podejście funkcjonalne do definiowania jednostek przestrzennych.

Przedmiot badań obejmuje polityczne uwarunkowania decyzji i działań władz lokalnych, ich jednostek organizacyjnych oraz komunalnych związków międzygminnych pełniących zadania organizatora przewozów w publicznym transporcie zbiorowym a także ich wpływ na lokalne życie polityczne w odniesieniu do zagadnienia mobilności mieszkańców gmin tworzących obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych i miast wojewódzkich.

Województwo wielkopolskie od 1 stycznia 1999 roku tworzą tereny byłych województw: pilskiego, poznańskiego, kaliskiego, leszczyńskiego i konińskiego. Byłe miasta wojewódzkie: Piła, Konin, Leszno spełniają przyjęte kryteria delimitacji ośrodków subregionalnych. Obszar byłego województwa kaliskiego z uwagi na ścisłe związki z Ostrowem Wielkopolskim pełni rolę miejskiego obszaru funkcjonalnego. Natomiast miasto Gniezno nie jest byłym miastem wojewódzkim, ale uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego zostało zdelimitowane jako ośrodek subregionalny. Nie stanowił on jednak przedmiotu niniejszych badań.

W toku prowadzonych badań, popartych doświadczeniem zdobytym w trakcie pracy na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu, Stowarzyszenia Metropolia Poznań, Burmistrza Miasta Frankfurt nad Odrą, Burmistrza Miasta Luboń, operatora publicznego transportu zbiorowego SVF Frankfurt nad Odrą, sformułowałem następujące pytania badawcze:

---

[6] K. Wojewódzka-Król, Wł. Rydzkowski, *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997, s. 364.

1. Jakiego rodzaju czynniki mają wpływ na budowanie sieci relacji międzygminnych w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego?
2. Co stanowi o tym, że organy wykonawcze i uchwałodawcze jednostek samorządu terytorialnego decydują się na zawiązywanie formalnych relacji współpracy, a inne nie wykazują takich inicjatyw?
3. W jaki sposób jednostki samorządu terytorialnego tworzące obszar funkcjonalny miasta wojewódzkiego i/lub ośrodka subregionalnego mogą wspólnie realizować zadanie publiczne polegające na organizacji i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym?
4. Na czym powinno polegać zintegrowane podejście do organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym w ośrodkach subregionalnych i ich obszarach funkcjonalnych?
5. Jaki skutek dla mobilności mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast ma podział jednostek samorządu terytorialnego granicami administracyjnymi?
6. Jaką rolę w organizacji i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym odgrywa administracja publiczna?

W oparciu o powyższe pytania sformułowałem cztery hipotezy badawcze. Pierwsza hipoteza zakłada, że władze miast ośrodków subregionalnych Konina, Leszna i Piły, w przeciwieństwie do miast wojewódzkich, nie wykazują wystarczającej determinacji w dążeniu do integracji transportu miejskiego na obszarach funkcjonalnych. Niski wskaźnik współpracy międzygminnej w dziedzinie transportu publicznego jest skutkiem zidentyfikowanych barier politycznych, formalnych: prawno-administracyjnych, finansowych i organizacyjnych. Druga hipoteza badawcza brzmi: model koncentracji zadań organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego w jednym ośrodku politycznym nie sprzyja wdrażaniu nowych metod zarządzania spójnym systemem transportu zbiorowego, nie spełnia postulatów zintegrowanego planowania rozwoju i tym samym nie odpowiada na wszystkie postulaty pasażerskie i potrzeby transportowe lokalnej społeczności. Trzecia hipoteza badawcza zakłada, że granice administracyjne między gminami tworzącymi obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych nie stanowią istotnej przeszkody we wspólnym organizowaniu i finansowaniu zadań publicznych i tym samym nie uniemożliwiają współpracy między poszczególnymi samorządami i ich jednostkami organizacyjnymi. Czwarta hipoteza badawcza skupia się wokół twierdzenia, że administracja tych jednostek samorządu terytorialnego nie jest w wystarczającym stopniu przygotowana do wsparcia zmian polityki publicznej w dziedzinie miejskiego transportu zbiorowego.

Osiągnięcie naukowe bazuje na funkcjonalnym podejściu do badania jednostek przestrzennych, które wskazuje na konieczność współpracy różnych szczebli samorządu terytorialnego w ramach zarządzania wielopoziomowego. Model wielopoziomowego zarządzania przyjmuje, że istnieje szereg płaszczyzn realizacji polityki miejskiej i polityk branżowych jednostek samorządu terytorialnego i są one wzajemnie ze sobą połączone, tworząc różnego rodzaju sieci relacji[7]. Model ten nie zakłada hierarchii płaszczyzn realizacji interesu gminy, lecz dostrzega wielość wariantów realizacji interesu jednostek terytorialnych rozumianego przez pryzmat oczekiwań mieszkańców i zaspokajania ich potrzeb. W efekcie tak prowadzonej polityki miejskiej w wybranych dziedzinach miejsce indywidualnych działań zajmuje pojęcie „wspólnego podejścia" funkcjonalnie związanych ze sobą jednostek samorządu terytorialnego, między którymi rozmywają się granice administracyjne. Metropolia, aglomeracja, obszar subregionalny są przestrzenią, gdzie rola i znaczenie poszczególnych, autonomicznych jednostek terytorialnych ulega ograniczeniu na rzecz wielości interakcji.

W odniesieniu do pojęcia „ośrodki subregionalne" przyjąłem, iż wokół nich w oparciu o historycznie ukształtowane relacje, wzmocnione zmianami społeczno-gospodarczymi okresu transformacji ustrojowej w Polsce i akcesją kraju do Unii Europejskiej, w naturalny sposób tworzą się obszary funkcjonalne. Kryteria delimitacji tych obszarów zostały przyjęte przez Rząd Rzeczpospolitej w dokumencie pt. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (dalej: KPZK), w którym za „obszar funkcjonalny" uznaje się wyodrębniony przestrzennie specyficzny kompleks terytorialny[8]. Obszary te charakteryzują się m. in.: ciągłością przestrzenną, złożoną z odrębnych administracyjnie jednostek, występowaniem obszaru miejskiego oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną złożoną z gmin miejskich, wiejskich, i miejsko-wiejskich. Miejskie obszary funkcjonalne można podzielić na cztery podtypy: ośrodków wojewódzkich (w tym metropolitalnych), regionalnych, subregionalnych i lokalnych[9].

---

[7] Szerzej: Por. A Pawłowska, *Governance jako podejście teoretyczne – kilka kwestii spornych*, Polityka i Społeczeństwo" 2016, nr 3; P. J. Borkowski, *Polityczne teorie integracji międzynarodowej*, Difin, Warszawa 2007, s. 162 i nast.; B. Kołsut, *Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego w Polsce*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań 2015; V. Lowndes, *Instytucjonalizm*, [w:] D. Marsh, G. Stoker (red.), *Teorie i metody w naukach politycznych*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2006, s. 107; J. Sroka, *Współdecydowanie w wielopasmowej polityce publicznej*, Dom wydawniczy Elipsa, Warszawa 2018, Paszkowski Zb., *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*, Universitas, Kraków 2011, A. J. Filip, *Miasto jako struktura sieci współzależnych*, „Studia Ekonomiczne", Zeszyty naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, nr. 217-2015, C. Aleksander, *The city is not a tree*, "Design", No 206, s. 9. Za: A. J. Filip, *Miasto jako struktura sieci współzależnych*, „Studia Ekonomiczne", Zeszyty naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, nr. 217-2015.

[8] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, załącznik do Uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r., Monitor Polski z 27 kwietnia 2012, poz. 252 s. 17.

[9] Ibidem, s. 187 i nast.

W oparciu o przepisy Ustawy z dnia 24 stycznia 2014 o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw[10] ustawodawca wprowadził istotne, z punktu widzenia delimitacji obszarów funkcjonalnych, zmiany w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z tymi przepisami obszarem funkcjonalnym jest obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju. Zgodnie z literą ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „(...) miejski obszar funkcjonalny obejmuje miasto będące siedzibą władz samorządu (...) oraz jego bezpośrednie otoczenie powiązane z nim funkcjonalnie"[11].

Wyzwania związane z obszarami miejskimi i ich obszarami funkcjonalnymi można postrzegać pod kątem miejsca, w którym się pojawiły, lub podmiotów, dla których mają one największe znaczenie. „Można je również rozważać pod względem najodpowiedniejszego poziomu zarządzania lub skali terytorialnej, wymaganej dla skutecznego rozwiązywania problemów. (...) [stąd też – przyp. M. T.] nazbyt wąskie podejście terytorialne może przynosić efekty odwrotne do zamierzonych. Podstawowe znaczenie ma zatem zrozumienie terytorialnego wymiaru wyzwań związanych z obszarami miejskimi"[12]. Postulat ten nabiera szczególnego znaczenia w kontekście badań nad obszarami subregionalnymi. Dostrzegane przez zarządzających jednostkami samorządu gminnego i powiatowego podejście horyzontalne, wielopoziomowe w realizacji zadań własnych, nawet jeśli deklarowane w oficjalnych wypowiedziach bądź dokumentach, napotyka w praktyce na wiele barier wykluczających osiągnięcie efektu skali możliwego poprzez integrację sił i środków każdej gmin z osobna.

W odniesieniu do gmin należących do obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich i ośrodków subregionalnych trudno przyjąć, że prowadzą one wspólną, a przez to spójną, politykę miejską. Każda z jednostek samorządu terytorialnego w oparciu o obowiązujące przepisy kształtuje swoją politykę miejską, której celem może być zacieśnianie politycznej współpracy międzygminnej w określonych obszarach prowadzące do integracji sił i środków prawnych, organizacyjnych, finansowych i nadzorczych. Stąd, posługując się pojęciem

---

[10] *Ustawa z dnia 24 stycznia 2014 roku o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw*, Dz. U. z 2014 r., poz. 379.
[11] Art. 2 ust. 6b.
[12] Komisja Europejska, *Miasta przyszłości – Wyzwania, wizje, perspektywy*, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej, Urząd Oficjalnych Publikacji UE, Bruksela 2011, s. 65.

„polityka miejska", przyjąłem dwie perspektywy badawcze, które Tomasz Kaczmarek[13] określa mianem podejścia instrumentalnego i podejścia procesowego. Wyzwaniem dla polityki miejskiej gmin obszarów funkcjonalnych miast jest m. in. wykorzystanie ich potencjału i usuwanie barier rozwojowych, poprawa ładu przestrzennego i przeciwdziałanie suburbanizacji, poprawa zarządzania i współpracy na tych obszarach oraz polepszenie infrastruktury transportowej, w tym tworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego. Na obszarach tych prowadzenie spójnej, adekwatnej do lokalnych potrzeb i możliwości organizacyjnych, finansowych polityki publicznej, może stanowić duże wyzwanie, między innymi z uwagi na bariery formalne, finansowe, administracyjne i polityczne, wynikające z naturalnych konsekwencji podziału administracyjnego państwa. Pomimo tego sieciowość tych relacji jest „(...) postrzegana jako nowoczesna forma organizacyjna, innowacyjna metoda zarządzania bądź forma nawiązywania relacji pomiędzy odrębnymi podmiotami"[14]. Stąd ważne jest odpowiednie wyposażenie ośrodków samorządowych różnego rzędu w niezbędne zasoby finansowe, administracyjne tak, aby mogły one spełniać swoje funkcje. Nadto pojawianiu się dysproporcji w rozwoju społeczno-gospodarczym, pogłębieniu dawnych i pojawieniu się nowych rozpiętości przestrzennych w skali regionu, zagraża brak spójności i silne zróżnicowanie wewnątrzregionalne, w którym prym wiodą największe aglomeracje miejskie.

Analiza form współpracy jednostek samorządu terytorialnego i ich polityk miejskich skłoniła mnie do przyjęcia podejścia sieciowego, w którym sieć jest zbiorem połączonych relacji, wymiany między jednostkami samorządu terytorialnego, związanych z ich działalnością społeczno-gospodarczą i polityczną. Relacje te mogą przybrać różne formy, np. konfliktu, konkurencji, kontroli, koordynacji czy kooperacji[15]. Sieciowość zakłada nawiązywanie współzależnych relacji, utrzymanie ich i zarządzanie nimi[16]. Zaproponowana przez M. Furmankiewicza typologia sieci współpracy samorządów wyróżnia sieci wielostronne lub dwustronne. Pomimo nowych form współpracy dla jednostek obszarów jednorodnych identyfikuje się bariery rozwoju, które determinują funkcjonowanie gmin, powiatów czy subregionów, a ich „przełamanie wymaga coraz silniejszych powiązań z efektywną

[13] Por. T. Kaczmarek, *Krajowa polityka miejska i jej implementacja na poziomie regionu*, [w:] „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, nr 24, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań 2013, s.30 i nast .
[14] B. Ziółkowska, *Sieciowe uwarunkowania kształtowania strategii wzrostu wartości przedsiębiorstwa*, [w:] Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Vol. XLIX.4, 2015, s. 752.
[15] M. Furmankiewicz, *Funkcjonalno-przestrzenne sieci współpracy samorządów lokalnych*, „Studia Regionalne i Lokalne", Nr 1 (8) 2002, s. 6.
[16] Por. B. Ziółkowska, *op. cit.*, s. 751.

przedsiębiorczością i aktywnością mieszkańców"[17]. Twierdzenie to skupia się wokół założenia, iż rozwój nie domyka się w granicach administracyjnych gmin[18]. Stąd w oparciu o dorobek Bohdana Jałowieckiego przyjąłem, iż w dobie zmieniających się uwarunkowań rozwoju miast zwraca się uwagę nie tylko na badanie pojedynczego miasta, lecz także trajektorii rozwoju miast[19] w skali subregionu, regionu, kraju, kontynentu.

