HISTORIA: ZWIĄZEK MIAST POLSKICH →Q4

Silny głos miast

19 listopada mija 100. rocznica powołania Związku Miast Królestwa Polskiego, który dał początek późniejszemu Związkowi Miast Polskich. Rok temu, 19 stycznia, obchodziliśmy 25 lat od restytuowania Związku.

KOMUNIKACJA: WYGODA I EKOLOGIA →Q6

Transport miejski jest ok

Stawką jest podniesienie komfortu pasażerów i poprawa stanu środowiska.

ZYCIEREGIONOW.PL

Życie regionów

WYDANIE SPECJALNE

Poniedziałek
16 PAŹDZIERNIKA 2017

Polityka miejska w centrum uwagi

SAMORZĄD

Ponad 500 osób – przedstawicieli rządu, miast i środowisk eksperckich będzie rozmawiać o strategii na przyszłość.

ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Trzech czwartych Polaków na co dzień dotykają kwestie miejskie. Miasta są miejscami koncentracji potencjału społecznego i gospodarczego, nośnikiem cywilizacji. W miejskich obszarach funkcjonalnych powstaje blisko 80 proc. PKB. Ponad połowa wszystkich firm w Polsce zlokalizowana jest w kilku największych aglomeracjach.

Z uwagi na szczególną koncentrację różnego rodzaju zjawisk i procesów w miastach, zarządzanie ich rozwojem wymaga całościowego, zintegrowanego podejścia – nie tylko w sferze deklaracji, ale i codziennej praktyce. Mając na uwadze skalę wyzwania, jakim jest łączenie różnych rodzajów polityki sektorowej, i integrację ich wpływu na rozwój miast, a także konieczność przeciwdziałania niekorzystnym procesom zachodzącym w miastach – rząd na posiedzeniu 20 października 2015 r. przyjął Krajową Politykę Miejską (KPM). Dokument stanowi omówienie wielu potencjalnych działań adresowanych do miast, jednak nie określa priorytetów, wskaźników oceny ich realizacji ani źródeł finansowania ewentualnych działań. Założenia i niektóre cele strategiczne KPM zostały wpisane w bieżące kierunki rozwoju kraju, wskazane w ramach strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju (SOR), która zawiera kilka konkretnych programów operacyjnych, adresowanych do miast. Pierwszy z nich (pakiet dla miast średnich) jest właśnie uruchamiany. Mają on realizować główne założenie wymiaru terytorialnego strategii, czyli przeciwdziałanie powstawaniu obszarów wykluczenia i rozwijanie mocnych stron lokalnych oraz regionalnych gospodarek.

W Ministerstwie Rozwoju polityką miejską zajmuje się zespół w Departamencie Strategii Rozwoju. Ponadto krakowski Instytut Rozwoju Miast rozpoczął szeroko zakrojone prace w ramach Obserwatorium Polityki Miejskiej.

Warto podkreślić szczególny wkład Związku Miast Polskich w stworzenie polityki miejskiej, która w 2013 r. uzyskała status grupy spraw w dziale rozwój regionalny. Pojęcie to oznacza zarówno politykę podmiotów zewnętrznych (rządu i regionów) wobec miast, jak i politykę samych miast (lokalna). Dalsze działania legislacyjne przyniosły prawne zdefiniowanie polityki miejskiej – w nowym rozdziale 3a w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Według tej definicji stanowi ona „zespół działań prawnych, finansowych i planistycznych na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych, mających na celu wykorzystanie potencjału miast w procesach rozwoju kraju, wzmocnienie zdolności miast i ich obszarów funkcjonalnych do pobudzania wzrostu gospodarczego i tworzenia trwałych miejsc pracy oraz poprawy jakości życia mieszkańców".

Resort pracował nad założeniami polityki miejskiej, które zostały opublikowane w roku 2012, po długich pracach prowadzonych z udziałem ekspertów OECD oraz krajowych, w tym przedstawicieli związku. Uczestniczyliśmy też w szerokich konsultacjach przy budowaniu strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju".

16–17 października w Krakowie w ramach XV Kongresu Miast Polskich odbędzie się też I Kongres Polityki Miejskiej. Będzie stanowić pierwszą w Polsce, szeroką debatę o polityce miejskiej po nakreśleniu ram realizacji SOR, z udziałem ponad 500 przedstawicieli rządu, miast i środowisk eksperckich.

Podczas Kongresu Polityki Miejskiej uwaga będzie skupiona na sześciu najistotniejszych zagadnieniach, którym poświęcono obszerne panele dyskusyjne z udziałem ekspertów w danej dziedzinie oraz przedstawicieli miejskich samorządów.

W pierwszym dniu debatować będziemy o mieszkalnictwie, transporcie i mobilności miejskiej oraz o problemie jakości powietrza, który stanowi poważne wyzwanie dla wielu polskich miast. Dzień drugi poświęcony zostanie fundamentalnym zagadnieniom z punktu widzenia rozwoju miasta, jakim jest rozwój gospodarczy, kwestia kształtowania przestrzeni oraz rewitalizacja obszarów zdegradowanych.

Wymiana opinii i dobrych praktyk pozwoli na sformułowanie rekomendacji, które przyczynią się do efektywnego wdrożenia planowanych działań, a także do skutecznego stworzenia systemu monitorowania i ewaluacji polityki miejskiej – ważnej części polityki publicznej w państwie. ©℗

Autor od 1993 roku nieprzerwanie jest prezydentem Gliwic. W 2015 roku został wybrany prezesem Związku Miast Polskich.

MAT. PRASS.

Komentarz

Z kim rozmawiać o polityce miejskiej?

ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Zdecydowana większość ekonomistów i socjologów jest zgodna, że przyszłość świata należy do miast. Powtarzając za artykułem wstępnym do tego dodatku, przypomnę tylko, że w funkcjonalnych obszarach miejskich powstaje blisko 80 proc. PKB Polski. Polskie samorządy są od prawie trzech dekad prawdziwym motorem rozwoju gospodarczego. Jesteśmy również aktywni w debacie publicznej. Zgłaszamy pomysły, których realizacja ma wzmacniać ten rozwój. Rozpoczynający się w poniedziałek I Kongres Polityki Miejskiej uważam za wyraz dojrzałości naszego środowiska. Przygotowaliśmy wydarzenie, które może stanowić forum debaty nad zagadnieniami istotnymi dla dalszego szybkiego rozwoju gospodarczego i społecznego naszego kraju. Debata ta będzie jednak owocna, jeżeli gotowy do niej będzie nasz najważniejszy partner – rząd Rzeczypospolitej Polskiej.

Prawo i Sprawiedliwość ma jasno zdefiniowaną wizję silnego, centralistycznego państwa. Wizja ta musi być jednak realizowana w ramach umocowanej konstytucyjnie zasady pomocniczości. Struktura państwa, w której potrzeby są zaspokajane przez państwową administrację samorządową możliwie najbliżej obywatela, jest bowiem nie tylko zgodna z naszym charakterem narodowym, wartościami szeroko rozumianej cywilizacji Zachodu, ale przede wszystkim funkcjonalna i skuteczna. Chcemy zatem debaty nad polityką miejską. Dokumenty strategiczne rządu, na czele ze „Strategią na rzecz odpowiedzialnego rozwoju", świadczą o tym, że dostrzega on wagę tego zagadnienia. Cały szereg zmian prawa podjętych w ciągu ostatnich dwóch lat oraz planowanych zamierzeń pokazuje jednak, że celem wielu z nich jest zwiększanie centralizacji państwa.