Sieciowa perspektywa badawcza wyznacza nowe kierunki badań wielu dziedzin nauki. Pojęcie sieci, struktury sieci zostało wprowadzone przez Christophera Alexandra[20] do interdyscyplinarnych studiów nad miastami jako manifest antymodernistycznego uporządkowania i hierarchicznych struktur[21]. Współcześnie miejska przestrzeń jest „mieszaniną węzłów i sieci, miejsc i przepływów, w których liczne powiązania, aktywności i wartości współistnieją, oddziałują na siebie, wchodzą w konflikty, przytłaczają i generują kreatywną synergię"[22]. To obszar aktywności różnych grup interesu, lokalnych stowarzyszeń, grup społeczników jak i pozostałych mieszkańców. Tworzy się sfera relacji władzy i metawładzy, które U. Beck nazywa rywalizacją o władzę w epoce globalnej[23].

Przedstawiony przedmiot badań wymagał użycia odpowiednich metod i technik badawczych. W ramach prowadzonych badań wykorzystałem stosowane w politologii metody opracowania i interpretacji materiałów, do których należą m. in. analiza systemowa, genetyczna analiza historyczna, analiza prawno-instytucjonalna, studium przypadku a także analiza porównawcza. Z uwagi na charakter podjętego problemu badawczego przyjąłem, że stosowanie jednej metody nie pozwala na dotarcie do wszystkich jego aspektów, natomiast łączenie metod zwiększa wiarygodność badań.

Dla zbadania genezy i rozwoju polityki transportowej ośrodków subregionalnych Piły, Leszna, Konina i ich obszarów funkcjonalnych posłużyłem się genetyczną metodą historyczną. Dzięki niej wskazałem źródła zmian organizacyjnych, prawnych, własnościowych i finansowych dotyczących organizacji przewozów transportem publicznym i podmiotów

---

[17] T. Potkański, L. Wanat, *Dylematy rozwoju miejskich obszarów funkcjonalnych z perspektywy partnerstw międzysamorządowych*, Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania. Kraju Polskiej Akademii Nauk. - 2017, no. 174, s. 236.

[18] M. Grochowski, *Samorządność lokalna a terytorialny wymiar rozwoju. Zarządzanie obszarami funkcjonalnymi*, [w:] „Mazowsze. Studia Regionalne nr 15/2014. Analizy i Studia", s. 119.

[19] Por. B. Jałowiecki, *Studia miejskie – między historią a teorią*, [w:] „Studia Regionalne i Lokalne", nr 2(44)2011, s. 26.

[20] C. Alexander, *The city is not a tree*, „Design", No 2006/1966.

[21] Por. A. J. Filip, *Miasto jako struktura sieci współzależnych*, „Studia Ekonomiczne", Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, nr 217-2015, s.98.

[22] Ibidem, Za: P. Healey, *Urban complexity and spatial strategies. Towards a relational planning for our times*, Routledge, New York 2007, s. 1.

[23] Por. U. Beck, *Władza i przeciwwładza w epoce globalnej. Nowa ekonomia polityki światowej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2005.

miejskich świadczących tego typu usługi. Nie bez znaczenia jest fakt, że na kierunki reform w tej dziedzinie polityki komunalnej wszystkich jednostek samorządu terytorialnego ma wpływ restytucja samorządu i nowy podział kompetencji, w oparciu o który za transport publiczny, co do zasady, odpowiada samorząd gminny, powiatowy i wojewódzki będący organizatorem, w kolejności gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozów pasażerskich. Ponadto za pomocą tej metody przeanalizowałem główne wskaźniki charakteryzujące zmiany demograficzne i społeczne dotyczące badanych obszarów funkcjonalnych. Posługując się metodą instytucjonalno-prawną porównałem zapisy dokumentów strategicznych obowiązujących na terenie badanych jednostek. Ponadto dokonałem przeglądu struktur urzędów administracji samorządowej z punktu widzenia pełnionych przez prezydentów badanych miast i/lub starostów powiatowych, zadań organizatorów przewozów publicznym transportem zbiorowym. Z uwagi na fakt, że główne podmioty świadczące usługi przewozowe na tych terenach z punktu widzenia prawa własnościowego należą do Skarbu gminy, zasadnym było przeanalizowanie statutów tych spółek jak i relacji łączących organizatorów przewozów z ich operatorami.

Z kolei za pomocą analizy systemowej zidentyfikowałem, przeanalizowałem zależności między mieszkańcami, organizatorem i operatorem połączeń transportem zbiorowym. W treści rozdziału pierwszego monografii w oparciu o tę metodę badawczą wyodrębniłem podmioty polityki miejskiej, elementy polityki transportowej, określiłem środowisko systemu władzy samorządowej ośrodków miejskich i ich obszarów funkcjonalnych oraz wskazałem na zależności między agregatywnym charakterem oczekiwań i postulatów mieszkańców oraz dystrybutywnym charakterem „wyjścia" z systemu. Przyjąłem również, iż polityka transportowa gmin obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich czy też ośrodków subregionalnych tworzy spójny wewnętrznie, różny od otoczenia system zależności (interakcji i relacji) między jej otoczeniem, środowiskiem, wnętrzem systemu i jego elementami. Relacje te ulegają zmianom, które mogą wywołać przekształcenia systemu, jego modyfikację prowadzącą w konsekwencji do stanu homeostazy – równowagi systemowej.

Podstawowym podmiotem miejskiej polityki transportowej i ośrodkiem decyzyjnym są: organ wykonawczy i uchwałodawczy gminy i/lub również inne jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego, które na mocy delegacji przekazanej w formule porozumienia bądź decyzji o powołaniu, realizują zadania związane z ruchem w mieście. Pełnienie tych funkcji wymaga, aby podmiot miał zdolność do świadomego podejmowania suwerennych i racjonalnych działań.

Miejska polityka transportowa określana przez ośrodek decyzyjny, to zorientowane na osiągnięcie celów świadome działania, realizowane poprzez narzędzia dostępne danemu podmiotowi polityki. Sieciowość miejskiej polityki w dziedzinie transportu publicznego to realizacja jej celów na poziomie między i ponadgminnym – na szczeblu organów wykonawczych i uchwałodawczych jednostek samorządu terytorialnego z uwzględnieniem korelacji między innymi politykami komunalnymi oraz innymi aktorami lokalnego życia politycznego. Polityka miejska w dziedzinie transportu publicznego w perspektywie zrównoważonego rozwoju jest warunkowana i jednocześnie sama warunkuje inne swoje dziedziny, takie jak np.: ochrona środowiska przyrodniczego, gospodarka miasta, ochrona zdrowia, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, inwestycje w sieć infrastruktury komunikacyjnej drogowej i sieciowej, zarządzanie drogami publicznymi i miejscami parkingowymi, bezpieczeństwo i porządek publiczny. Tym samym może być badana w kategoriach statycznych i dynamicznych.

Z punktu widzenia polityki miejskiej i roli, jaką odgrywa w niej transport publiczny, ważnym jest precyzyjne wskazanie obszaru analizy i cezury prowadzonych badań. Cezura badań monografii obejmuje okres od powołania samorządu terytorialnego, w wyniku transformacji ustrojowej w Polsce, do końca 2018 roku. Monografia składa się z czterech rozdziałów. Pierwszy dotyczy rozważań na temat współczesnych definicji miast i trendów megarozwoju, uwarunkowań miejskiej polityki transportowej jej systemu decyzyjnego i zasad finansowania. W drugim rozdziale podjąłem temat rozwiązań prawno-organizacyjnych funkcjonowania transportu publicznego w samorządzie gminnym. Dokonałem również analizy sieciowych form realizacji zadań publicznych przez jednostki samorządu terytorialnego na przykładzie ich współpracy w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego. Rozdział trzeci i czwarty stanowią studium analityczno-porównawcze ośrodków subregionalnych Leszna, Konina i Piły w perspektywie zrównoważonego rozwoju.

Obszar analizy został wskazany na podstawie przyjętej definicji pojęcia *transport* i *transport publiczny*. Transport jako taki może być rozpatrywany z kilku perspektyw: jako składnik (z reguły największy) kosztów procesu logistycznego, jako grupa gałęzi lub każda gałąź z osobna, wreszcie jako obszar polityki gospodarczej i polityki komunalnej (miejskiej) jednostek samorządu terytorialnego, w którym alokowane są znaczne nakłady publiczne i prywatne w celu promocji i regulacji działalności transportowej. Za ustawodawcą krajowym i europejskim przyjąłem definicję gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozów publicznym transportem zbiorowym. Z punktu widzenia precyzyjnego określenia roli i zadań organów wykonawczych i uchwałodawczych jednostek samorządu terytorialnego

w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego przyjąłem, że kontraktacja tych usług, pełnienie nadzoru nad świadczeniodawcami usług przewozowych jest jednym z zadań publicznych. Z tym założeniem wiążą się kolejne, polegające na rozumieniu pojęcia „publiczny". Publiczny charakter usług zakłada, po pierwsze, ich finansowanie lub dofinansowanie ze środków publicznych, których dysponentem jest organizator przewozów jakim jest określona jednostka samorządu terytorialnego; po drugie, regularność i pewność ich świadczenia; po trzecie, ogólnodostępność z punktu widzenia eliminacji barier administracyjnych, finansowych i architektoniczno-budowlanych ograniczających możliwość korzystania z nich przez mieszkańców.

W celu uzyskania wiedzy o rodzaju relacji między organizatorem a operatorem publicznego transportu zbiorowego w każdym z badanych w monografii ośrodków subregionalnych a także między jednostkami samorządu terytorialnego współpracującymi między sobą w tej dziedzinie zwróciłem się w trybie informacji publicznej o udostępnienie treści porozumień międzygminnych i międzypowiatowych oraz umów na świadczenie usług przewozów pasażerskich przez prezydentów miast – ośrodków subregionalnych jak i starostów powiatowych. Prośba o dostęp do informacji publicznej kierowana do urzędów starostów powiatowych w Lesznie, Pile i w Koninie była podyktowana tym, że, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem, organy te mogą realizować zadania organizatora przewozów na swoim obszarze lub w wyniku porozumienia międzypowiatowego również na terenie sąsiadującego powiatu. Ponadto, jeśli jednostki te tworzyły wcześniej funkcjonalną całość jako wyodrębniona jednostka podziału administracyjnego państwa rangi wojewódzkiej, to z chwilą jego reformy nie przestały na siebie oddziaływać[24]. Zbudowany przez ponad 20 lat związek funkcjonalny nadal wyznacza kierunki migracji ludności do miasta nazywanego ośrodkiem subregionalnym. Świadczą o tym m. in. więźby ruchu opracowane na potrzeby planu transportowego województwa wielkopolskiego. Z tego wynika przyjęte przeze mnie założenie, że, pomimo zmiany zasad delimitacji, jednostki będą wykazywały gotowość do współpracy w wielu dziedzinach polityki miejskiej.

Założenie to zweryfikowałem w treści monografii, przedstawiając wyniki badań, zgodnie z którymi tylko Prezydent Miasta Konina, w oparciu o porozumienie między miastem Koninem a sąsiadującymi z nim powiatami, może organizować transport publiczny na ich terenie, czyniąc operatorem wewnętrznym systemu usług przewozowych przewoźnika

[24] Takie założenie charakteryzowało działania władz Miasta Gniezna i powiatu gnieźnieńskiego (należącego wcześniej do województwa poznańskiego), które na etapie opracowywania wojewódzkich kryteriów delimitacji czyniły zabiegi do uznania tych terenów za obszar subregionalny ciążący w kierunku miasta Poznania.

należącego do Skarbu Gminy. Takiej oferty przewozowej nie proponują organy wykonawcze w Pile, Lesznie ani też starostowie powiatowi powiatów leszczyńskiego i pilskiego. Potrzeby transportowe mieszkańców tych obszarów subregionalnych, wynikające z naturalnego ciążenia mniejszych gmin w kierunku większych ośrodków miejskich, są zaspokajane przez prywatnych przewoźników, którzy dopełniają procedury zgłoszenia przewozów we właściwym administracyjnie starostwie powiatowym. Administracyjne przyjęcie zgłoszenia przewozu sprowadza funkcję starosty powiatowego do roli *notariusza* pozostającego bez wpływu na jakość oferowanej usługi przewozowej. Pod kątem naukowym problem ten podjąłem w tekście zatytułowanym *Wybrane elementy polityki jakości komunikacji publicznej w aglomeracji poznańskiej na przykładzie standardów Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu*, który ukazał się nakładem czasopisma „Polityka i Społeczeństwo", 3(15)2017. Celem tego opracowania było określenie i zbadanie parametrów jakościowych świadczonych usług organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego na terenie aglomeracji poznańskiej oraz porównanie ich ze standardami określonymi dla zachodnioeuropejskich przewoźników. Wyniki tych badań posłużyły mi do przygotowania części pytań i propozycji odpowiedzi zamieszczonych w ankiecie skierowanej do respondentów objętych badaniami prowadzonymi na potrzeby monografii.

W trakcie prac nad monografią, na potrzeby weryfikacji przyjętych założeń badawczych, przeprowadziłem wywiady eksperckie z organizatorem przewozów i operatorem lub ich przedstawicielami. Zdając sobie sprawę z zastrzeżeń metodologicznych wskazujących na to, iż „wywiad jest rozmową – sztuką zadawania pytań i słuchania, nie jest neutralnym narzędziem. Rzeczywistość sytuacji wywiadu jest tworzona przez co najmniej dwoje ludzi"[25], posłużyłem się wywiadem ustrukturyzowanym, przygotowując wcześniej takie same pytania dla wszystkich jednostek. Z uwagi na występowanie naturalnych różnic między każdym z modeli organizacyjnych publicznego transportu zbiorowego w Pile, Koninie i w Lesznie jak i różnic dotyczących form organizacyjnych przedsiębiorstw świadczących usługi przewozowe, wywiady te różniły się od siebie ze względu na konieczność dostosowania pytań do realiów lokalnych. Decydując się na tę technikę badawczą, kierowałem się tym, że ankietowa forma pozyskania źródeł wiedzy na temat nieformalnych kanałów kontaktów, opinii i osądu danej rzeczywistości mogłaby nie uchwycić istoty tych relacji[26]. Zrealizowałem wcześniej przyjętą

[25] N. K. Denzin, Y.S. Lincoln (red.), *Metody badań jakościowych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 5 tom II.
[26] A. Fontana, J. H. Frey, *Wywiad. Od neutralności do politycznego zaangażowania*, [w:] N. K. Denzin, Y.S. Lincoln (red.), *Metody badań jakościowych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 85 tom II.

przeze mnie strategię prowadzenia badań, która polegała na tym, że rozmowy z dyrektorami lub prezesami spółek przewozowych niekiedy odbywały się w dwóch, trzech turach. Każda z nich miała miejsce w siedzibie spółki. W trakcie wywiadu stosowałem zalecenia techniczne dla wywiadu ustrukturyzowanego, tj. nie improwizowałem, nie interpretowałem znaczenia pytań, nie prezentowałem własnych poglądów[27]. Przeprowadzenie wywiadu na miejscu, w siedzibie firmy, dało też możliwość zapoznania się z jej zapleczem technicznym. Za każdym razem w celu dotarcia do siedziby operatora przemieszczałem się pieszo lub środkami transportu zbiorowego. To z kolei pozwoliło na sprawdzenie estetyki pojazdów, dostępności sieci sprzedaży biletów, przegląd zatok autobusowych pod kątem architektoniczno-budowlanym, informacji pasażerskiej i in..

Próba badawcza została skonstruowana w sposób, który z jednej strony pozwala na ukazanie uniwersalnych mechanizmów rządzących transportem zbiorowym w polskich miastach, z drugiej strony – dzięki zarysowanej płaszczyźnie porównawczej – na uchwycenie elementów akcydentalnych, specyficznych jedynie dla poszczególnych miast. Stąd też badania studium przypadku organizacji sieci połączeń miejskim transportem zbiorowym w ośrodkach subregionalnych Piły, Konina i Leszna przeprowadziłem z wykorzystaniem różnych technik gromadzenia danych. Plan badawczy obejmował kilka przypadków dlatego zrealizowałem badanie zgodnie z zasadami analizy porównawczej[28] z odniesieniem do założeń koncepcji zrównoważonego rozwoju. Celem tak przeprowadzonych badań był opis formalnych aspektów organizacji sieci transportu, struktur organizacyjnych administracji jednostek samorządu terytorialnego, form prawnych prowadzonej działalności przewozowej, zasad kontroli i nadzoru nad powierzonym zadaniem międzygminnym. Na podstawie zebranych danych wyjaśniłem, na czym polegają bariery we współpracy międzygminnej, porównałem je z piśmiennictwem podejmującym tę problematykę z prawnego, organizacyjnego i politologicznego punktu widzenia

W celu lepszej identyfikacji badanych przypadków przed wywiadami eksperckimi przeprowadziłem analizę treści dokumentów takich jak: obowiązujące plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, strategie rozwoju powiatów jak i miast –ośrodków subregionalnych, strategie rozwoju ośrodków strategicznej interwencji, plany mobilności miejskiej, studia zagospodarowania przestrzennego, statuty spółek komunalnych, regulaminy zakładów budżetowych, porozumienia międzygminne, porozumienia

[27] A. Fontana, J. H. Frey, op. cit., s. 91.
[28] Por., J. Buttolph Johnson, H. T. Reynolds, J. D. Mycoff, *Metody badawcze w naukach politycznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 165.

międzypowiatowe, regulaminy organizacyjne urzędów miast, których prezydenci pełnią funkcję organizatorów przewozów, strategia rozwoju województwa, plan transportowy województwa. W celu określenia kryteriów delimitacji ośrodków subregionalnych dokonałem przeglądu krajowych dokumentów strategicznych, jak np. Krajowej Polityki Miejskiej, Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju i innych. Wstępna identyfikacja problematyki naukowych rozważań na temat kierunków rozwoju obszarów subregionalnych została przeze mnie przeprowadzona w tekście dotyczącym potencjału ich współpracy na przykładzie Miasta Konina. Tekst pt. *Potencjał współpracy subregionalnej w nowym budżecie unijnym 2014+* powstał w oparciu o mój udział w projekcie sfinansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego pt. *Bądź gotowy na zmianę*. Wskazałem w nim na potrzebę większej aktywności grup mieszkańców i przedstawicieli instytucji administracji jednostek samorządu terytorialnego w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom zmian demograficznych w tych subregionach. Ponadto wskazałem na konieczną wspólną dla wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, jak i podmiotów społecznych, identyfikację potrzeb i alokację środków wydawanych w ramach regionalnych programów operacyjnych, które zawierają dedykowane ośrodkom strategicznej interwencji jak i miastu wojewódzkiemu dodatkowe środki finansowe na rozwój kompetencji kluczowych i usuwanie niedoborów infrastruktury technicznej i komunikacyjnej.

Wybór ośrodków stanowiących przedmiot badań nie był przypadkowy. Interesujące z naukowego punktu widzenia są kierunki rozwoju byłych miast wojewódzkich, które ponad dekadę temu utraciły swój status i stanęły przed ważnymi wyzwaniami rozwojowymi. Zgodnie ze sztuką tak prowadzonych badań „przypadki dobiera się raczej na podstawie występowania lub niewystępowania czynników, które zgodnie z jakąś teorią polityczną uważa się za ważne"[29]. Badania te umożliwiają replikację tzn. możliwość sprawdzenia badaczowi jakiejś teorii więcej niż jeden raz. Badania w Koninie, Lesznie i w Pile zostały poprzedzone badaniem pilotażowym na przykładzie gmin Aglomeracji Poznańskiej. Badania w gminach należących do obszarów funkcjonalnych ośrodków subregionalnych przeprowadziłem za pomocą sondaży za pośrednictwem ankiety pocztowej, powtórzonej ankietą on-linie, udostępnioną na portalu „*ankieta+*"[30]. Respondenci zostali podzieleni na dwie grupy: włodarzy gmin współpracujących z danym ośrodkiem w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego oraz na tych, którzy tej współpracy nie podjęli. W tym drugim przypadku zależało mi na tym,

[29] Ibidem, s. 166.
[30] O zasadach prowadzenia badań on-line więcej w: Por., J. Buttolph Johnson, H. T. Reynolds, J. D. Mycoff, *Metody badawcze w naukach politycznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 324 i nast..

by zidentyfikować powody niepodjęcia takiej współpracy, czy są to powody subiektywne - merytoryczne, czy też obiektywne, wynikające z braku potrzeb transportowych, wskazujących na konieczność ich zaspokojenia w sposób zorganizowany lub też zaspakajanych przez innych usługodawców. Kreśląc założenia badawcze, przyjąłem, że adresatami ankiet będą również przewodniczący organów władzy uchwałodawczej tych gmin. Jednak z tego zamierzenia musiałem zrezygnować, gdyż otrzymałem niewielką liczbę odpowiedzi, które były kserokopią wcześniej wypełnionej przez wójta lub burmistrza ankiety.

Analizę kierunków rozwoju tych gmin jak i całego obszaru funkcjonalnego wskazałem w oparciu o literaturę przedmiotu, nadto o dane dostępne w opracowaniach statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego czy też przekazane na wniosek o udostępnienie informacji publicznej. Badania poprzedziłem kwerendą biblioteczną krajową i zagraniczną m. in. w bibliotece Uniwersytetu Humboldtów w Berlinie, Freie Universität Berlin, Uniwersytet w Hanowerze, Uniwersytet Viadrina, Uniwersytet w Greifswaldzie, Hoogeschool w Gandawie. Poprzez dostęp do literatury za pośrednictwem otwartych baz danych dokonano przeglądu literatury z zakresu studiów miejskich na Uniwersytecie Pensylwania oraz Uniwersytetu w Cork.

Z uwagi na rolę i znaczenie, jakie odgrywa transport zbiorowy w polityce miejskiej i procesie rozwoju jednostek samorządu terytorialnego, w monografii w treści rozdziału pierwszego i drugiego, podjąłem problem integracji systemów transportu pasażerskiego na terenie gmin obszarów funkcjonalnych miast – ośrodków subregionalnych oraz zdolności poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego i ich administracji do integracji konkretnych działań organizacyjnych, zarządczych, odnoszących się do wspólnego planowania i świadczenia usług publicznych. Zauważyłem, że „(...) problematyka integracji systemów transportowych nie jest nowym zagadnieniem badawczym, ale w warunkach liberalizacji rynków transportowych nabiera szczególnego znaczenia. Przede wszystkim dlatego, że jest czynnikiem konkurencyjności transportu. Poznanie istoty integracji systemów transportowych, identyfikacja metod pomiaru tego zjawiska oraz ocena skuteczności realizowanych strategii integracji niewątpliwie ma znaczenie naukowe. Trzeba jednak podkreślić, że zagadnienia te są jednym z kluczowych obszarów polityki miejskiej – zarówno prowadzonej w skali Unii Europejskiej, poszczególnych krajów członkowskich jak i regionów"[31].

W oparciu o przyjęte funkcjonalne podejście do badania jednostek przestrzennych założyłem, iż polityka miejska powinna wspierać sieciowe układy osadnicze poprzez tworzenie

[31] M. Michałowska, R. Tomanek, *Integracja systemów transportowych jako przedmiot badań naukowych*, w: „Logistyka", 2/2006, s. 13.

powiązań komunikacyjnych nie tylko na linii metropolia – ośrodki subregionalne, ale także między tymi ostatnimi (peryferyjnymi) a mniejszymi miastami. Przykładem takich działań mogą służyć jednostki samorządu terytorialnego na terenie Republiki Federalnej Niemiec, które wspólnie z rządami landów planują i organizują transport publiczny nie tylko w układzie miejskim, lecz regionalnym. Podobny model organizacyjny, ale różny pod względem finansowania usług przewozowych i administracyjnych, zawiera obowiązujący na terenie województwa wielkopolskiego plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Porównując polski model regionalnej organizacji sieci połączeń kolejowych, autobusowych i miejskich z niemieckimi rozwiązaniami, dostrzegam jednak różnice w zasadach finansowania tego typu usług, kulturze organizacji oraz formie państwa i zasad podziału zadań w ramach struktury federalnej.

Różnice te nie dotyczą generalnej zasady organizacyjnej i planistycznej, którą sprowadzam do twierdzenia, iż spójności wewnętrznej kraju, jego regionów i subregionów oraz zapewnieniu odpowiedniej efektywności społeczno-gospodarczej musi towarzyszyć rozwój sieci transportu pasażerskiego, wsparty nie tylko nakładami na inwestycje infrastrukturalne, ale również współpracą administracji jednostek samorządu terytorialnego i jej przygotowaniem do świadczenia usług publicznych dla mieszkańców kilku powiązanych funkcjonalnie gmin. Przepustowość sieci połączeń powinna być na tyle wystarczająca, by mogła sprostać rosnącemu natężeniu dojazdów do pracy w układzie gminnym, międzygminnym, międzypowiatowym czy też międzyregionalnym. Zagrożenie związane z odpływem miejsc pracy i kurczeniem się rynku pracy, pogarszająca się dostępność do dóbr społecznych, kulturalnych i edukacyjnych sprawia, że następuje depopulacja Konina, Leszna i Piły. Źródłem tych zagrożeń jest zła dostępność przestrzenna skutkująca przenoszeniem się funkcji gospodarczych w miejsca lepiej skomunikowane i sprzyjające wykorzystaniu tzw. korzyści aglomeracji[32]. P. Śleszyński uznaje, że brakującym ogniwem zrównoważonego rozwoju są małe i średnie miasta oraz obszary subregionalne. Z uwagi na ich depopulację i obniżanie się poziomu dochodów oraz na obecną w mentalnej mapie Polaków peryferyjność tych obszarów, wymagają one pilnej interwencji szczebla krajowego i samorządowego oraz wsparcia ze strony administracji lokalnej przygotowanej do pełnienia nowych zadań[33]. Aktualnie trwają prace na szczeblu ministerialnym nad zmianą kierunków krajowej polityki miejskiej, której głównym zadaniem będzie deglomeracja. W tym trendzie należy upatrywać szansę na zwiększenie puli środków

[32] Por., P. Śleszyński, *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, w: „Przegląd Geograficzny", 2013 (85), s. 28 i nast.
[33] Ibidem.

finansowych na rozwój miast średnich, ośrodków subregionalnych i obszarów strategicznej interwencji.

Z tego punktu widzenia opis i analiza miejskiej polityki transportowej, działań integracyjnych podejmowanych przez administrację jednostek samorządu terytorialnego, identyfikacja barier integracji ośrodków subregionalnych Piły, Leszna i Konina oraz ich obszarów funkcjonalnych, prowadzi do wyróżnienia podsystemów polityki transportowej, nazwania i opisania interakcji zachodzących między nimi. Na tej podstawie wskazać można niedobory organizacyjne, prawne, finansowe i zaproponować metody ich optymalizacji.