Centralizacji postępującej dzisiaj zgodnie z zasadą, którą Anglosasi nazywają „salami slicing", czyli w wolnym tłumaczeniu „odcinania po kawałku". Zmiany wprowadzane są małymi z pozoru krokami, ale bardzo konsekwentnie. W ich efekcie systematycznie odbiera się samorządom kompetencje. Obóz rządzący ma swoistą skłonność do kontroli, skupiania w swoim ręku coraz większej władzy, nawet jeśli odbywa się to ze szkodą dla jakości usług publicznych. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy znacząco wzmocniono więc pozycję rządowych kuratorów oświaty, uzależniając od ich akceptacji najważniejsze decyzje dotyczące szkół, scentralizowano zarządzanie zasobami wodnymi czy odebrano województwom wpływ na wojewódzkie fundusze ochrony środowiska. Próbowano nawet rozszerzyć nadzór regionalnych izb obrachunkowych poza kryterium legalności, co mogłoby prowadzić do pełnej uznaniowości w uchylaniu decyzji samorządów. Ten niebezpieczny pomysł powstrzymało na szczęście weto prezydenta. Szykowane są też kolejne zmiany. Planuje się odebranie radom gmin kompetencji ustalania cen wody (zwykle dostarczanej przez gminne wodociągi). Podporządkowanie nadzoru budowlanego i inspekcji sanitarnej, a nawet urzędów pracy wyłącznie administracji rządowej. Rząd za każdym razem uzasadnia konieczność odebrania wpływu na kolejne służby czy obszary życia troską o jakość usług, które rzekomo zapewni wyłącznie nadzór właściwych ministrów. Uważam, że będzie dokładnie odwrotnie. Szeroki zakres kompetencji samorządów terytorialnych służył do tej pory podnoszeniu jakości usług publicznych. Polacy generalnie dobrze oceniają swoje samorządy. Praktycznie żaden wójt, burmistrz czy prezydent miasta w Polsce nie zarządza w oderwaniu od swojej społeczności lokalnej. Kontrola rad gmin i miast, lokalnych mediów, stowarzyszeń czy nawet bezpośrednio mieszkańców jest bardzo silna. Przeciętny mieszkaniec, nawet dużego miasta, ma bez porównania większe szanse spotkać się i porozmawiać z prezydentem swojego miasta niż z ministrem. Model, w którym realizacja usług publicznych poddana jest silnej, praktycznie bezpośredniej kontroli społeczności lokalnych, jest dużo bardziej funkcjonalny od modelu centralistycznego. W Polsce istnieje 2478 gmin, 314 powiatów oraz 66 miast na prawach powiatu. Nawet najbardziej kompetentny minister, otoczony kompetentnymi podwładnymi, nie będzie w stanie skuteczniej dbać o jakość usług.

Kwestia pełzającej recentralizacji jest fundamentalna dla przyszłości polskiego samorządu. Jeżeli proces ten będzie postępował, to za dwa lata lub sześć debatowanie nad kierunkami polityki miejskiej będzie bezcelowe. Taką dyskusję będą co najwyżej prowadzić między sobą ministrowie rządu, uzgadniając, jak mają się rozwijać poszczególne miasta i regiony. A społeczności tych miast dowiedzą się o decyzjach bezpośrednio ich dotyczących wyłącznie z mediów centralnych. ©℗

Autor jest prezydentem Gliwic, prezesem Związku Miast Polskich

Samorządy gotowe do współpracy

MIASTA | Rządowa Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju zakłada m.in. wzmocnienie finansów samorządowych.

MAT. PRASS.

Zarząd ZMP stanowisko w sprawie Pakietu dla miast średnich przyjął w sierpniu na posiedzeniu w Przemyślu

Zarząd Związku Miast Polskich we wrześniu 2016 r. pozytywnie zaopiniował projekt Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR), w zakresie, w jakim dotyczy ona samorządów terytorialnych, a zwłaszcza miast.

W swoim stanowisku Zarząd podkreślił, że: projekt Strategii w części dotyczącej kontekstu terytorialnego jest jednoznacznie oparty na zasadzie zrównoważonego rozwoju, zintegrowanego zarówno terytorialnie jak i funkcjonalnie. To podejście gwarantuje podejmowanie przedsięwzięć rozwojowych w obszarach funkcjonalnych, ponad granicami administracyjnymi i we współpracy między-samorządowej (zarówno horyzontalnej jak i wertykalnej) oraz międzysektorowej. Tak rozumiany rozwój umożliwi najpełniejsze wykorzystanie lokalnych zasobów i potencjałów. Obejmuje on także rewitalizację obszarów, które utraciły dotychczasowe funkcje. Może ułatwić skoordynowanie kosztownych i nieracjonalnych zjawisk rozlewania się miast.

Konieczna nowelizacja ustaw

Działania, jakie zakłada Strategia w odniesieniu do miast, dotyczą całego spektrum polityki miejskiej, obejmując:

- rozwój miast – wsparcie horyzontalne (w tym Partnerska Inicjatywa Miast),
- wykorzystanie potencjału rozwojowego aglomeracji (w tym pakiet ZIT plus),
- aktywizacja zasobów i potencjałów miast średnich, zwłaszcza tracących dotychczasowe funkcje,
- rozwój obszarów wiejskich oparty o małe miasta jako centra rozwoju lokalnego,
- aktywizacja obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją.
- racjonalizacja i zwiększenie efektywności finansowania polityk terytorialnych.

Strategia, uznając fakt, że blisko połowa publicznych wydatków rozwojowych pochodzi z budżetów samorządów, zakłada wzmocnienie finansów samorządowych, m.in. poprzez:

- zwiększenie znaczenia dochodów własnych w finansowaniu działalności JST,
- zmianę zasad finansowania rozwoju terytorialnego,
- stopniową zmianę struktury dochodów i wydatków publicznych,

> Miasta muszą się opierać na zasadzie zrównoważonego rozwoju, zintegrowanego zarówno terytorialnie, jak i funkcjonalnie

Istotne są także projektowane w SOR kierunki interwencji w tym zakresie:

- wzmocnienie sprawności administracji samorządowej oraz partnerstw z innymi podmiotami,
- poprawa organizacji świadczenia lokalnych usług publicznych,
- wzmocnienie zintegrowanego podejścia do rozwoju,

by coraz większa część wydatków rozwojowych była finansowana ze stabilnych źródeł krajowych.

Osiągnięcie tych celów może zapewnić postulowana przez nas od dawna nowelizacja ustawy o dochodach JST oraz ustawy o finansach publicznych. Nasze postulaty w tym zakresie są zgodne z zapisami w Strategii, a ponadto obejmują konieczność rewizji indywidualnego wskaźnika zadłużenia oraz systemu wyrównawczego, a także zmiany przepisów kształtujących zarządzanie finansami lokalnymi (WPF i WPI).

Deklaracja współpracy

Rząd przyjął Strategię wiosną 2017 r. Od tego czasu został ogłoszony pierwszy z konkretnych programów działań adresowanych do miast – Pakiet dla miast średnich. Nie spełnia on wielu oczekiwań zainteresowanych miast, ale też rząd, ogłaszając ten projekt w Przemyślu, wyraźnie podkreślił, że pierwsza faza realizacji ma charakter pilotażowy, stanowiąc wykaz środków znalezionych w różnych wcześniej zdefiniowanych programach, które można było przeznaczyć dla tych miast.

Zapowiedziano także, iż zostanie on poszerzony w przyszłym roku o środki z krajowej rezerwy wykonania. Rząd wskazał, że właściwy, docelowy Pakiet zostanie przygotowany na kolejną perspektywę finansową, w sposób systemowy, umożliwiający budowanie zintegrowanych planów rozwoju.

Zarząd Związku, w stanowisku przyjętym w sierpniu w Przemyślu, wskazał – na podstawie postulatów zgłaszanych przez same zainteresowane miasta – dziedziny, które powinny być uwzględnione w docelowej wersji Pakietu, deklarując chęć współpracy z resortem w jego przygotowaniu.

Różne działania dotyczące rozwoju miast występują także w regionalnych programach operacyjnych, stanowiąc ważne uzupełnienie krajowej polityki miejskiej. Oczywiście we wszystkich województwach występują tzw. zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT), dotyczące miast wojewódzkich, a w kilku województwach dodatkowo podobne instrumenty dedykowane dla miast subregionalnych.

Oprócz tego w większości RPO można znaleźć dość zróżnicowany wachlarz innych kierunków interwencji, adresowanych do miast. Dotyczą one zwłaszcza transportu miejskiego oraz rewitalizacji obszarów zdegradowanych. Dokładne omówienie tej problematyki znajdziemy w raporcie opracowanym przez Instytut Rozwoju Miast w Krakowie, dostępnym w prowadzonym przez IRM Obserwatorium Polityki Miejskiej. ©℗

—*apo*

Jakość życia, inwestycje i kultura

KRZYSZTOF KOSIŃSKI | Polityka miejska to dziś przede wszystkim działania wzmacniające tkankę społeczną.

MAT. PRASS.

Prezydent Ciechanowa **Krzysztof Kosiński** na miejskiej budowie

: Czy jako prezydent miasta uważa pan, że potrzebna jest polityka miejska kreowana na poziomie krajowym?