W pierwszym rozdziale monografii dokonałem przeglądu współczesnych definicji miast oraz megatrendów ich rozwoju. Przyjęte założenie badawcze sprowadzało się do uznania, iż jednostki samorządu terytorialnego stanowią laboratorium poznania człowieka, stylu jego życia, oczekiwań, przyzwyczajeń, aspiracji i postulatów formułowanych wobec jego otoczenia. Miasta nie są zawieszonymi w próżni systemami stanowiącymi statyczne elementy regionalnego i krajowego systemu osadniczego. „Proces kreacji podsystemów związany jest ze sposobem uporządkowania rozróżnialnych elementów, który prowadzić ma do powstawania wewnętrznie wyodrębnionej struktury, ze skalą praw podmiotów tworzących podsystem, swobodą wyboru, możliwością wyjścia, skalą ryzyka oraz korzyściami i kosztami pozostawania w podsystemie, z wyposażeniem podsystemów w mechanizmy samokontroli i przestrzegania stanowionych przez siebie regulacji”[34]. Miasta są bowiem dynamicznymi ośrodkami życia mieszkańców, które jest realizowane w wielu wymiarach: społecznym, politycznym, kulturowym, ekologicznym, artystycznym, ekonomicznym i in.. Rozwijają się dzięki wewnętrznej dynamice stanowiącej sumę potencjału mieszkańców i uwarunkowań lokalizacyjnych, społecznych, gospodarczych, organizacyjnych, politycznych i przyrodniczych. „Miejskość to usieciowiona i skondensowana kultura, z jej materialną tkanką i niematerialną pracą mieszkańców, przestrzenią spotkań oraz narzędziami zarówno rozszerzenia władzy kapitału, jak i walki z nim”[35]. Miasta, gminy wzajemnie na siebie oddziałują m. in. poprzez migracje mieszkańców, którzy korzystają z dostępnego układu sieci połączeń drogowych, kolejowych, pieszych, rowerowych i lotniczych. Migracje mieszkańców

[34] Z. Czachór, *Zmiana i rozwój w systemie Unii Europejskiej po Traktacie z Maastricht*, Wydawnictwo Atla, Wrocław 2004, s. 11, Za. P. Coveney, R. Highfield, *Granice złożoności poszukiwania porządku w chaotycznym świecie*, Warszawa 1997, s. 11.; T. Łoś-Nowak, *Stosunki międzynarodowe. Teorie-systemy-uczestnicy*, Wrocław 2000, s. 11.

[35] M. Matysek-Imielińska, *Miasto w działaniu. Warszawska spółdzielnia mieszkaniowa – dobro wspólne w epoce nowoczesnej*, Wydawnictwo Bęc zmiana, Warszawa 2018, s. 12.

o charakterze nieincydentalnym wskazują na powiązania przestrzenne tworzące układy funkcjonalne mniejszych gmin i ośrodków miejskich różnej wielkości. Łącznie, każdy układ osadniczy wewnętrznie powiązany funkcją, którą pełni dla większej liczby mieszkańców, integruje ją i buduje relacje z jednostkami wyższego rzędu, te z kolei z regionami, regiony zaś w ramach struktur państwowych.

W literaturze przedmiotu[36] wskazuje się, iż miasta „wyszły" poza swoje administracyjne granice, „rozlały się" poza zwarte obszary, na których istnieje potrzeba przemieszczania się za pomocą różnorodnych środków komunikacji. Nie bez znaczenia na rozwój przestrzenny miast ma rozwój motoryzacji, i zmniejszanie się dystansu przestrzennego między przedmieściami a centrum. O wyzwaniach dla mobilności można mówić nie tylko w kontekście miasta i jego przedmieść, ale również w kontekście mobilności regionalnej, która znacząco wpływa na zachowanie bądź wzmocnienie spójności przestrzennej i poprawia jej dostępność. Wątek nazywanej przeze mnie „nowej filozofii miasta", zasad jego organizacji i jakości życia mieszkańców, podjąłem w dyskusji o relacjach między antropocentrycznym a ekocentrycznym modelem rozwoju. Wnioski przedstawiłem w artykule zatytułowanym *Człowiek – technika – środowisko – uwagi na marginesie encykliki papieskiej Laudato si'*, który został przyjęty do druku w czasopiśmie naukowym pt. *Teologia i Moralność* nr 5/2016, Wydawnictwa Naukowego Wydziału Teologicznego UAM w 2016 roku.

W drugiej części rozdziału pierwszego monografii przyjąłem definicje miejskiej polityki transportowej, wyodrębniłem jej dziedziny określając jednocześnie jej system decyzyjny i zasady finansowania. Na tej podstawie określiłem przedmiot badań odnoszący się do politycznych uwarunkowań decyzji i działań władz lokalnych oraz ich jednostek organizacyjnych, i komunalnych związków międzygminnych pełniących zadania organizatora przewozów w publicznym transporcie zbiorowym i ich wpływu na lokalne życie polityczne w odniesieniu do zagadnienia mobilności mieszkańców gmin tworzących obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych i miast wojewódzkich. Ponadto przedstawiłem politykę transportową miasta w ujęciu holistycznym oraz w relacji do innych polityk miejskich, które, prowadzone przez organy jednostek samorządu terytorialnego jak i ich administrację, wymagają zintegrowanego podejścia w perspektywie doraźnej jak i zrównoważonego rozwoju.

W rozdziale drugim monografii przeanalizowałem prawne aspekty organizacji miejskiego transportu zbiorowego oraz zbadałem, czy i na jakich zasadach działania te są

[36] Zob., E. Węcławowicz – Bilska, *Miasto przyszłości – tendencje, koncepcje, realizacje, w:* „Czasopismo Techniczne. Architektura", z. 1, 2012; J. Sroka, *Współdecydowanie w wielopasmowej polityce publicznej*, Dom wydawniczy Elipsa, Warszawa 2018.

spójne z innymi zadaniami wykonywanymi przez organ wykonawczy gmin. Z uwagi na obowiązujące przepisy prawa krajowego jak i Unii Europejskiej w rozdziale tym konsekwentnie stosowałem dokonany w rozdziale pierwszym podział na dwóch głównych aktorów polityki transportu publicznego: organizatora i operatora przewozów, starając się określić relacje między oba podmiotami. Ponadto definiując rolę i zadania organizatora przewozów, nie tylko z perspektywy ustawowych zadań wskazałem te instrumenty nadzoru i kontroli, które pozwalają na efektywniejsze pod względem finansowym kontraktowanie usług przewozowych o pożądanej z punktu widzenia organizatora jakości i akceptowalnych kosztach. Katalog zadań organizatora przewozów publicznym transportem zbiorowym był również przedmiotem moich badań prowadzonych w ramach zainicjowanej i pracującej pod moim kierunkiem grupy badawczej koncertującej swoją uwagę na polityce bezpieczeństwa w publicznym transporcie zbiorowym. Zagadnienie to jest szczególnie istotne dla organizatorów pełniących swoje ustawowe zadania dla kilku gmin obsługiwanych przez kilku operatorów. W pracy zbiorowej pod moją redakcją w rozdziale pt. *Bezpieczeństwo w miejskim publicznym transporcie zbiorowym – propozycja zintegrowanego podejścia* wnioskowałem, iż w efekcie integracji międzygminnej oferty przewozowej powstają nowe, spójne systemy transportu pasażerskiego, obejmujące pod jednym zarządem różnych operatorów publicznego transportu zbiorowego, dysponujących różnymi środkami transportu. Taka oferta przewozowa jest adresowana przede wszystkim do wykazujących powiązania funkcjonalne, sąsiadujących gmin. Stanowi ona jednak tylko część działań mających wpływ na lokalną kulturę mobilności. Gminy wykonują ponadto najczęściej niezintegrowane formalnie, ustawowe zadania zarządców dróg. Tym samym mają wpływ na kształt przestrzeni miejskiej, szerokość i stan dróg, organizację ruchu, stan infrastruktury towarzyszącej przewozom (elektroniczna informacja pasażerska, przystanki, wiaty przystankowe, drogi dojścia, parkingi).

Z uwagi na formalne relacje między poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego wspólnie wykonującymi zadania publiczne zidentyfikowałem je, stosując nazwy tych form współpracy, które dopuszcza krajowy ustawodawca w ustawach ustrojowych samorządu terytorialnego. Z kolei przyjęcie w rozdziale drugim monografii szerszej perspektywy znaczeniowej jednostek samorządu terytorialnego jako podmiotów sektora finansów publicznych, pozwoliło mi na określenie roli nimi zarządzających nie tylko z punktu widzenia podmiotów polityki lokalnej, ale również dysponentów środków publicznych przeznaczanych na realizację własnych i rządowych zadań. Podejście takie w znaczący sposób poszerzyło perspektywę badawczą i pozwoliło na zweryfikowanie przyjętej hipotezy

odnoszącej się do roli i znaczenia granic administracyjnych we współpracy międzygminnej na terenie obszarów funkcjonalnych. Rola dysponenta środków publicznych sprowadza się bowiem nie tylko do ich efektywnego alokowania, ale również do kontroli i nadzoru nad ich wydatkowaniem. Dostrzeżenie tych zależności pozwoliło na określenie i weryfikację barier we współpracy międzygminnej na przykładzie polityki transportowej.

Zmiana podejścia do definicji granicy i jej znaczenia w relacjach subregionalnych stanowiła przedmiot analizy w rozdziale drugim i trzecim monografii. Odniosłem się w nich do aktualnego dorobku nauki, do studium nad ośrodkami subregionalnymi w Polsce i na świecie. W oparciu o to kryterium, w rozdziale trzecim zidentyfikowałem główne problemy społeczne, polityczne i gospodarcze charakteryzujące te jednostki osadnicze. W odniesieniu do polskich kryteriów delimitujących jednostki osadnicze wskazałem te z nich, które w latach przed 1999 rokiem pełniły funkcje administracji wojewódzkiej, a w wyniku reformy podziału administracyjnego państwa utraciły ten status. Przyjęcie przeze mnie aktualnych kryteriów delimitacji wskazało na te jednostki wykazujące silniejsze powiązania funkcjonalne, które niekiedy nie pokrywają się powierzchniowo z terenem powiatu, a do którego należą.

Przyjęta przeze mnie hipoteza badawcza dotycząca mniejszej, w porównaniu z zarządzającymi miastami wojewódzkimi, determinacji wójtów, burmistrzów i prezydentów miast w dążeniu do integracji transportu publicznego na obszarach funkcjonalnych ośrodków subregionalnych Leszna, Konina i Piły, została zweryfikowana pozytywnie. Usieciowienie relacji między jednostkami samorządu terytorialnego, jest wypadkową działań wielu czynników. Często jest skutkiem decyzji władz lokalnych, oddolnych, społecznych i samorządowych inicjatyw stanowienia różnych form wspólnego wykonywania kompetencji decyzyjnych i realizacji zadań im ustawowo przypisanych. Ramy prawne jak i finansowe obowiązujących rozwiązań mogą nie oddawać specyfiki rozwiązań lokalnych. To głównie prezydenci miast podejmują decyzje dotyczące modelu współpracy z innymi gminami i realizacji zadań publicznych, których beneficjentami są mieszkańcy. Współpraca międzygminna bywa postrzegana jako zmiana wewnątrzsystemowa, a nie pozasystemowa. Integracja polityk miejskich to przykład powierzchownej, technokratycznej, współpracy (*low politics*), która, jeśli zaczyna dotykać kwestii dla gmin zasadniczych (*high politics*), skazana jest na niepowodzenie motywowane realizacją interesu gminy. Pełniący funkcje władzy wykonawczej w gminach są skłonni uczestniczyć w integracji, ponieważ współpraca ta przynosi im istotne korzyści. Daje także zwiększenie wpływów politycznych poprzez uwzględnianie ich głosu we wspólnych przedsięwzięciach oraz możliwość korekty

niesprawiedliwego podziału zysku. Współpraca międzygminna nie jest wyższą formą organizującą gminy w ramach politycznej organizacji regionu. Może jednak do powołania takiej organizacji doprowadzić. Stąd członkostwo gmin w różnych formach integracyjnych może przekładać się na ujednolicanie interesów i prowadzić do erozji lokalnego systemu decyzyjnego na rzecz międzygminnego kompromisu. Z punktu widzenia polityki miejskiej w dziedzinie organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym ważne są spostrzeżenia dotyczące m. in. niskiego poziomu współdziałania zinstytucjonalizowanego na obszarach metropolitalnych, subregionalnych, stosunkowo wysokiego poziomu współdziałania celem pozyskiwania środków zewnętrznych[37], napięcia na linii miasto centralne - gminy podmiejskie czy też będące stymulatorem współpracy dobre relacje między liderami i ich motywacje polityczne. Analiza literatury przedmiotu jak również wyniki badań pozwalają na zrozumienie części obaw zgłaszanych przez środowisko samorządowców, którzy, dostrzegając korzyści wynikające z form ponadgminnego współdziałania, mogą obawiać się utraty suwerenności swojej gminy, ograniczenia władztwa decyzyjnego i finansowego i dominacji większego partnera nad pozostałymi[38]. Na problem możliwej dominacji miast większych nad mniejszymi we współpracy międzygminnej wskazuje wielu badaczy, a także świadczą o tym wyniki badań, które omówiłem w czwartym rozdziale monografii.