KRZYSZTOF KOSIŃSKI, prezydent Ciechanowa: Tak, ale jest jeden warunek, to musi być mądra polityka miejska. Skupiona na interesie mieszkańców lokalnych wspólnot i tworzona przy udziale tych, którzy mają w tej sprawie najwięcej do powiedzenia, czyli samorządowców. Robienie polityki miejskiej odgórnie przez warszawskich polityków to strata czasu. Pytanie, jak definiować politykę miejską. Bo często się zdarza, że jest ona inaczej rozumiana przez samorządy, a inaczej przez rząd.

Na czym polega ta różnica?

To wynika z różnicy perspektyw. Mamy do czynienia ze sprzecznością interesów. Władza centralna, jakakolwiek by ona była, postrzega skutecznie realizowaną politykę miejską jako zagrożenie dla siebie. Mam wrażenie, że rząd boi się samorządów, boi się decentralizacji władzy. Dziś słyszę pozytywne hasła dotyczące samorządu, chociażby ze strony Platformy. Ale wtedy gdy PO miała wpływ na politykę miejską, to w tej sferze często się zdarzało, że interes centralny brał górę nad interesem samorządu. Teraz na pewno jest dużo gorzej, bo mamy do czynienia z ewidentną centralizacją władzy, polityka miejska schodzi na dalszy plan.

No, ale jest plan wicepremiera Morawieckiego dla wsparcia małych i średnich miast.

To jest stwarzanie pozorów. Z perspektywy mojego miasta nie widzę tam żadnych narzędzi, z których można byłoby skutecznie korzystać. Razem z prezydentem Ełku, miasta, które też jest na liście potencjalnych beneficjentów wsparcia – opracowaliśmy konkretne rekomendacje Związku Miast Polskich, które zostały dwa miesiące temu przyjęte na posiedzeniu zarządu. Wyrażamy tam z jednej strony krytyczne zdanie pod adresem tego, co zostało przygotowane, a z drugiej strony przedstawiamy propozycje realnego wsparcia dla średnich miast. To, co zostało przedstawione, to są hasła, programy szkoleniowe i pakiet propozycji kredytowych. Mówi się, że plan Morawieckiego dobrze wygląda w PowerPoint, tak samo jest ze wsparciem dla średnich miast.

PiS zapowiadało jednak odejście od polityki „polaryzacjno-dyfuzyjnej" Platformy Obywatelskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Nie widzę ani jednego przykładu zrealizowania tej zapowiedzi. Największe wsparcie to wsparcie ze środków unijnych. To jedyne poważna pomoc, na którą dziś średnie miasta mogą liczyć. Trzeba jednak podkreślić jedno. Ciechanów jest w sytuacji uprzywilejowanej. My jesteśmy stolicą subregionu. Jesteśmy liderem jednego z pięciu takich subregionów na Mazowszu. Mamy przez to większą szansę pozyskiwania środków. Jednak jest wiele miast, według Polskiej Akademii Nauk ponad 120, które tracą funkcje społeczno-gospodarcze, a nie są liderami subregionów. Te miasta wraz z ich mieszkańcy są często pozostawione same sobie.

Całkowicie?

Trzeba mówić o konkretach. Konkrety to np. wsparcie dla projektów infrastrukturalnych. Miało być więcej pieniędzy na drogi lokalne – nie ma tych pieniędzy.

Z tego, co pamiętam, po fiasku pomysłu opłaty paliwowej padły zapowiedzi zbudowania innego mechanizmu wsparcia tych dróg.

Samo wprowadzenie opłaty paliwowej mogłoby jeszcze gorzej odbić się na samorządach. To paradoks. Ale samorządy mają komunikację miejską czy przedsiębiorstwa usług komunalnych, a tam setki pojazdów, które nie działają na wodę. Łatwo to obliczyć, bo wiemy, ile kilometrów pokonujemy w ciągu roku. My w Ciechanowie musielibyśmy dopłacać około 200 tys. zł rocznie w związku z wyższymi wydatkami na paliwo. Oddawalibyśmy pieniądze do budżetu państwa – to jest pewnik. Natomiast nie byłoby żadnych gwarancji, że u nas powstawałyby drogi dzięki dodatkowej opłacie paliwowej.

Czyli w zakresie kreowania polityki miejskiej najbardziej panu teraz brakuje kompleksowego planu wsparcia infrastruktury?

Ja rozumiem politykę miejską jako dążenie do poprawy jakości życia mieszkańców poprzez inwestycje w infrastrukturę techniczną i infrastrukturę społeczną. Teraz coraz częściej jest tak, że kolejność tych inwestycji się zmienia. Priorytetem dla mieszkańców staje się tkanka społeczna, bo infrastruktura techniczna jest już na bardzo wysokim poziomie. W wielu gminach, miastach np. poziom skanalizowania to blisko 100 proc. Teraz mieszkańcy oczekują więcej inwestycji w obszarach sportu, rekreacji, kultury, oświaty.

Jak pan jako prezydent widzi rozwój świadomości tego, czym jest teraz miasto i jego potrzeby? Na wszystkich poziomach.

Na pewno jako samorządowcy mamy wiele do zrobienia w tej materii. My dostrzegliśmy, że jest sporo do zrobienia w kwestii uświadomienia ludziom, że samorząd jest potrzebny, dopiero gdy jedna z partii zaprezentowała pomysł na dwukadencyjność. Wtedy widziałem skrzyknieście się samorządowców i duże ożywienie. Rządzącym chodziło o to centralne przesłanie: „każda gmina to Wilkowyje", tak jak to powiedział wicepremier tego rządu, porównując samorząd do komediowego serialu. Wtedy powiedzieliśmy sobie, że nie możemy akceptować takiego absurdalnego przekazu. Jako Związek Miast Polskich podjęliśmy decyzje, by zainwestować w kampanię medialną dotyczącą wizerunku miast i samorządów. Jej kulminacja jest planowana na przyszły rok.

Co ma wydarzyć się w przyszłym roku?

Teraz spotykamy się w Krakowie na Kongresie Miast Polskich. Tam jedną ze spraw, którą będziemy się zajmować, jest jednorazowe zwiększenie składki na Związek Miast Polskich. Po to, by w przyszłym roku kampania medialna dotycząca miast, samorządu i potrzeby decentralizacji władzy mogła być podjęta z jeszcze większą intensywnością. ©℗

—*rozmawiał Michał Kolanko*

ROBERT GARDZIŃSKI

Komentarz

O ład przestrzenny dla mieszkańców

OLGIERD DZIEKOŃSKI

Zmiany są konieczne. Trzeba przywrócić gminie i jej mieszkańcom zdolność oddziaływania na jakość otoczenia, kształt ładu przestrzennego. To dla mieszkańców podstawowa kwestia wartości ich wspólnoty i bezpieczeństwa ekonomicznego. Inwestorom warto zapewnić możliwość w miarę bezpiecznego i przewidywalnego inwestowania. A więc studium uwarunkowań powinno określać obszary uzupełniania urbanizacji tam, gdzie już jest infrastruktura techniczna, a istniejąca zabudowa może być w ramach indywidualnych decyzji uzupełniana, tworząc obszar zwartej zabudowy. Poza obszarem uzupełniania urbanizacji realizacja nowych inwestycji może mieć miejsce tylko na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nowe zapisy w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu wskazują, jak ograniczać rozlewanie się zabudowy poprzez analizy potrzeb rozwojowych.

Ale inwestowanie w obszarach uzupełniania zabudowy powinno być możliwe tylko na podstawie lokalnych przepisów urbanistycznych. Takie przepisy, zróżnicowane dla gmin o różnej wielkości i charakterze, mogłyby stanowić załącznik do ustawy o planowaniu, ale powinny zapewniać możliwość ich modyfikacji przez radę gminy, w zależności od lokalnych potrzeb. Byłby to powrót do przedwojennej tradycji. Lokalne przepisy powinny określać intensywność i maksymalną wysokość zabudowy, ilość miejsc parkingowych, wielkość terenów zieleni i placów zabaw oraz usług lokalnych w odniesieniu do terenów mieszkaniowych, w ramach kwartałów zabudowy.