Analizując sposoby realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego zadań publicznych, w tym organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym, zauważyłem, iż na rozwój nowych form współpracy ma wpływ podzielenie obszarów funkcjonalnych granicami podziału administracyjnego państwa oraz demonopolizacja zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego. Polega ona na wprowadzeniu czytelnego podziału ról i zadań organizacyjnych i operatorskich poprzez wyodrębnianie jednostek realizujących zadania administracyjne przypisane im w przepisach unijnych i krajowych i te związane wyłącznie z działalnością przewozową.

Wyraźne oddzielenie zadań organizatorskich od operatorskich oraz zmiana modelu finansowania tych usług z możliwością rozliczenia rekompensaty z tytułu świadczenia usługi przewozowej użyteczności publicznej ma doprowadzić do efektywniejszego wydawania środków publicznych na ten cel, uzależnić świadczenie usług przewozowych i ich jakość od

[37] Przykładem może służyć formuła kooperacji międzygminnej na obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich, powołana celem wydatkowania środków przeznaczanych na Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, wśród których kluczowe znaczenie mają inwestycje w Zintegrowane Węzły Przesiadkowe.
[38] Por., B. Kołsut, *Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego w Polsce*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań 2015, s. 45.

rzeczywistej potrzeby przewozowej oraz pozwolić na zachowanie ciągłości i powszechnego, publicznego charakteru tego zadania. Stąd na przykład rozwiązanie obowiązujące w Lesznie, polegające na przekazaniu ogółu zadań organizatorskich miejskiemu przewoźnikowi i ryczałtową metodę rozliczeń należy uznać za archaiczne i nieefektywne z punktu widzenia budżetu miasta, rozwoju operatora oraz potrzeb przewozowych mieszkańców.

Na tym tle współpraca jednostek samorządu terytorialnego jest procesem permanentnej zmiany i regulacji, dostosowywania się do czynników zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań procesu decyzyjnego, w którym czynniejszy udział brać powinni aktorzy społeczni reprezentowani na formalnych i nieformalnych forach deliberacji dzielnicowej, osiedlowej, gminnej.

Problem ten został również przeze mnie podjęty w opracowaniach dotyczących udziału mieszkańców miast w uzgadnianiu celów polityki transportowej ich gmin. W tekście zatytułowanym „Przykłady działań polskich i niemieckich organizatorów publicznego transportu zbiorowego na rzecz partycypacji mieszkańców miast w bieżącym koordynowaniu i zarządzaniu siecią transportu miejskiego" przestawiłem wyniki badań prowadzonych na terenie Republiki Federalnej Niemiec i w Polsce. Podjęty w tekście problem badawczy koncentrował się wokół sposobów konsultacji organizatorów przewozów publicznym transportem zbiorowym z mieszkańcami, sieci połączeń, rozkładów jazdy, harmonogramu remontów, lokalizacji przystanków, częstotliwości połączeń czy też cen biletów zawartych w taryfie przewozowej. Wyniki tych badań wskazały na istotne różnice w podejściu do klientów komunikacji miejskiej i ich opinii na temat oferowanych usług i ich jakości. Niemieccy organizatorzy przewozów konsultują przedmiotowy zakres decyzji w ramach powołanych rad pasażerów. W Polsce tylko dyrektor warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego zdecydował się na powołanie takiego gremium konsultacyjnego. Z uwagi na brak w innych miastach gremiów doradczo-konsultacyjnych w dziedzinie transportu miejskiego, reprezentujących mieszkańców lub ich zrzeszeń opracowałem koncepcję rady pasażerów dla miasta Poznania. Artykuł pt. *Participation of city residents in the ongoing activities of public transportation providers* został poświęcony temu zagadnieniu i opublikowany w czasopiśmie naukowym „Przegląd Politologiczny" nr 4/2018. Wątek partycypacji społecznej w planowaniu połączeń transportem publicznym podjąłem również w raporcie dotyczącym rad pasażerów, opracowanym na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego z siedzibą w Poznaniu we wrześniu 2018 roku.

W odniesieniu do hipotezy dotyczącej roli i znaczenia granicy administracyjnej we współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego tworzącymi jeden obszar

funkcjonalny twierdzę, iż źródłem zmiany w systemie władzy samorządowej obszarów funkcjonalnych jest relatywizacja znaczenia granicy administracyjnej. Zmiany w systemie władzy lokalnej mogą mieć charakter integrujący lub dezintegrujący. Te pierwsze wprowadzają element bądź cechy charakteryzujące zachowania elementów już istniejących, które utrwalają strukturę systemu, uodporniają ją na przyszłe stany zmian, również tych pochodzących z otoczenia. Zmiany dezintegrujące mogą w konsekwencji prowadzić do niestabilności całego systemu, to likwidacja elementów bądź cech ich charakteryzujących. Zmiany o charakterze integrującym dokonują konsolidacji działań władz samorządowych w układzie międzygminnym, powiatowym, międzypowiatowym i regionalnym. Formy prawne przewidziane przez polskiego ustawodawcę dają szerokie spektrum niewykorzystywanych możliwości pogłębiania integracji międzygminnej, której zasadniczym celem jest poprawa jakości życia, świadczonych usług publicznych, lepsze zarządzanie przestrzenią i zagospodarowanie przestrzenne. Integracja publicznego transportu zbiorowego to przykład koordynacji funkcjonalnej polityk gminnych, w którą to wpisany jest znany z teorii integracji europejskiej mechanizmu *spill over* i *spill back*. Na płaszczyźnie integracji oferty przewozowej może on oznaczać formułowanie zachęt do pogłębiania integracji, cedowania części zadań samorządowych na inne jednostki bądź w tym celu powołane celowe związki międzygminne. Z drugiej strony, *spill back* integracyjny zakłada, że brak przewidywanych efektów współpracy i korzyści dla każdej ze stron tego procesu pozwalał będzie na rezygnację bądź zawieszenie konsolidacji polityk komunalnych w określonej dziedzinie lub we wszystkich aspektach władzy lokalnej. Ujemne sprzężenie zwrotne może ograniczać gotowość do współpracy, tworzyć niezależne od prawnych i finansowych ograniczeń bariery polityczne.

W oparciu o analizę materiału zebranego w toku prowadzonych badań obszarów funkcjonalnych ośrodków subregionalnych Piły, Leszna i Konina wnioskuję, iż jednostki te wykazują niską sprawność organizacyjną, budując różne, niekiedy niespójne, konkurencyjne systemy organizacji usług publicznych. Tym samym założenie, iż miasto i jego obszar funkcjonalny jest organizmem społeczno-politycznym wyposażonym w aparat administracyjny wspomagający sieciowe zarządzanie sprawami publicznymi, nie zawsze znajduje potwierdzenie w rzeczywistości Konina, Piły i Leszna. W oparciu o analizę struktur organizacyjnych tych jednostek z punktu widzenia przepisów prawnych dotyczących transportu drogowego, pasażerskiego i publicznego transportu zbiorowego jak również kierując się desygnatami zintegrowanego podejścia do polityki transportowej i wielopoziomowego zarządzania, wskazałem na te deficyty organizacyjne, które stanowią część z formalnych, prawnych i finansowych barier współpracy. A. Pawłowska trafnie określa zachodzące zmiany

w odniesieniu do administracji. Nie tylko wielość podmiotów należących do sektora publicznego staje się wyzwaniem dla możliwości koordynacyjnych władz publicznych. Model wielopoziomowego zarządzania zakłada pluralizm aktorów współtworzących lokalny model realizacji polityki miejskiej w sieci wielostronnych relacji społeczno-gospodarczych i politycznych. Tym samym „dopuszczenie partnerów niepublicznych do procesów tworzenia i implementacji polityk publicznych zbudowało nowe relacje międzysektorowe – wielostronne i horyzontalne, a nie dwustronne i wertykalne, jak to miało miejsce w administracji tradycyjnej"[39].

Problem braku zintegrowanego podejścia do polityki miejskiej na obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich podjąłem również w artykule pt. *Skutki dofinansowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie aglomeracji poznańskiej*, który został opublikowany w czasopiśmie pt. *Problemy Transportu i Logistyki* wydawanym przez Uniwersytet Szczeciński. Materiał badawczy do tego opracowania zebrałem w oparciu o doświadczenie zdobyte w trakcie pracy na zlecenie stowarzyszenia Metropolia Poznań, w którym dokonywałem oceny strategicznej wniosków gmin aglomeracji poznańskiej o dofinansowanie budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zakupu przyjaznych dla środowiska środków publicznego transportu zbiorowego. W toku badań wykazałem, iż logika efektywnego myślenia projektowego niekiedy uzasadnia przyznanie dofinansowania tylko i wyłącznie chęcią osiągnięcia wysokich wskaźników wydanych środków w ramach priorytetów regionalnych i krajowych programów operacyjnych. Oceniając skutki przyznania dofinansowania z punktu widzenia formalno-prawnego, trzeba powiedzieć, że środki zostały przyznane zgodnie z celem i przewidzianym trybem. Jednak kierowanie się dysponenta środków publicznych tylko takim kryterium efektywności dofinansowanej inwestycji, bez analizy rzeczywistej potrzeby realizacji inicjatywy projektowej i jej skutków, trwałości oraz zmian dokonujących się w bliższym jak i w dalszym otoczeniu inwestycji należy uznać za nieracjonalne. Ustalenia te zostały potwierdzone w toku badań prowadzonych na potrzeby monografii w ośrodkach subregionalnych w oparciu o praktykę dysponowania przez uprawnione podmioty środkami Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Obserwowana konkurencja między gminami o wysokość kwoty pozyskanego dofinansowania skutkowała alokację niepełną i nieefektywną z punktu widzenia rozwoju całego subregionu, a nie tylko jego składowych części. W konsekwencji wspólny budżet

[39] A. Pawłowska, *Czynniki i trajektorie zmian administracji i polityk publicznych*, [w:] M. Pietraś, I. Hofman, S. Michałowski (red.), *Państwo w czasach zmiany*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie- Skłodowskiej, Lublin 2018, s. 58.

Ośrodków Strategicznej Interwencji zamiast łączyć gminy i uczyć sieciowej alokacji zasobów, niekiedy wprowadzał niepotrzebne napięcia między osobami pełniącymi funkcje organów wykonawczych gmin.

Wnioski dotyczące identyfikacji barier rozwoju, konieczności zacieśnienia współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego i jednostkami tworzącymi ich obszary funkcjonalne uzupełniłem w oparciu o własne doświadczenia oraz badania przeprowadzone na terenie aglomeracji poznańskiej, których wyniki przedstawiłem w artykule zatytułowanym *Integracja publicznego transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji poznańskiej – opinie włodarzy gmin.* Artykuł ten został przyjęty do druku w czasopiśmie pt. *Rozwój Regionalny i Gospodarka Regionalna* wydawnictwa Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. W tych badaniach przedmiotem analizy były porozumienia międzygminne zawarte z miastem Poznaniem w sprawie integracji komunikacji publicznej z ościennymi gminami i stopień satysfakcji płynący z tej współpracy dla włodarzy jednostek powierzających. Pytania dotyczyły tego, czy i w jakim stopniu oczekiwania wobec tej formy współpracy międzygminnej zostały zaspokojone, jakie występują bariery współpracy, jakie są jej słabe i mocne strony. W efekcie tych badań ustaliłem również, że nieformalnym brakiem modelu porozumienia międzygminnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego jest incydentalny udział władzy uchwałodawczej jednostki samorządu terytorialnego przy podejmowaniu uchwały w sprawie przystąpienia gminy do porozumienia z inną jednostką. Wady formy prawnej porozumień międzygminnych w sprawie przekazania zadania organizacji transportu na rzecz miasta Poznania nie są dostrzegane przez pasażerów – lecz samorządowców. To oni obawiają się między innymi narzucania zasad polityki w zakresie transportu publicznego. Podobne wnioski i ustalenia płyną z wyników badań przeprowadzony na terenie Konina, Leszna i Piły. W wyniku przekazanego zadania, miasta te mają monopol na jego wykonanie. Być może poprawa współpracy rad gmin, czy też wypracowanie platformy politycznej współpracy zmniejszyłoby ryzyko niezadowolenia wójtów i burmistrzów oraz dałoby im forum do cyklicznych spotkań koordynacyjnych i sprawozdawczych. Myśląc o dalszej współpracy, należałoby przełamać niechęć do wymiany informacjami i informowania o zamierzonych decyzjach, co prowadzić może do zwiększenia zaufania wobec Partnera i budować dobre relacje.

Na przeszkodzie tak rozumianej polityki miejskiej w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego mogą stanąć również bariery o charakterze politycznym, prawnym, finansowym, organizacyjnym. Ich identyfikacja pozwala na lepsze zrozumienie motywacji

włodarzy gmin i władzy uchwałodawczej, którymi kierują się, zaniechując lub decydując się na wspólne wykonywanie zadań. W efekcie można wskazać te jednostki samorządu terytorialnego, które są gotowe do zacieśniania współpracy z innymi, niekiedy większymi gminami. Są też i takie przykłady jednostek, które nie podejmują takiej współpracy lub też nie widzą konieczności jej podjęcia. Zbieżne wyniki badań uzyskałem w trakcie prowadzenia wywiadów eksperckich oraz ankiet w gminach obszarów funkcjonalnych ośrodków subregionalnych Konina, Piły i Leszna.

Problem dotyczący braku horyzontalnej integracji działań gmin i współpracy z organizatorem przewozów w odniesieniu do standaryzacji oferty przewozowej podjąłem w ramach zainicjowanej i prowadzonej przeze mnie pracy interdyscyplinarnego konsorcjum naukowo-badawczego prowadzonego w ramach konwersatorium pt. *Bezpieczne miasto*. W efekcie dwuletniej pracy seminaryjnej nakładem Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Politycznych i Dziennikarstwa w Poznaniu ukazała się monografia pod moją redakcją zatytułowana *Bezpieczeństwo w lokalnym transporcie publicznym na przykładzie aglomeracji poznańskiej – podejście interdyscyplinarne*. Podniesiony w opracowaniu problem dotyczył m. in. zadań organizatora przewozów pasażerskich, budowania przez niego oferty przewozowej obejmującej pod jednym zarządem różnych operatorów publicznego transportu zbiorowego, dysponujących różnymi środkami transportu. Taka oferta przewozowa jest adresowana przede wszystkim do wykazujących powiązania funkcjonalne sąsiadujących gmin. Stanowi ona jednak tylko część działań mających wpływ na lokalną kulturę mobilności. Gminy wykonują ponadto najczęściej niezintegrowane formalnie ustawowe zadania zarządców dróg. Tym samym mają wpływ na kształt przestrzeni miejskiej, szerokość i stan dróg, organizację ruchu, stan infrastruktury towarzyszącej przewozom (elektroniczna informacja pasażerska, przystanki, wiaty przystankowe, drogi dojścia, parkingi) będącej jednym z ważniejszych elementów określających poziom dostępności komunikacji zbiorowej. Ponadto podmioty świadczące usługi przewozowe są własnością skarbu gminy, a przez to organ wykonawczy z tytułu nadzoru właścicielskiego ma pośredni wpływ na jakość świadczonych usług, ich niezawodność i bezpieczeństwo pasażerów. W książce tej zaproponowałem koncepcję zintegrowanego podejścia władz jednostek samorządu terytorialnego do problemu bezpieczeństwa w publicznym transporcie zbiorowym definiując to pojęcie jako stan zagrożeń o ryzyku akceptowalnym dla pasażera, kierującego pojazdem, zarządcy infrastruktury towarzyszącej przewozom - możliwy do osiągnięcia dzięki roli, jaką odgrywa organizator przewozów w relacji do operatorów i przewoźników, zarządców infrastruktury towarzyszącej

oraz dzięki identyfikacji zagrożeń i standaryzacji działań prewencyjnych i reaktywnych, ścisłej współpracy ze służbami mundurowymi oraz środowiskiem akademickim.

Wątek fragmentacji systemu integracyjnego zbudowanego przez organizatora przewozów w odniesieniu dla gmin powierzających mu to zadanie kontynuowałem w opracowaniach dotyczących inicjatyw uchwałodawczych rad gmin w sprawie wprowadzania ulgi w opłacie za przejazd środkami transportu publicznego w dni o podwyższonym stężeniu pyłów PM 10 i PM 2,5 podjąłem w artykułach *Action against smog at local government level in relation to urban public transport: evidence from selected polish cities*, - publikacja w: Urban Development Issues Scientific Qurterly of Urban Development Institute, oraz na łamach „Przeglądu Komunalnego" w opracowaniu pt. *Bezpłatna komunikacja podczas alertu smogowego*.

W wyniku prowadzonych badań doszedłem do wniosku, iż wpływ, jaki na budowanie sieci relacji międzygminnych obszarów funkcjonalnych miast mają bariery o charakterze formalnym i nieformalnym, jest znaczący. Z formalnego punktu widzenia samorząd gminny, powiatowy, wojewódzki pozostają w sieci współzależnych relacji o charakterze prawnym, finansowym, organizacyjny, administracyjnym, funkcjonalnym i niekiedy personalnym. Jednostki te nie działają w próżni. Sieć ich relacji jest warunkowana przez środowisko zewnętrzne: ustawodawcę krajowego i/lub unijnego, lobby środowiska gospodarczego, organizacji pozarządowych, decyzje partii i stowarzyszeń politycznych. Jednym z głównych czynników warunkujących ich współpracę jest położenie jednostek samorządu terytorialnego, tj. sąsiedztwo, mówiąc inaczej zależności między przestrzenią administracyjną, w której działa samorząd lokalny, a przestrzenią funkcjonalną. Zależności te mogą być charakteryzowane jako: struktury otaczające, struktury otaczające zgodnie, struktury otoczone[40]. Wśród innych przesłanek wspierających współpracę jednostek samorządu terytorialnego wymienić można te o charakterze: formalnoprawnym, finansowym, prakseologicznym, politycznym czy też społecznym i kulturalnym. Hierarchia relacji sieciowych zazwyczaj układa się następująco: współpraca bez formy prawnej, współpraca w ścisłych formach prawnych, takich jak porozumienia międzygminne, związki komunalne, związki cywilnoprawne, np. spółki prawa handlowego i in.. W oparciu o aktualne ustawodawstwo najbardziej sformalizowaną formą współpracy jest szczebel samorządu metropolitalnego. Ośrodki subregionalne i ich obszary funkcjonalne nie spełniają kryteriów delimitacji dla obszarów metropolitalnych. Jednak w kontekście zmian założeń krajowej

[40] M. Furmankiewicz, *Funkcjonalno-przestrzenne sieci współpracy samorządów lokalnych*, „Studia Regionalne i Lokalne", Nr 1 (8) 2002, s. 6.

polityki miejskiej należy kontynuować refleksję nad zmianą sposobu zarządzania nimi. W tak złożonych strukturach zarządzania sieciowego zintegrowane zarządzenie jest koniecznością. Wymaga ono współdziałania, współpracy m. in. z uwagi na ciągły przestrzennie charakter zjawisk, np. publiczny transport zbiorowy, bezpieczeństwo i porządek publiczny, wspólne świadczenie usług na ponadlokalnym szczeblu i na coraz wyższym, oczekiwanym przez mieszkańców, poziomie.

W badaniach podjąłem również poboczny wątek związany z zapewnieniem bezpieczeństwa na poziomie lokalnym. W pracach poświęconych działalności straży gminnych (miejskich), w gminach tworzących jeden obszar funkcjonalny większego miasta, postuluję możliwą na gruncie obowiązujących przepisów, integrację instytucjonalną straży gminnych. Ustawowe kompetencje strażników gminnych w odniesieniu do mobilności w mieście w zintegrowanych systemach organizacji przewozów publicznym transportem zbiorowym mogą być ważnym narzędziem identyfikacji źródeł zagrożeń bezpieczeństwa pasażerów w trakcie podróży i w czasie oczekiwania na nią. Jednostki miejskie odpowiedzialne za zarządzanie kryzysowe, jak np. centra zarządzania kryzysowego; monitoring miejski; nadzór nad siecią dróg i komunikacją publiczną we współpracy ze służbami, strażami i inspekcjami, mogą ściślej integrować swoje działania prewencyjne i reaktywne. Tym samym postulat zintegrowanego podejścia do polityki miejskiej dotyczy nie tylko transportu publicznego i pokrewnych obszarów, lecz również polityki bezpieczeństwa (human security) mieszkańców metropolii, aglomeracji czy ośrodków subregionalnych i ich obszarów funkcjonalnych.

Po drugie, na skutek redefinicji pojęć władzy, „granicy", „terytorium", „przestrzeni", „tożsamości", „partycypacji obywatelskiej", „panowania" i „przymusu politycznego", następuje konieczna zmiana podejścia w badaniach nad władzą lokalną. Stare pojęcie charakteryzujące się statycznym, deterministycznym związkiem aktorów władzy lokalnej, zastępuje nowe podejście. Zgodnie z założeniami koncepcji zrównoważonego rozwoju lokuje ono w centrum analizy wzajemne relacje między przestrzenią, polityką, obywatelami i ekonomią. Dotyczy wymiaru społecznego, ekologicznego, ekonomicznego oraz technologii cyfrowych. W konsekwencji podejmuje się refleksję nad znaczeniem granicy podziałów administracyjnych gmin. W dyskursie tym za kluczowe uznaje się tematy o znaczeniu i przeznaczeniu przestrzeni publicznej, o zmianie kultury z posiadania na współużytkowanie, przejścia od kultu własności na współdzielenie[41]. Władze gmin, powiatów, regionów i ich mieszkańcy na skutek redefinicji i relatywizacji pojęcia „granica administracyjna" stają się

[41] Ł. Franek, *Marzenie o mobilności*, [w:] H. Barański i in., *Miasto na plus. Eseje o polskich przestrzeniach miejskich*, Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków 2018, s. 41.

naturalnymi partnerami do współpracy na rzecz rozwiązywania problemów społecznych na ponadgminnym poziomie. Ich rozwiązaniu służy zintegrowana współpraca między jednostkami samorządu terytorialnego, która może się odbywać tylko i wyłącznie w granicach kompetencji tych jednostek, takich jak: planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, ochrona środowiska i jego zasobów, gospodarka odpadami wtórnymi, zagospodarowanie ścieków i zaopatrzenie w wodę, transport publicznym, ochrona bezpieczeństwa publicznego, zarządzanie kryzysowe, edukacja wczesnoszkolna i ponadpodstawowa, sport i rekreacja i in.. Dostrzeżenie porowatości granic powinno zostać objęte refleksją nad rozmywaniem się władzy i odpowiedzialności decyzyjnej. Przepuszczalność granicy systemu może być jednak rozumiana jako otwarcie się na efektywną wymianę doświadczeń, idei, relacji opartych na nieformalnych kanałach dystrybucji władztwa lokalnego.

Po trzecie, współpraca międzygminna, międzypowiatowa, powiatowo-gminna to przykład transgranicznych kontaktów, relacji wspólnego decydowania i wykonywania decyzji obowiązujących na obszarze większym niż tylko jedna gmina, jeden powiat. W wyniku takiej współpracy powstaje nowa wspólnota prawna, poruszająca się w granicach prawnych wyznaczonych na szczeblu centralnym, wypełniana treścią konkretnych rozwiązań na szczeblu lokalnym. Stanowi ona nową jakość życia mieszkańców tego terenu. Jako dobra praktyka wspólnej realizacji zadań publicznych może stanowić standard, któremu pozostałe gminy będą chciały sprostać poprzez implementację do porządków prawnych prawa lokalnego, i/lub poprzez przyłączenie się do powstałego związku. Tworzą się formalne związki celowe obejmujące swym działaniem kilka podmiotów samorządowych. Cel ich powołania staje często w poprzek kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, jest spójny z założeniami koncepcji wielopoziomowego zarządzania, ale potrzebuje silniejszej niż dotychczas legitymacji społecznej. Sieciowość tych relacji skutkuje zmianą roli i miejsca społeczności lokalnych w procesie decyzyjnym. Chęć sprostania nowym oczekiwaniom obywateli prowadzi do aktywizacji i włączania mieszkańców we wspólne identyfikowanie źródeł i wskazywanie sposobów rozwiązania problemów lokalnych. Zmiana myślenia o tym, czym jest gmina, miasto, otwiera pole do dyskusji na temat środków i form aktywizacji obywatelskiej, regularnej, formalnej i nieformalnej partycypacji społecznej. „Wspólny wysiłek uczestników partycypacyjnego procesu projektowania powinien zaowocować nie tylko wspólną odpowiedzialnością i zadowoleniem z szeroko akceptowanego rozwiązania,

ale przede wszystkim pojawieniem się nowego rodzaju relacji i więzi budowanych w trakcie wspólnych prac i dyskusji"[42].

Po czwarte, z uwagi na zwiększającą się mobilność mieszkańców polskich miast (zarówno w układzie wewnątrzgminnym, międzygminnym, międzypowiatowym i międzyregionalnym) zmieniają się ich potrzeby i sposoby ich zaspokajania. Te z kolei wpływają na artykulację nowych oczekiwań mieszkańców wobec włodarzy gmin. Oczekiwania te dotyczą tych sfer życia, które pod wpływem zmian demograficznych i ruchów ludności uległy zmianie. Relokacja oczekiwań wymaga sieciowej współpracy jednostek samorządu terytorialnego i ich jednostek organizacyjnych. Pociąga to za sobą konieczność zmiany modelu finansowania usług publicznych. Identyfikacja i eliminacja barier o charakterze formalnym, prawnym, finansowym i politycznym jest dużym wyzwaniem dla zarządzających gminami w Polsce.

Po piąte, na terenie gmin obszarów funkcjonalnych ośrodków subregionalnych integracja oferty przewozowej w miejskim transporcie zbiorowym pod jednym zarządem jest realizowana zgodnie z założeniami modelu porozumień międzygminnych. Treść tych porozumień w prawidłowy sposób określa rolę i zadania organizatora przewozów, wskazuje na metodę naliczania i rozliczania dotacji oraz wskazuje na minimalne środki nadzoru gminy cedujące zadanie organizatorskie nad sposobem jego wykonania przez gminę przyjmującą. Jednak w porównaniu z porozumieniami międzygminnymi, dotyczącymi tego samego przedmiotu współpracy, zawieranymi np. przez gminy aglomeracji poznańskiej, metropolii warszawskiej czy też w ramach związku komunalnego w Berlinie i w Brandenburgii, w żadnym porozumień międzygminnych obowiązujących w Pile, Koninie i w Lesznie, nie znaleziono przepisów, na podstawie których zapewniono by możliwość nadzoru nad powierzonym zadaniem, konsultacji przebiegu linii, wielkości pracy przewozowej, jakości świadczonych usług i ich bezpieczeństwa. Od gmin współpracujących w tej dziedzinie polityki miejskiej należałoby oczekiwać wypracowania formalnych mechanizmów konsultacji potrzeb transportowych i jakości świadczenia usług np. jak ma to miejsce w innych przypadkach.