Kwartał jest tradycyjnie w polskiej urbanizacji punktem odniesienia. Ograniczony terenami publicznymi komunikacji i placów, parków lub terenów otwartych, jest naturalnym obszarem funkcjonowania lokalnej wspólnoty sąsiedzkiej. Wielkość nowej zabudowy w ramach kwartału powinna być limitowana istniejącymi już budynkami, chyba że miejscowy plan określi to inaczej. Gmina i jej mieszkańcy muszą mieć wpływ na krajobraz miejscowości i ład przestrzenny, które wynikają z jakości architektury, czyli projektów. Dlatego zrezygnujmy z formuły decyzji o warunkach zabudowy, bo ubezwłasnowolnia gminy, rodzi negatywne konsekwencje prawno-finansowe i powoduje frustrację lokalnej społeczności mieszkańców ze względu na brak wpływu na kształt ich otoczenia. Dajmy za to gminie możliwość wydawania zgody na lokalizację inwestycji, to znaczy potwierdzania jej zgodności ze studium i planem miejscowym albo lokalnymi przepisami urbanistycznymi, ale również oceny rozwiązań architektonicznych. Wydawanie lokalizacji po przedstawieniu projektu mieszkańcom dałoby szansę dyskusji urbanistycznej nad jakością wspólnego przecież krajobrazu gminy. Zaś administracja powiatu i jego nadzór budowlany niech kontrolują standard techniczny i bezpieczeństwo budowy poprzez projekt wykonawczy, który powinien być dostępny na budowie po uzyskaniu w gminie zgody lokalizacyjnej.

Poza obszarem uzupełniania zabudowy inwestycje mogłyby być realizowane wyłącznie na podstawie planu miejscowego, który powinien zapewniać konieczność scaleń i reparcelacji działek, z wyodrębnianiem terenów na cele publiczne. Budowanie gospodarstw na terenach wiejskich powinno być możliwe tylko w ramach istniejących siedlisk, tak aby zapewnić ochronę krajobrazu wsi polskiej. Powiążmy przeznaczenie terenu w planach miejscowych z opodatkowaniem nieruchomości. Teren przeznaczony pod zabudowę w planie miejscowym powinien być opodatkowany jak każdy teren budowlany zaraz po uchwaleniu planu.

Rozwiążmy także kwestię koordynacji rozwoju przestrzennego w obszarach funkcjonalnych, co może powstrzymać dzisiejsze chaotyczne, całkowicie niekontrolowane i bardzo kosztowne dla nas wszystkich rozlewanie się miast.

Taki minimalny zestaw zmian pozwoli na przywrócenie gminie i jej mieszkańcom uczestnictwa w odpowiedzialności za ład przestrzenny, a inwestorom – pewności w ich działaniu. ©℗

Autor jest architektem i politykiem. W latach 2000–2001 był podsekretarzem stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Budownictwa, od 2007 do 2010 r. podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, w latach 2010–2015 sekretarz stanu w Kancelarii Prezydenta RP

MAT. PRAS.

Prezydent RP Ignacy Mościcki z uczestnikami zjazdu Związku Miast Polskich w roku 1935

Silny głos miast

HISTORIA | 19 listopada mija 100. rocznica powołania Związku Miast Królestwa Polskiego, który dał początek późniejszemu Związkowi Miast Polskich. Rok temu, 19 stycznia, obchodziliśmy 25 lat od restytuowania Związku.

Gdy w 1917 r. powstawał Związek Miast Polskich, Polska wprawdzie odzyskiwała niepodległości, jednak miasta były zrujnowane pierwszą wojną światową i konieczne było wypracowanie sposobu ich ratowania.

Przedwojenne dzieje

Z inicjatywy mecenasa Adolfa Suligowskiego, prezesa rady m.st. Warszawy, w dniach 19–21 listopada 1917 r. odbył się w Warszawie, za zgodą Rady Regencyjnej, I Zjazd Przedstawicieli Miast Królestwa Polskiego. Podczas spotkania 16 miast powołało Związek Miast Królestwa Polskiego. Na koniec 1918 r. Związek liczył już 75 miast. W II Zjeździe Związku, w styczniu 1919 r., uczestniczyło już, poza miastami z byłego zaboru rosyjskiego, sześć miast Małopolski (Kraków, Lwów, Przemyśl, Rzeszów, Jarosław i Wieliczka). Oprócz kwestii organizacyjnych na I Zjeździe Miast Królestwa Polskiego dyskutowano także nad ich aktualnymi problemami, w tym aprowizacją miast.

Nowo powstała instytucja samorządowa nosiła nazwę Związek Miast Polskich. Nazwa ta bez zmian dotrwała do września 1939 r.

Miasta wielkopolskie po raz pierwszy uczestniczyły w aktywności Związku w styczniu 1920 roku, kiedy to odbył się w Warszawie IV Nadzwyczajny Zjazd Przedstawicieli Związku. Wtedy też prezesem Związku został wybrany prezydent Poznania Jarosław Drwęski. Po miesiącu od tego wydarzenia do Związku należało już 169 miast, a na końcu 1920 roku – 333 miasta. O takim błyskawicznym potrojeniu liczebności Związku zadecydowało głównie przekonanie miast o przydatności tej organizacji. Związek odnotowywał konkretne efekty swej działalności, przede wszystkim w dziedzinie legislacyjnej, a także w rewindykacji szeregu uprawnień i uzyskiwaniu korzystnych rozwiązań w systemie finansowania miast. W okresie międzywojennym z inicjatywy części miast członkowskich Związku działało Towarzystwo Aprowizacji Miast Polskich i Ziem Wschodnich, które zajmowało się zaopatrzeniem miast w artykuły spożywcze. Dzięki temu miastom udało się zminimalizować skutki kryzysu żywnościowego lat 20. W połowie lat 20. Związek zorganizował Spółdzielnię Węglową Miast, która negocjowała niskie ceny węgla dla elektrowni, gazowni i innych zakładów miejskich, dzięki czemu miasta uzyskiwały znaczne oszczędności. Z kolei w latach wielkiego kryzysu Związek doprowadził do utworzenia przy Polskim Banku Komunalnym państwowego Komunalnego Funduszu Zapomogowo-Pożyczkowego, który udzielał najbardziej zadłużonym miastom zapomóg i pożyczek, umożliwiając im dalszy rozwój.

Najważniejszymi osiągnięciami Związku w II RP były: ustawa o rozbudowie miast z 1922 r., znowelizowana po stłumieniu dewaluacji w 1925 r., wypracowanie systemu finansowania miast w nawiązaniu do ogólnego systemu podatkowego, prawo umożliwiające miastom gospodarowanie gruntami.

W 1929 r. do Związku należało 529 spośród ogólnej liczby 624 miast polskich, co świadczy o sile i znaczeniu ZMP w okresie międzywojennym.

Idea odtworzenia Związku została przedstawiona miastom w 1990 r., kiedy w Polsce zmieniła się sytuacja polityczna i ustrojowa. Wcześniej, w okresie PRL, nie istniały w kraju samorządy działające autonomicznie, w oparciu o osobowość prawną i ustawowo określone kompetencje.

Współpraca i organizacja

3 i 4 sierpnia 1990 r. ówczesne władze Elbląga zorganizowały I Konferencję Prezydentów Miast RP. Właśnie na tamtym spotkaniu prezydent Poznania Wojciech Szczęsny Kaczmarek zgłosił formalnie ten pomysł, choć o potrzebie zorganizowania się polskich miast myślano równocześnie także w Gdańsku i Elblągu. Faktem jest, że poznańska delegacja przyjechała na konferencję z gotowym projektem statutu i programu działania Związku. Wkrótce właśnie Poznaniowi powierzono misję tworzenia sekretariatu grupy inicjatywnej.

Do końca listopada 1990 r. 50 rad miejskich podjęło uchwały o przystąpieniu do odbudowywanego Związku Miast Polskich. W tej sytuacji pierwsze, restytucyjne posiedzenie zgromadzenia ogólnego Związku odbyło się w dniach 18–20 stycznia 1991 r.

Formalna rejestracja Związku Miast Polskich jako stowarzyszenia gmin nastąpiła 26 lipca 1993 r. Inicjatorzy restytucji Związku w 1990 r., przystępując do tworzenia programu działania, szybko zauważyli pewne podobieństwa między latami międzywojennymi a sobie współczesnymi. Nowo powstały Związek za jedno ze swoich podstawowych zadań uznał działanie zmierzające do uzyskania regulacji prawnych niezbędnych do stworzenia systemu ustrojowego, w którym znajdzie się określone miejsce dla samorządów miejskich.

Miasta na ulicach

Podczas nadzwyczajnego zgromadzenia ogólnego ZMP 18 kwietnia 1991 r. w Warszawie Związek zorganizował tzw. czarną procesję. Za wzór dla tego wydarzenia posłużyła czarna procesja mieszczaństwa z 1789 r. W procesji, która odbyła się w 1991 r., wzięło udział około 200 przedstawicieli polskich miast. Przeszli oni z placu Zamkowego do gmachu Sejmu. Delegacja Związku została przyjęta przez marszałka Sejmu Mikołaja Kozakiewicza oraz wicemarszałka Senatu Andrzeja Wielowieyskiego. Otrzymali oni, podobnie jak wcześniej na ulicy dziennikarze, tekst „Memoriału o stanie polskich miast". Efektem tej wizyty było zapisanie w regulaminach obu izb obowiązku zasięgania opinii organizacji samorządowych podczas prac nad ustawami istotnymi dla samorządu terytorialnego. „Wobec pogłębiającego się kryzysu w miastach, grożącego załamaniem się samorządności lokalnej w gminach miejskich, w których mieszka ponad trzy piąte obywateli Rzeczypospolitej, miasta zdecydowały się na dzisiejszą manifestację, licząc na to, że przedstawione w ten sposób problemy tej specyficznej grupy gmin skuteczniej trafią do świadomości posłów i senatorów naszego, wolnego wreszcie kraju. Wystąpienie nasze spowodowane zostało uświadomieniem sobie skali zagrożeń dla dalszego bytu miast oraz obawą o to, by całkowite zahamowanie ich rozwoju materialnego nie zniweczyło możliwości tworzenia wartości kulturowych" – napisali członkowie Związku Miast Polskich w memoriale.

Po raz kolejny miasta wyszły na ulicę w trakcie kampanii „Stawka większa niż 8 mld", którą w 2012 r. zorganizował Związek, współpracując z innymi organizacjami, zwłaszcza ZGW RP i ZPP. Jej celem było zwrócenie uwagi Sejmu na skutki tych zmian dla budżetów samorządowych. Podstawą akcji było opracowanie i złożenie w Sejmie projektu ustawy o zmianie ustawy o dochodach JST zwiększającego udziały gmin w PIT. W kampanię i jej promocję było zaangażowanych bardzo aktywnie kilkadziesiąt miast. Pod projektem zebrano ponad 300 tys. podpisów. Projekt nie został przyjęty przez parlament, ale zyskał niebagatelny rozgłos medialny.

Konflikty w Związku

W okresie II Rzeczypospolitej dwa problemy stały się powodem konfliktów w Związku. Pierwszy dotyczył wpływów miast dużych i małych. Te pierwsze składały się w głównej mierze na budżet Związku, te drugie miały więcej głosów w zgromadzeniu ogólnym. Po latach wypracowano system kompromisowy, w którym miasta duże miały w głosowaniach nad budżetem i w wyborach więcej niż jeden głos (proporcjonalnie do liczby mieszkańców; Warszawa miała siedem). Podobny konflikt zaistniał na początku lat 90., ale został szybko zażegnany, analogicznie jak w okresie międzywojennym.

W latach 20. zaiskrzyło też politycznie (partyjnie). Na kolejnym zgromadzeniu ogólnym przewagę uzyskała endecja i to ona wybrała „swój" zarząd. Już pół roku później, na zgromadzeniu nadzwyczajnym, socjaliści zadbali o frekwencję, odwołali wybrany wcześniej zarząd i wybrali „swój". Za kolejne pół roku doszło już do kompromisu i wybrano zarząd uznany przez obie partie.

W latach 90. kłopot z wyborem do władz ZMP miała lewica, która zagroziła powołaniem „swojego" związku. Wypracowano więc nieformalny kompromis, który sprawdzał się przez lata, gwarantując miejsca w zarządzie głównym grupom politycznym, proporcjonalnie do liczby delegatów (większość od lat mają niezależni). Dopiero wiosną tego roku naruszono niestety tę niepisaną zasadę jako sprzeciw wobec projektów zmian w ordynacji wyborczej. By tego uniknąć w przyszłości i zachować jedność reprezentacji miast, zaproponowano zapisanie przestrzeganych w latach 1999–2016 zasad w statucie Związku. Propozycja zostanie przedstawiona wiosną 2018 r.

Walka samorządów o dobre prawo

LEGISLACJA | Związek Miast Polskich chce działać na rzecz funkcjonalnych i prawidłowych rozwiązań w ustawach

Wiele miast angażuje się aktywnie w prace Związku, który wypracowuje w ich imieniu propozycje legislacyjne i rozwiązuje problemy wspólne dla wszystkich miast. Ten rodzaj solidarności miast, które razem walczą o swoje sprawy i mówią wspólnym głosem, stanowi największą wartość ZMP.

Do Związku należy obecnie 301 miast, które uznają, że łączą je wspólne problemy i że należy je razem – z pożytkiem dla każdego z miast – rozwiązywać. Trzeba przy tym wziąć pod uwagę zarówno korzyści bezpośrednie, jak i te, które wynikają ze wspólnych przedsięwzięć, w tym zwłaszcza z lobbingu legislacyjnego i relacji z instytucjami centralnymi. Wszystkie miasta w ZMP wnoszą doświadczenia do wspólnych stanowisk i przedsięwzięć. To stanowi faktyczną siłę Związku.

Związek Miast Polskich – zgodnie ze swoim statutem – zajmuje się obroną interesów miast. Jedną z form działania jest opiniowanie projektów aktów prawnych oraz własne inicjatywy. Wśród wielowątkowej działalności na polu legislacyjnym do najważniejszych osiągnięć Związku (we współdziałaniu z innymi organizacjami samorządowymi) trzeba zaliczyć:

- bezpośrednie wybory wójtów, burmistrzów i prezydentów (2002);
- uchwalenie ustawy o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (2005);
- nową ustawę o pracownikach samorządowych (2009);
- zmianę zasad zagospodarowania odpadów komunalnych (2011);
- dodanie w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju rozdziału „Polityka miejska" (2014) i uchwalenie pierwszej w dziejach Polski Krajowej Polityki Miejskiej (2015);
- uchwalenie ustawy o rewitalizacji (2015);
- uchwalenie ustawy metropolitalnej (2015), zastąpionej obecnie ustawą o związku metropolitalnym w województwie śląskim, zawierającej m.in. dodatkowe finansowanie transportu metropolitalnego.

Rocznie zarząd Związku opiniuje ok. 100 projektów ustaw i rozporządzeń, do których sporządzenia przyczyniają się także uwagi nasyłane przez miasta oraz formułowane przez komisje ZMP.

Jedno miasto w imieniu wszystkich

Na podstawie opinii i ekspertyz prawnych Związek podejmuje także działania interwencyjne, wspierając ekspercko i finansując wystąpienia poszczególnych miast do sądów i Trybunału Konstytucyjnego w sprawach, których pozytywne rozstrzygnięcie może przynosić korzyści wszystkim miastom.

Duże znaczenie dla miast miał wyrok TK z 1993 r., dzięki któremu zaniechano obciążania miast skutkami finansowymi kosztów budowy infrastruktury towarzyszącej budownictwu mieszkaniowemu z lat 1982–1991. Dla części miast skutki tych obciążeń byłyby większe niż ich roczny budżet.

Ważne było w 1995 r. wystąpienie Związku w imieniu blisko 400 miast i zaskarżenie do TK artykułów ustawy o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych, które w opinii samorządów nie były zgodne z europejską Kartą samorządu terytorialnego, a także niektórymi orzeczeniami Trybunału. Zaskarżono art. 4 ustawy, nakładający na gminy nie dysponujące nadwyżką finansową nowe zadanie „własne" – „zaspokajanie potrzeb mieszkaniowych członków wspólnoty samorządowej", oraz art. 45 ustawy mówiący, że „wypłata dodatków mieszkaniowych jest zadaniem własnym gminy". Skierniewice zaskarżyły dodatkowo art. 39, który stanowi, że dodatki mieszkaniowe nie przysługują m.in. użytkownikom lokali z tzw. czynszem socjalnym.

MAT. PRAS.