Ponadto, pogłębianie i poszerzanie integracji usług użyteczności publicznej polegających na zaspokajaniu potrzeb przewozowych siecią połączeń publicznego transportu zbiorowego wiąże się z koniecznością przestrzegania przez organizatorów przewozów ustawowego podziału ról na organizatora i operatora przewozów. Wiąże się to z koniecznością

---

[42] E. Koterba, *Droga do miasta szczęśliwego. Rola i możliwości władzy samorządowej w realizacji miasta przyjaznego mieszkańcom,* [w:] H. Barański i in., *Miasto na plus. Eseje o polskich przestrzeniach miejskich*, Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków 2017, s. 129.

specjalizacji kadry administracji samorządu przyjmującego na siebie rolę organizatora, jak i dostosowania floty operatorów do nowych potoków pasażerskich. W konsekwencji poszerzania się współpracy subregionalnej w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego należy powołać podstawowe jednostki organizacyjne działające według znanych z większych jednostek samorządowych i ich praktyki integracyjnej: zarządy transportu miejskiego. Jednostki te powinny pełnić też rolę inicjatorów i pośredników w rozmowach o poszerzaniu integracji taryfowo-biletowej z gminami aglomeracji poznańskiej jak i organizatorem przewozów regionalnych w pasażerskim transporcie kolejowym.

5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych (artystycznych)

5.1. Pozostałe obszary zainteresowań naukowych i osiągnięcia w tym zakresie

Poza przedstawionymi w pkt. 4 osiągnięciami naukowymi, moje zainteresowania badawcze koncentrowały się wokół pokrewnych obszarów tematycznych. Kontynuowałem je pracując na stanowisku adiunkta w Zakładzie Europeistyki Instytutu Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk.

Pierwszym z obszarów moich zainteresowań rozszerzającym badania opisane w pkt 4 i jednocześnie stanowiące dla nich kontekst jest integracja europejska na przykładzie Unii Europejskiej, a zwłaszcza system decyzyjny Unii Europejskiej na przykładzie procedury budżetowej dotyczącej Wieloletnich Ram Finansowych UE jak i jej budżetu rocznego. Szczególnie interesujący w tym temacie badawczym jest analiza i opis etapu przygotowań przez strony procesu decyzyjnego ich stanowisk negocjacyjnych oraz wpływu efektów tej współpracy na rozwój poszczególnych państw członkowskich. Proces decyzyjny Unii Europejskiej, metody budowania koalicji międzyinstytucjonalnych, prezentacja interesów państw członkowskich stanowią laboratorium procesu integracji między jednostkami samorządu terytorialnego. Ponadto nie można nie dostrzec zależności między celami unijnej polityki miejskiej, środkami na jej realizację a jej krajowymi programami realizowanymi w ramach programów operacyjnych i innych dedykowanych rozwojowi regionalnemu instrumentów wsparcia finansowego.

Teoretyczną inspiracją do badań nad integracją europejską stanowiło dla mnie podejście realistyczne i neorealistyczne, akcentujące m. in państwowocentryzm w stosunkach międzynarodowych, którego istota sprowadza się do relacji pomiędzy suwerennymi państwami, a które w pełni zachowują kontrolę nad swoją ludnością terytorium i zasobami

wewnętrznymi[43]. Stąd badania nad procesem decyzyjnym Rady Europejskiej i w Radzie Unii Europejskiej, koordynacją krajowej polityki europejskiej jak i nad „instytucją" prezydencji w Radzie UE. Badania procesu integracji europejskiej nie mogą ignorować jednak roli i znaczenia instytucji ponadnarodowych powstałych w wyniku wspólnej woli państw członkowskich wyrażonej w traktatach założycielskich Wspólnot Europejskich.

Podejście do polityki miejskiej obszarów funkcjonalnych, bazuje na założeniu, że terytorialne ograniczenie rozwoju nowych form współpracy wzmaga konflikt między jednostkami terytorialnymi i prowadzi do rozwiązań siłowych, niekorzystnie wpływających na rozwój. Podstawową kategorią używaną przez funkcjonalistów stanowią potrzeby społeczne, zaś wyzwaniem dla nowych form instytucjonalnej współpracy jednostek terytorialnych jest zaspokojenie potrzeb danej populacji, które nie znają ograniczeń terytorialnych. Nie negują oni dotychczasowych instytucji, lecz kładą nacisk na łączenie, sieciowość ich kompetencji i zadań w tych dziedzinach wymagających horyzontalnego podejścia do rozwiązania problemów konkretnej zbiorowości. Stąd w odniesieniu do współpracy międzygminnej stanowiącej mój główny przedmiot badań wnioskuję, że jednostki samorządu terytorialnego i nimi zarządzający mogą argumentować w sposób podobny do przywódców państw, swoją niechęć, ostrożność bądź zdolność do wspólnej identyfikacji potrzeb mieszkańców i programowania wspólnych działań politycznych w tych obszarach. Podejście funkcjonalne przedstawia jednak argumenty wskazujące na to, że współpraca między suwerennymi jednostkami terytorialnymi jest możliwa, zaś wyraz ich suwerennej woli stanowi decyzja o podjęciu lub zaniechaniu współpracy. Wsparciem dla takich relacji jest opracowanie środków wzajemnego zaufania i transparencji oraz solidarności w podjętych zobowiązaniach. Stąd podobnie jak na przykładzie integracji europejskiej, w dyskursie o współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego pobrzmiewają w piśmiennictwie jak i w gronie praktyków dwie metody integracyjne: funkcjonalna – wspólnotowa i neorealistyczna – międzyrządowa. Praktyka współpracy jednostek samorządu terytorialnego jest wypadkową tych dwóch metod współpracy.

Integracja europejska to ważne źródło zmian w regionach, powiatach i gminach w Polsce. Ich wpływ można dostrzec na poziomie struktur organizacyjnych urzędów jednostek samorządu lokalnego, przy wyznaczaniu priorytetów rozwojowych i przy wyborze kierunków polityki inwestycyjnej i transportowej. Tłem procesu decyzyjnego Unii Europejskiej jest wyrażany w przepisach traktatów stanowiących jej prawne podstawy działania, obszar

[43] Por. P. J. Borkowski, op. cit., s. 37.

rywalizacji dwóch metod integracyjnych: wspólnotowej i międzyrządowej. Przesłanki, którymi kierują się włodarze gmin, decydując się na udział w procesie integracji jednostek samorządu terytorialnego, są często podobne do tych, którymi sugerują się państwa i inni aktorzy stosunków międzynarodowych.

Na zbiór dorobku naukowego o tej tematyce składają się dwie napisane pod moją redakcją monografie oraz dziesięć artykułów publikowanych w krajowych i zagranicznych czasopismach naukowych.

Redakcja monografii

1. Tomaszyk M., Fiszer J. (red.), *Zarządzanie procesem integracji i modernizacja Unii Europejskiej*, Instytut Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk, Warszawa 2013.
2. Tomaszyk M. (red), *Polityczno-społeczne i ekonomiczne zmiany w Europie w świetle Globalnej strategii na rzecz polityki zagranicznej i bezpieczeństwa Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2017.

Artykuły w polskojęzycznych czasopismach naukowych

1. Tomaszyk M., *O wspólnotowości i międzyrządowości Unii Europejskiej w dobie kryzysu. Luuk van Middelaar, Przejście do Europy. Historia pewnego początku*, [w:] „Studia Polityczne", Nr 29, Wydawnictwo Naukowe ISP PAN, Warszawa 2012.
2. Tomaszyk M., *Unia Europejska w dwa lata po wejściu w życie Traktatu z Lizbony*, [w:] „Rocznik Integracji Europejskiej", 5/2011, Wydawnictwo Naukowe WNPiD, Poznań 2011.

Artykuł w anglojęzycznym czasopiśmie naukowym

3. Tomaszyk M., Maślak E., *Leadership in the EU in the Context of the Polish Presidency of the Council of the European Union*, in "Western Review, Journal of the Institute for Western Affairs in Poznań", Poznań 2013.

Artykuły w anglojęzycznych pracach zbiorowych

4. Tomaszyk M., Chojan A., *Polish European policy under the rule of governments formed by the Law and Justice party – foundations and practice*, in W. Preismeyer-Tkocz (red.) *Common Values. Discussing German and Polish Perceptions of European Integration*, Nomos, Berlin 2017.

5. Tomaszyk M., *The determinants and coordination if the Messager conveyed through the media by the Polish presidency of the Council of the European Union in 2011 – a political science approach*, in, "Central European Political Science", Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2013.

Artykuły w pracach zbiorowych

6. Tomaszyk M., *Wpływ kryzysu ekonomicznego na procedowanie i kształt Ram Finansowych UE na lata 2014-2020*, [w:] T.G. Grosse (red.), *Między polityką a rynkiem. Kryzys Unii Europejskiej w analizie ekonomistów i politologów*, Warszawa 2013.
7. Tomaszyk M., *W kierunku większej skuteczności i spójności polityk unijnych zwłaszcza w odniesieniu do współpracy w dziedzinie obronności – tytułem wprowadzenia*, w: Tomaszyk M. (red.), *Polityczno-społeczne i ekonomiczne zmiany w Europie w świetle Globalnej strategii na rzecz polityki zagranicznej i bezpieczeństwa Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2017, ISBN 978-83-65817-16-7.
8. Tomaszyk M., *Wzmocniona legitymacja demokratyczna Unii Europejskiej – rozważania w kontekście inicjatywy obywatelskiej, nowych zasad wyborów do Parlamentu Europejskiego i udziału parlamentów krajowych w procesie integracji europejskiej – tezy*, [w:] „Biuletyn Analiz i Opinii Zakładu Europeistyki ISP PAN", nr 4/2012.
9. Tomaszyk M., *Polskie przewodnictwo w Radzie Unii Europejskiej – próba oceny*, [w:] J. Fiszer M., *Prezydencja Polski w Radzie Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe ISP PAN, Warszawa 2012.
10. Tomaszyk M., *Wybrane aspekty koordynacji polityki europejskiej w dobie kryzysu ekonomicznego Unii Europejskiej – przykład Polski i Republiki Federalnej Niemiec*, [w:] Tomaszyk M., Fiszer J., *Zarządzanie procesem integracji i modernizacja Unii Europejskiej*, Instytut Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk, Warszawa 2013.
11. Tomaszyk M., *Unia Europejska – Chiny: partnerzy na czas kryzysu?*, [w:] J. Fiszer (red.), *Unia Europejska – Chiny, dziś i w przyszłości*, Wydawnictwo Naukowe ISP PAN, Warszawa 2014.

Prace nad redakcją książki pt. *Zarządzania procesem integracji europejskiej i modernizacja Unii Europejskiej* zostały poprzedzone zorganizowaną przeze mnie w ramach Centrum Naukowe ISP PAN i Uczelni Łazarskiego ogólnopolską konferencją naukową pod tym samym tytułem. Celem tego przedsięwzięcia naukowego było określenie metod i środków zarządzania procesem integracji europejskiej w pierwszych latach kryzysu

gospodarczego, którego skutki w znaczący sposób wpłynęły na prezentację stanowisk negocjacyjnych państw członkowskich UE w odniesieniu do Wieloletnich Ram Finansowych UE oraz metod wyjścia z kryzysu integracyjnego. W oficjalnych dokumentach instytucji Unii Europejskiej jak i formułowanych przed szczytami Rady Europejskiej stanowiskach dały o sobie znać znane z historii integracji stanowiska polityczne dzielące państwa tej organizacji na grupy państw „przyjaciół metody wspólnotowej" oraz „przyjaciół metody międzyrządowej". Wątek debaty między tymi dwoma scenariuszami integracji europejskiej podjąłem w artykule opublikowanym w czasopiśmie „Studia Polityczne" pt. *O wspólnotowości i międzyrządowości Unii Europejskiej w dobie kryzysu. Luuk van Middelaar, Przejście do Europy. Historia pewnego początku*. Przedstawiłem w nim dwa główne punkty wyjściowe debaty o przyszłości Unii Europejskiej wypracowane w toku prac Konwentu ds. Przyszłości Europy i trwającej po nim debaty na temat wyjścia z kryzysu konstytucyjnego UE, której efektem jest przyjęcie nowego traktatu podstawowego UE – Traktatu z Lizbony. W konkluzjach artykułu napisałem, iż w kontekście walki ze skutkami kryzysu gospodarczego, który zniekształca dotychczasowe praktyki współpracy między państwami członkowskimi, jak i między instytucjami nie tylko Unii Europejskiej, zinternalizowanie efektów integracji europejskiej w świadomości Europejczyków mogłoby być jednym z podstawowych elementów odbudowy zaufania obywateli UE do jej instytucji, do rozumianego w kategoriach neofunkcjonalistycznych, przeniesienia perspektywy politycznej z narodowej na europejską, co jest jednym z warunków pomyślnej socjalizacji europejskiej jako tej wtórnej wobec państwowej. Wątek wpływu kryzysu ekonomicznego na koordynację polityki europejskiej podjąłem w następujących artykułach „Wybrane aspekty koordynacji polityki europejskiej w dobie kryzysu ekonomicznego Unii Europejskiej – przykład Polski i Republiki Federalnej Niemiec", oraz „Wpływ kryzysu ekonomicznego na procedowanie i kształt Ram Finansowych UE na lata 2014-2020". Myśl przewodnia tych opracowań bazuje na założeniu, że kryzys jest katalizatorem zmian w Unii Europejskiej i nie tylko modyfikuje stanowiska polityczne jej członków i instytucji, ale również skutkuje wypracowaniem pozatraktatowych mechanizmów zmiany i regulacji.