Kampania „Stawka większa niż 8 mld." Samorządowcy przynoszą do Sejmu podpisy pod obywatelskim projektem zmiany ustawy o dochodach jednostek samorządów

Ochrona samodzielności

Podczas rozprawy profesor Michał Kulesza argumentował: „Cóż z tego, że prawo mówi, że samorząd jest samodzielny i przysługuje mu sądowa ochrona tej samodzielności, gdy ustawodawca nie wyposaża go w narzędzia, środki do jej realizacji. Artykuł 4 mówiący o tym, że gmina ma zaspokajać potrzeby mieszkaniowe członków wspólnoty, jest abstrakcyjny. Nieprawdą jest bowiem, że jakakolwiek gmina w Polsce, a nawet na świecie, jest w stanie zaspokajać potrzeby mieszkaniowe swoich mieszkańców". Trybunał orzekł 23 października 1995 r., że niezgodny z zasadami sprawiedliwości społecznej jest art. 39. Za niezgodny z zasadami konstytucyjnymi Trybunał uznał też art. 45, natomiast w kwestii art. 4 przyznał rację stronie rządowej – zaspokajanie potrzeb w rozumieniu ustawy nie jest niezgodne z konstytucją. Był to jednak wyrok satysfakcjonujący, bo TK orzekł wyraźnie, że na to zadanie samorząd musi uzyskać od rządu pełne pokrycie wydatków.

Sprawa dodatków mieszkaniowych była też przedmiotem orzeczenia sądu. Władze Jawora skierowały do sądu powszechnego sprawę przeciwko wojewodzie o wypłacenie 107 tys. zł zaległej dotacji za 1999 rok. Wygrały w sądzie okręgowym i apelacyjnym, przegrały dopiero w połowie 2003 r. kasację w Sądzie Najwyższym. Związek finansował pomoc prawną prof. Michała Kuleszy w tej sprawie oraz rozpowszechniał materiały wśród zainteresowanych gmin. To tylko jeden z przykładów działań jednego miasta, które były wykorzystywane przez inne, dochodzące swoich praw przed sądami.

Nie zawsze sprawy w Trybunale Konstytucyjnym kończyły się korzystnym czy w pełni satysfakcjonującym wyrokiem. Na przykład 6 września 2005 r. TK nie uznał argumentów, na które powołała się Rada Miejska Sochaczewa we wniosku dotyczącym niezgodności z konstytucją art. 10 ust. 5 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 12 ustawy z 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych. Po wybudowaniu z państwowych środków obwodnicy omijającej Sochaczew miasto „dostało" most, wiadukt i ponad 6 km dawnej drogi krajowej, którą wcześniej szedł przez miasto cały ruch tranzytowy. Droga ta podczas budowy obwodnicy została zdewastowana, a wykonawca nie czuł się w obowiązku jej naprawienia, bo droga z krajowej miała stać się gminną. Chociaż Trybunał nie doszukał się oczywistego dla samorządów związku przekazywania dróg, które nie były miejskie, miastu z koniecznością zapewnienia środków na ich funkcjonowanie, to jednak w orzeczeniu TK znalazły się bardzo korzystne dla miast stwierdzenia dotyczące konieczności przekazywania dróg w dobrym stanie oraz łączącą się z tym możliwość zwrotu kosztów naprawy złego stanu przekazanych dróg w procedurze postępowań odszkodowawczych.

Wśród spraw wygranych były m.in.: jedna z art. 179 k.c., „trzynastek" dla burmistrzów (prezydentów miast), ze wsparciem rzecznika praw obywatelskich, a także skutków niezłożenia w terminie oświadczeń majątkowych (ze wsparciem Trybunału Konstytucyjnego).

Czasami wystarczało skierowanie sprawy do Trybunału, a nawet zapowiedź skierowania. W ten sposób udało się zapobiec zmniejszeniu z 5 do 2% udziału gmin w podatku CIT jeszcze przed rozpatrzeniem sprawy przez TK.

Własne projekty legislacyjne

ZMP w imieniu i na wniosek miast przygotował własne projekty ustaw.

Uchwalona przez Sejm w 2015 r. ustawa o rewitalizacji opiera się na projekcie opracowanym przez ZMP wspólnie ze Śląskim Związkiem Gmin i Powiatów, który został przekazany rządowi w listopadzie 2013 r. Główną cechą projektu było usytuowanie rewitalizacji w sferze polityki rozwoju, a nie działań antykryzysowych, co było zasadniczym błędem wcześniejszych projektów.

Zgłaszane przez kilka lat postulaty dotyczące znaczenia polityki miejskiej doprowadziły do dodania stosownego rozdziału w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, a także do uchwalenia Krajowej Polityki Miejskiej w 2015 r. Obecnie znalazła ona swój wyraz w konkretnych działaniach operacyjnych, zawartych w strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju.

Niektóre z naszych propozycji nie zostały rozpatrzone, np. projekty zmian w Karcie nauczyciela i w ustawie o systemie oświaty – ówczesny rząd nie chciał ryzykować konfliktu ze związkami zawodowymi nauczycieli.

Najsmutniejszy jest los naszego projektu zmian w ustawie o finansach JST, zgłoszony do Sejmu jako projekt obywatelski, poparty przez ponad 300 tysięcy obywateli. Został on zamrożony w poprzedniej kadencji parlamentarnej, po negatywnej opinii wiceminister finansów Hanny Majszczyk. Nowy Sejm zaczął swoją kadencję od ponownego spojrzenia na nasz projekt, jednak opinia tej samej pani wiceminister, która wyjątkowo długo utrzymywała stanowisko w nowym rządzie, była tak samo niekorzystna i tak samo niekompetentna jak poprzednio. Mamy nadzieję, że nowa wiceminister finansów, prof. Teresa Czerwińska, zechce podjąć z nami tematy, które legły u podstaw tej ustawy, gdyż pozostają wciąż aktualne.

Opiniowanie projektów aktów prawnych jest również ważną formą obrony wspólnych interesów miast. I tutaj Związek ma poważne osiągnięcia, spośród których można wymienić na przykład:

- zablokowanie niekorzystnych dla miast projektów ustawy o planowaniu przestrzennym i ordynacji wyborczej (2004–2006);
- przywrócenie dofinansowania społecznego budownictwa czynszowego (2015);
- skuteczne wywalczenie zmian w poselskim projekcie ustawy o powiecie metropolitalnym, która została ostatecznie uchwalona jako ustawa o związkach metropolitalnych (2015); najważniejszym osiągnięciem w tej ustawie jest – mimo protestów wiceminister Majszczyk – wzrost o 5% udziału w podatku PIT gmin tworzących związek metropolitalny;
- wycofanie się – już w obecnej kadencji – ze sposobu wprowadzenia do aktów planistycznych gmin nowych map ryzyka powodziowego, do czego przyczyniła się ekspertyza dotycząca jakości tych map, opracowana na zlecenie Związku (2016).

W ostatnim czasie na wniosek miast członkowskich Zarząd zaakceptował dwa kolejne projekty legislacyjne. Radom przygotował zmianę nowelizacji ustawy o gospodarce nieruchomościami, która wprowadziła 23 sierpnia br. niekorzystną zmianę dla JST dotyczącą zbywania nieruchomości publicznych na rzecz osób użytkujących je na podstawie wieloletnich umów dzierżawy.

Projekt dotyczący opłat lokalnych w miastach turystycznych przygotował z kolei Kraków. Zakłada on zerwanie dotychczasowego powiązania opłaty miejscowej z normami klimatycznymi, walorami krajobrazowymi oraz warunkami umożliwiającymi pobyt osób w celach turystycznych, wypoczynkowych czy szkoleniowych. W zamian opłata turystyczna – wzorem innych państw – ma być opłatą pobytową.

Puławy przypomniały z kolei projekt przyjęty w 2014 r. przez ZO w Zabrzu, dotyczący art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych. Ma on doprowadzić problematykę zmian kategorii dróg do zgodności z głównymi zasadami ustawy.

Związek wywiera istotny wpływ na kształt rozwiązań legislacyjnych także za pośrednictwem swoich przedstawicieli uczestniczących w pracach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Na tym roboczym forum udaje się wynegocjować setki korzystnych dla samorządów zmian w rządowych projektach ustaw i rozporządzeń, choć oczywiście nie wszystkie propozycje są akceptowane przez stronę rządową. Wszystkie wywalczone tam sprawy dotyczą miast.

Reprezentanci Związku – wywodzący się zawsze z miast należących do ZMP – uczestniczą też w różnych gremiach przedstawicielskich, w tym w komitetach monitorujących krajowe i regionalne programy operacyjne UE, starając się o jak najkorzystniejsze dla samorządów decyzje.

Inicjatywy z prezydentem

Ostatnio przedstawiciele Związku zostali – wraz z reprezentantami innych organizacji samorządowych – zaproszeni do powołanego przy Kancelarii Prezydenta RP, z inicjatywy głowy państwa, zespołu ds. przeglądu prawa samorządowego. Zespół będzie m.in. proponował prezydentowi inicjatywy legislacyjne w sprawach wspólnie uznanych za ważne.

Wymiana doświadczeń w zarządzaniu miastami odbywa się przede wszystkim w komisjach problemowych Związku, w których pracuje od kilku kadencji kilkaset osób (obecnie jest to 600 przedstawicieli miast członkowskich), a także dzięki konferencjom, seminariom, konkursom i innym formom wymiany doświadczeń.

Osobne miejsce mają tutaj realizowane przez Związek projekty. We wszystkich przedsięwzięciach, na które pozyskujemy dodatkowe finanse ze środków zewnętrznych (początkowo głównie USAID, potem UE oraz NMF), uczestniczą miasta. Przez wszystkie nasze projekty przewinęło się dotąd kilka tysięcy osób z około 200 miast członkowskich. Dzięki takiemu podejściu udaje się najpełniej wykorzystać bogate doświadczenia samorządów i jednostek miejskich. Nierzadko wynikami działań projektowych są rekomendacje legislacyjne, uwzględniane w toku prac legislacyjnych.

Obecnie przedmiotem zainteresowania strony rządowej są propozycje rozwiązań prawnych dotyczących form współdziałania samorządów w obszarach funkcjonalnych.

MAT. PRAS.

Komentarz

Opole łapie oddech, niech inni też próbują

ARKADIUSZ WIŚNIEWSKI

Czystego powietrza nie załatwimy sobie z poniedziałku na... wtorek. Przez setki lat temat nie istniał, w XX i na początku XXI wieku był zbyt często ignorowany, bagatelizowany, traktowany jako zastępczy, nie godzien bycia potraktowanym serio. Kto by się w końcu przejmował czymś, czego nie widać!

Późno, bo późno, ale na szczęście nastąpiła radykalna zmiana. Dostrzegliśmy wreszcie to, na co wcześniej przymykaliśmy oczy. Mało tego, poczuliśmy (dosłownie i w przenośni), że pora zakasać rękawy i na serio potraktować temat. Dzisiaj czyste powietrze to już nie tylko chwilowa moda czy kaprys, ale sposób na życie – chcemy więcej, lepiej, zdrowiej! Z pełną odpowiedzialnością mogę o tym pisać w perspektywie Opola.

„Czystsze powietrze – oddech dla Opola" to wspólna akcja miasta i Energetyki Cieplnej Opolszczyzny. W ramach działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji opracowaliśmy wyjątkowy program. Dzięki niemu mieszkańcy mają możliwość pozyskania dotacji na wymianę starych pieców węglowych na nowoczesne i ekologiczne źródła ciepła. A ponieważ społeczna świadomość w tym względzie jest coraz większa, kolejka chętnych po czyste powietrze robi się coraz dłuższa.

Aby wygrać wojnę, trzeba stoczyć wiele zwycięskich bitew. Poszliśmy na to i jako prezydent ważnego miasta w Polsce mam poczucie, że wygrywamy! Współpraca z ECO to tylko jedna z wielu udanych potyczek. Zrównoważony transport miejski. Cóż to takiego i jak można go „oswoić" z czystym powietrzem? Można. I to jak! Znowu wrócę do swojego miasta i naszych dobrych przykładów.

Opole to kluczowy ośrodek nauki, pracy, kultury, sportu i rekreacji w regionie. Każdego dnia przyjeżdża kilkanaście tysięcy ludzi. Priorytetowe zatem stało się zainwestowanie nie tylko w nowoczesne autobusy MZK, ale przede wszystkim niskoemisyjne. Ekologiczne i zdrowe. Centra przesiadkowe mają zaś spowodować, że mieszkańcom zacznie się opłacać zostawianie samochodów w garażach, bo szybciej, taniej i zdrowiej będzie można skorzystać z wygodnego autobusu, pociągu lub roweru.

Opole przebojem zdobywają zwłaszcza jednoślady, bezsprzecznie najszybszy dzisiaj środek transportu po naszym kompaktowym i wyścielonym wieloma kilometrami ścieżek mieście. A że przy okazji będziemy zdrowsi, a powietrze mniej zanieczyszczone? Cudowny zbieg świetnych informacji.

Oto co robić powinny poszczególne samorządy, aby miejskie powietrze znów było synonimem wolności, a nie powodem do strachu i motywacją do uciekania „gdzie nas oczy poniosą". Aby puenta mogła być wspomnianym przeze mnie „cudownym zbiegiem świetnych informacji", niezbędna jest także... krwiopijcza(!) umiejętność pozyskiwania na te cele funduszy europejskich.

Korzystajmy z tych środków na ile to tylko możliwe. Nie mam wątpliwości, że każda dodatkowa złotówka spożytkowana na ten cel zwróci nam się wielokrotnie w perspektywie nie miesięcy, lecz lat. I nie kilku, ale kilkudziesięciu – i oby jeszcze dłużej. Coraz więcej zieleni, rewitalizowanie centrum miasta i najważniejszych placów wokół. Ekologiczne autobusy, piece na miarę XXI wieku, coraz więcej ścieżek rowerowych.

Z tego wszystkiego czerpiemy pełnymi garściami, aby w niedalekiej przyszłości spokojnie i uczciwie sobie powiedzieć: „Mamy czyste powietrze – Opole złapało oddech". Tego samego życzę wszystkim razem i każdemu z osobna w 923 miastach Polski. Więcej, wszystkim rodakom w każdym zakątku kraju. ©®

Autor jest prezydentem Opola

ROBERT BISKUPSKI

MAT. PRAS.

Floty elektrycznych autobusów zazdrości Krakowowi wiele miast

Transport miejski jest OK!

MOBILNOŚĆ | Stawką jest podniesienie komfortu pasażerów i poprawa stanu środowiska.

Zamiast poszerzać drogi, wzmacniają komunikację miejską, budują ścieżki rowerowe i zachęcają do korzystania z wypożyczalni pojazdów – zakorkowane polskie miasta coraz bardziej doceniają politykę mobilności.

Polityka mobilności wyznacza cele i sposoby nowego, aktywnego sposobu zarządzania komunikacją w mieście. Zazwyczaj jest to tworzenie miasta bardziej przyjaznego dla niezmotoryzowanych, udogodnienia dla pieszych i rowerzystów, rozwijanie transportu publicznego i układów obwodnicowych. Zrównoważona mobilność miejska rozumiana jest jako łączenie, uzupełnianie się i usprawnianie przemieszczania się: pieszo, rowerem, tramwajem, autobusem i trolejbusem, pociągiem podmiejskim i dalekobieżnym, po mieście i jego bezpośrednim otoczeniu (obszar funkcjonalny). Tak rozumiana mobilność daje szansę na ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego, przyczynia się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń szkodliwych dla środowiska oraz zużycia paliw kopalnych.

– Zmiany postrzegania transportu w mieście następują bardzo szybko – mówi rzecznik warszawskiego ratusza Bartosz Milczarczyk. – Mieszkańcy miast przekonują się do zmiany swoich przyzwyczajeń, co widać chociażby po statystykach wypożyczeń rowerów miejskich. Z roku na rok bite są tu rekordy. Specjaliści podkreślają, że polityka transportowa oddziałuje na szereg innych sfer i wpływa na jakość życia w poszczególnych miastach, gdyż jednym z ważniejszych elementów tej jakości jest możliwość swobodnego i szybkiego przemieszczania się po mieście. Z jednej strony władze miast zniechęcają kierowców do poruszania się po mieście samochodem, z drugiej – zachęcają do korzystania z rowerów czy komunikacji miejskiej.