Kryzys nie tylko uzewnętrznia wady i dysfunkcje określonego systemu, lecz staje się okazją do wewnętrznych dostosowań. Dotyczy to przede wszystkim usunięcia podstawowych sprzeczności i luk instytucjonalnych, ale niekiedy również odbudowy legitymizacji politycznej lub fundamentów ideowych niezbędnych dla trwałości i stabilności danego systemu. Z jednej strony mamy więc do czynienia z sytuacją kryzysową, a z drugiej - z zarządzaniem kryzysem

przez władze publiczne lub próbą reformy[44]. W konkluzjach sformułowanych w kontekście polskiego członkostwa w UE wnioskowałem, iż aktywne członkostwo w Unii Europejskiej musi koncentrować się na doskonaleniu systemu koordynacji polityk europejskich, gdyż nie są one statycznymi zbiorami zachowań przedstawicieli Unii i państwa członkowskiego i stałych wzorców współpracy z instytucjami europejskimi. Stanowią dynamiczny i podatny na zmiany zbiór reguł dookreślanych formalnie poprzez przepisy zmieniających się traktatów podstawowych UE, ich przepisów wykonawczych oraz nieformalnie poprzez praktykę działań. Są również ważnym elementem umożliwiającym odbudowywanie relacji homeostatycznych między systemem unijnym i krajowym.

Przedmiot badań związany z instytucjonalnym wymiarem członkostwa państwa w Unii Europejskiej był przeze mnie kontynuowany w pracach nad instytucją „prezydencji" państwa w Radzie Unii Europejskiej i traktatowych zmian odnoszących się do tego narzędzia koordynującego prace państw UE. Badania tego zagadnienia rozpocząłem jeszcze jako doktorant na Wydziale Nauk Politycznych i Dziennikarstwa UAM. We współpracy z ówczesnym kierownictwem Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej oraz Akademią Europejską w Berlinie współorganizowałem szkolenia dla pracowników MSZ dotyczące wymiany dobrych praktyk w trakcie przygotowań Polski do pierwszego przewodnictwa w Radzie Unii Europejskiej. Problem badawczy dotyczył implementacji nowych regulacji instytucjonalnych zawartych w przepisach Traktatu z Lizbony i ich wpływu na praktyczne aspekty sprawowanego przez państwo członkowskie przewodnictwa w Radzie Unii Europejskiej. Problem ten został podjęty przeze mnie w publikacjach: *Leadership in the EU in the Context of the Polish Presidency of the Council of the European Union, in Western Review*, *Polskie przewodnictwo w Radzie Unii Europejskiej – próba oceny*, *The determinants and coordination if the Messager conveyed through the media by the Polish presidency of the Council of the European Union in 2011 – a political science approach.*

W wyniku prowadzonych badań doszedłem do wniosku, że współpraca między jednostkami samorządu terytorialnego, podobnie jak w relacjach między państwami, jest możliwa i konieczna. Efekt skali wybranych polityk europejskich, wielowymiarowe metody decyzyjne pozwalają na konsolidowanie podejścia w tych dziedzinach, które leżą w żywotnym interesie wszystkich uczestników projektu europejskiego. Elastyczność integracji europejskiej polega jednak na tym, że państwom chcącym pogłębić integrację i wprowadzić jej nowe metody w odniesieniu do bliskiej im problematyki daje się taką możliwość przy zachowaniu zasady

[44] Por. T. G. Grosse, *Kryzys w strefie euro*, [w:] T. G. Grosse, M. A. Cichocki(red.), *Oblicza kryzysu. Analiza zarządzania kryzysowego w perspektywie ekonomicznej i politycznej*, Warszawa 2013, s. 13.

otwartości dla pozostałych zainteresowanych. Podobnie sytuacja się przedstawia w odniesieniu do integracji publicznego transportu zbiorowego. Tworzy się w wyniku integracji taryfowo-biletowej nowy rodzaj wspólnoty interesu jednostek samorządu terytorialnego, wsparty zawieranymi porozumieniami międzygminnymi lub prawem stanowionym przez organy uchwałodawcze związków komunikacyjnych. Nowa wspólnota prawna jest otwarta na nowych członków pod warunkiem przyjęcia przez nich już wypracowanych rozwiązań i ich implementację. Efekt skali to korzyści dla mieszkańców, którzy dzięki integracji zyskują dostęp do szerszej palety usług publicznych eliminujących bariery w mobilności przestrzennej na większym niż gmina obszarze.

5.2. Udział w grantach finansowanych z innych źródeł

a. Wykonawca w projekcie nr POKL.08.01.02-30-018/11 „Bądź gotowy na zmianę" sfinansowany ze środków PO Kapitał Ludzki, wygłoszenie prelekcji na temat współpracy środowiska gospodarczego w subregionie konińskim, udział w grupie roboczej ds. wypracowania wskaźników realizacji zadań obszaru strategicznej interwencji subregionu konińskiego.
b. Polityka bezpieczeństwa w publicznym transporcie zbiorowym – zainicjowanie współpracy i kierowanie projektem naukowo-badawczym w ramach konsorcjum WNPID UAM, Politechniki Poznańskiej, Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu. Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego
c. Wykonawca w projekcie PO. KL.08.01.02-30-0018/11 – autorstwo ekspertyzy dla jednostek samorządu terytorialnego, NGO i przedsiębiorców pt. Potencjał partnerstwa lokalnego w subregionie konińskim w nowej perspektywie finansowej UE 2014-2020.
d. Ekspert w projekcie PO.KL.08.01.02-30-018/11/12, ekspert w okresie od maja 2012 do kwietnia 2013 w spotkaniach Subregionalnej Komisji Dialogu Społeczno-Gospodarczego w Koninie.
e. Wykonawca w projekcie: *Science Shop* – projekt nr 04.01.00-00-IH04/16 zakłada wdrożenie na Wydziale Nauk Politycznych i Dziennikarstwa UAM innowatorskiego modelu *Science Shop* wyposażonego w zestaw narzędzi ułatwiających studentkom i studentom prowadzenie badań i pisanie prac dyplomowych zwiększających ich zatrudnialność i odpowiadających na konkretne potrzeby zewnętrznych instytucji oraz zawiązywanie interdyscyplinarnych zespołów projektowych z udziałem pracowników wydziałów przyrodniczych i ścisłych UAM.
f. UAM – Unikatowy Absolwent = Możliwości. Wzrost potencjału dydaktycznego Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza poprzez proinnowacyjne kształcenie w języku angielskim, interdyscyplinarność, e-learning, inwestycje w kadry – staż naukowy w Uniwersytecie Viadrina, Frankfurt nad Odrą w terminie od 1.X.2015-31.XI.2015.
g. Staff Mobility for Teaching mobility agreement – program Erasmus + w edycji 2016/2017, pobyt badawczy i dydaktyczny na Leibniz Universität Hannover, Institut fuer Politische Wissenschaft w zakladzie prof. dr. Lempke
h. Wykonawca w projekcie POWR.03.01.00-00-K392/16-00, Laboratorium innowacji społecznych.

i. Wykonawca w projekcie WND-POWR.03.05.00-00-Z303/17 – zintegrowany program rozwoju Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, opracowanie programu nowej ścieżki fakultatywnej dla studentów kierunku Bezpieczeństwo narodowe.
j. Wykonawca w projekcie pt. Działając razem osiągniemy więcej – współpraca Jednostek Samorządu Terytorialnego dla rozwoju Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, PO PT 2017-2013, w terminie od XI. 2013 – I. 2014, szkolenie kadry administracji samorządowej i opracowanie ekspertyz w tematach: Nowe wymogi stawiane dokumentom niezbędnym do sięgania po wsparcie finansowe, w tym środki UE na lata 2014-2020; Najistotniejsze elementy nowego modelu zarządzania strategicznego rozwojem.

5.3. Złożone granty

1. COMM/WAW/ED/2013-2017 – wybór instytucji prowadzących punkty informacyjne Europe Direct – kierownik grantu.
2. 2013 innowacje społeczne ncbr/is-1/2012 – Społeczny wymiar przedsiębiorczości – główny wykonawca.
3. 2013 innowacje społeczne ncbr/is-1/2012 - Odważnie patrzę w przyszłość, wykonawca.
4. 2013 Konkurs Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego o przyznanie dotacji na 2013 rok na inwestycję aparaturową w zakresie dużej infrastruktury badawczej, Laboratorium Innowacyjnych Badań Społecznych – główny wykonawca.

5.4.Udział w zespołach eksperckich i wykonane ekspertyzy

a. Konsultant Burmistrza Miasta Frankfurt nad Odrą w dziedzinie organizacji i administrowania publicznym transportem zbiorowym w rejonie transgranicznym, od 01.02.2017 roku.
b. Ekspert Zarządu Transportu Miejskiego z siedzibą w Poznaniu w zakresie bezpieczeństwa w publicznym transporcie zbiorowym
c. Ekspert Stowarzyszenia Metropolia Poznań w zakresie tematycznym: wykonanie ocen strategicznych ZIT wniosków o dofinansowanie złożonych w ramach WRPO na lata 2014-2020 w działaniu dotyczącym inwestycji w infrastrukturę transportową Poznańskiej Kolei Metropolitalnej i zakup środków transportu publicznego przez gminy aglomeracji poznańskiej, uzyskanie pozytywnej oceny eksperta.
d. Ekspert Stadtverkehrgesellschaft mbH Frankfurt (Oder), w dziedzinie umowy o organizację i finansowanie międzypaństwowej linii autobusowej nr 983.
e. Ekspert Stowarzyszenia Metropolia Poznań w projekcie „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, wygłoszenie prelekcji i prowadzenie panelu dyskusyjnego podczas konferencji naukowe organizowanej we współpracy z Wielkopolskim Urzędem Marszałkowskim w terminie 21 kwietnia 2017 roku.
f. Biegły sądowy ad hoc w Sądzie Okręgowym w Poznaniu /Wydział Gospodarczy – ekspertyza ws. zarządu nad drogami gminnymi w świetle ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych
g. Opracowanie koncepcji funkcjonowania i wyposażenia multimedialnej Pracowni Badań nad Bezpieczeństwem Miasta WNPiD UAM na zlecenie Dziekana WNPiD
h. Opracowanie założeń i planu finansowego projektu inwestycyjnego i społecznego dotyczącego mobilności w mieście Luboń. Na tej podstawie Miasto Luboń złożyło wniosek o dofinansowanie zakładanych działań i uzyskało wsparcie w kwocie 13 mln PLN.

i. Konsultant Rady Gospodarczej Miasta Luboń
j. Bezpieczne Miasto – Safe and Secure City – zainicjowanie i kierowanie pracami 6 edycji interdyscyplinarnego seminarium naukowo-szkoleniowego we współpracy z Wydziałem Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa Urzędu Miasta w Poznaniu

5.5.Aktywność dydaktyczna

- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: Lokalne bezpieczeństwo komunikacyjne
- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: Służby Inspekcje i Straże
- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: Kontrola i audyt w sektorze publicznym
- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: System prawny i dokumentacja urzędowa UE
- Ćwiczenia w ramach przedmiotu: Współczesne systemy polityczne
- Ćwiczenia w ramach przedmiotu: Doradztwo polityczne
- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: Zarządzanie jakością w administracji publicznej
- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: Kontrola i audyt w sektorze publicznym
- Ćwiczenia w ramach przedmiotu: Finansowanie MŚP ze środków krajowych
- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: Organizacja procesu inwestycyjnego
- Ćwiczenia w ramach przedmiotu: Fundusze europejskie
- Wykłady i ćwiczenia w ramach przedmiotu: Integracja europejska

5.6.Aktywność na rzecz popularyzacji nauki

(1) Założyciel i Przewodniczący Rady Programowej Uniwersytetu Lubońskiego III Wieku działającego pod patronatem uczelni publicznych Miasta Poznania
(2) Współredakcja leksykonu bezpieczeństwa: W. Salestra, R. Niedźwiedzki, A. Zagórska i in., Leksykon bezpieczeństwa, Wolters – Kluwer, Warszawa 2016.
[Mój wkład w opracowanie polegał na przygotowaniu treści 17 haseł związanych z lokalnym bezpieczeństwem komunikacyjnym, polityką transportową i transportem pasażerskim]
(3) Ośrodek Debaty Międzynarodowej w Zielonej Górze, Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej, Słubice 19.11.2015 rok, wygłoszenie wykładu dla uczestników Olimpiady Wiedzy o Polsce i świecie Współczesnym na temat Bezpieczeństwo Polski w kontekście europejskim.
(4) Ośrodek Debaty Międzynarodowej w Warszawie, współpraca w ramach inicjatywy komunikacyjnej ODM MSZ i wygłoszenie prelekcji popularyzujących wiedzę o instytucjach UE zwłaszcza w zakresie tematu Budżet UE
(5) Wojewódzka Stacja Sanitarno Epidemiologiczna w Poznaniu, organizacja szkolenia dla rzeczników prasowych Powiatowych Stacji Sanitarno-Epidemiologicznych

5.7.Aktywność organizacyjna

- Kierownik studiów II stopnia na kierunku Bezpieczeństwo narodowe – WNPiD UAM
- Prowadziłem szkolenia i prelekcje popularno-naukowe m. in. dla członków Uniwersytetów III Wieku w Luboniu, Pniewach, Pile; przedstawicieli JST z zakresu aplikacji o środki zewnętrzne w Kaliszu i w Ostrowie Wielkopolskim; dla członków Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej towarzyszącej targom „Recykling" na zlecenie firmy Abrys
- Ponadto organizowałem zajęcia terenowe dla studentów kierunku bezpieczeństwo narodowe w ramach przedmiotu: Służby, Inspekcje i Straże.