Przykładowo samorząd Tychów zamierza wdrożyć inteligentny system zarządzania i sterowania ruchem (ITS). To kompleksowe rozwiązanie, w ramach którego przebudowane będzie blisko 40 skrzyżowań, ma usprawnić komunikację i poprawić bezpieczeństwo. Wśród najbardziej istotnych możliwości tyskiego systemu jest m.in. zapewnienie priorytetu w ruchu dla autobusów i trolejbusów czy takie sterowanie sygnalizacją świetlną, by kierowcy nie musieli stać na czerwonym świetle, gdy na ulicach nie ma ruchu. Z kolei w Trójmieście ma powstać węzeł integracyjny w oparciu o stację Szybkiej Kolei Miejskiej Gdynia-Chylonia. Mają się tam znaleźć parkingi zarówno dla kierowców, jak i rowerzystów, którzy chcą się przesiąść w SKM.

Z kolei projekt „Rozwój transportu miejskiego i turystyki w Szczecinku w latach 2006–2012" przewiduje uzupełnienie transportu lądowego – autobusowego, transportem wodnym, a także interesujące połączenie „klasycznych" funkcji transportu pasażerskiego z elementami rekreacji i ochrony środowiska naturalnego w mieście. To drugie po Ostródzie miasto, w którym miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne jest także armatorem i zajmuje się żeglugą pasażerską.

– Dobrze przygotowane, kompleksowe projekty z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej dają szansę na jakościową zmianę, tj. poprawę stanu środowiska naturalnego i podniesienie komfortu życia w polskich miastach – tłumaczy wiceminister rozwoju Adam Hamryszczak. – Połączenie rozbudowy systemów transportowych miast z wymogami klimatycznymi i środowiskowymi stanowi niemałe wyzwanie. Liczymy jednak, że dzięki promocji dobrych praktyk, także tych z naszego kraju, zainspirujemy beneficjentów do stawiania sobie ambitnych celów i ich realizacji z pomocą Funduszy Europejskich. Nie do pominięcia jest również znaczenie, jakie ekomobilność, w tym elektromobilność, może mieć dla rozwoju polskiej gospodarki – dodaje. ©®

Elektroniczny bilet ułatwia życie

KOMUNIKACJA

Jednym z projektów zachęcających do korzystania z komunikacji miejskiej, ale także umożliwiających dostosowanie komunikacji miejskiej do potrzeb pasażerów, jest e-bilet, rozwiązanie wprowadzone w Rybniku.

Rybnicka elektroniczna karta miejska to projekt, dzięki któremu można płacić za szereg usług w mieście, np. za przejazdy autobusami. Można dokonywać opłat za wstęp na basen, na parking, opłat miejskich. Dzięki e-karcie, która może służyć za nośnik podpisu elektronicznego, można również załatwiać sprawy w urzędzie drogą elektroniczną. EKM ma ukryty mikroprocesor, który może komunikować się bezprzewodowo z urządzeniami stosowanymi do ładowania i kontroli. Na karcie zapisana jest informacja np. o typie biletu oraz okresie jego ważności.

> Ideą tego przedsięwzięcia jest jak najprostszy sposób dokonywania zapłaty za przejazdy

Ideą tego przedsięwzięcia jest jak najprostszy sposób dokonywania operacji zapłaty za przejazdy czy usługi. Korzystanie z e-karty jako e-biletu (elektronicznego biletu autobusowego) nie wymaga hasła, PIN ani kodu. Elektroniczna karta miejska musi najpierw zostać zasilona odpowiednią kwotą pozwalającą na przejazd, zgodnie z obowiązującym regulaminem.

E-bilet to również narzędzie do realnego śledzenia potoków pasażerskich. Umożliwia dostosowanie parametrów autobusów na danej linii do rzeczywistego zapotrzebowania ze strony użytkowników, tworzenie wiarygodnej informacji o ponoszonych kosztach prowadzenia danej linii, rzetelne rozliczanie się ze współorganizatorami transportu zbiorowego, kontrolę realizacji umów przez przewoźników.

Analiza biletów optymalizuje cennik za przejazdy. To najprostsze narzędzie, które stworzyło realną możliwość rzetelnego zarządzania informacją o potrzebach pasażerów, ich preferencjach i oczekiwaniach, a tym samym umożliwia przygotowanie danych do analizy przy podejmowaniu strategicznych decyzji.

Całkowity koszt przedsięwzięcia to 5 323 653 zł (budżet miasta 1 432 939 zł, FS 3 890 713 zł – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego). ©®

MAT. PRAS.

Komentarz

Jeszcze raz o polityce mieszkaniowej

PIOTR MYNC

Choć to niewiarygodne, przez 72 lata, które upłynęły od zakończenia II wojny światowej, Polska nie wyszła z permanentnego deficytu mieszkaniowego. Politycy kilkakrotnie zapowiadali rozwiązanie tego problemu.

Obietnice Gierka przyniosły dość wysokie wyniki ilościowe w realizacji spółdzielczych osiedli z wielkiej płyty. Towarzyszyło temu katastrofalne zaniedbanie starych zasobów, które doprowadziło do dekapitalizacji większości domów w centrach miast.

Rok 1989 zrodził nadzieję na zmiany także w sektorze mieszkaniowym. Pod kierownictwem Ireny Herbst i Andrzeja Bratkowskiego powstał „Nowy ład mieszkaniowy". Dał on podwaliny pod adaptację sektora mieszkaniowego do nowych realiów ekonomicznych: prawne zasady funkcjonowania mieszkań prywatnych (wspólnoty mieszkaniowe) i kas mieszkaniowych, program mieszkań na wynajem o umiarkowanych czynszach realizowanych z preferencyjnym kredytem (TBS), reguły praw i obowiązków właściciela i lokatora oraz ochrony lokatora. Ten system został z czasem uzupełniony o preferencyjny kredyt termomodernizacyjny i remontowy, dotacje dla gmin na budowę mieszkań socjalnych i komunalnych, program wspierania osób kupujących mieszkania na własność („Rodzina na swoim" i „Mieszkanie dla młodych"). Powstał bogaty zestaw narzędzi wspierających rozwój różnych sektorów mieszkalnictwa. Niestety, nigdy te programy nie uzyskały równocześnie należytego wsparcia finansowego.

Kolejną próbę stworzenia kompleksowej polityki mieszkaniowej państwa stanowił przyjęty przez rząd w 2010 r. dokument „Główne problemy, cele i kierunki programu wspierania rozwoju budownictwa mieszkaniowego do 2020 roku". Zawierał on znakomitą diagnozę. Proponowane działania nie rozwiązywały jednak wynikających z niej problemów. Nie zawierał też harmonogramu osiągania zamierzonych efektów. A sytuacja z jednej strony uniemożliwia mobilność za pracą, z drugiej stała się jedną z przyczyn masowej emigracji. Obecny rząd przedstawił w 2016 r. Narodowy Program Mieszkaniowy (NPM). W głównym filarze, nazwanym Mieszkanie+, zapowiada on wsparcie budowy komunalnych mieszkań na wynajem (z czynszem subsydiowanym), społecznych (z umiarkowanym czynszem regulowanym) i quasi-rynkowych (czynsz normowany) oraz wynajmowanych na zasadach rynkowych, a także model najmu z opcją dojścia do własności – wsparcie dla osób zbyt zamożnych na najem mieszkań o czynszu regulowanym, ale nieposiadających zdolności kredytowej. Do kluczowych propozycji programu należą też: likwidacja pojęcia „lokal socjalny" i zastąpienie go „najmem socjalnym" oraz umożliwienie weryfikacji dochodów najemców lokali komunalnych i podwyżkę czynszu lub nieprzedłużenie umowy najmu w przypadku przekroczenia określonego w gminie poziomu dochodów, a także dotacje dla gmin wspierające ich udział własny w finansowaniu mieszkań czynszowych, realizowanych z udziałem preferencyjnego kredytu. NPM – co stanowi novum – zawiera też zobowiązanie uzyskania określonych efektów do 2030 r. Skuteczność programu możliwa jest tylko w przypadku finansowania na poziomie realnych potrzeb wszystkich narzędzi wsparcia rozwoju mieszkalnictwa. Decydujące jednak będzie należyte finansowanie rozwoju zasobu komunalnych mieszkań na wynajem i o umiarkowanych czynszach. Bowiem 40–60 proc. rodzin pozbawionych własnego mieszkania nie stać na zaspokojenie tej potrzeby na zasadach rynkowych. Toczące się prace legislacyjne wskazują na wolę umożliwienia istotnego wzrostu liczby realizowanych w tych sektorach mieszkań.

Drugim niezbędnym warunkiem jest przyjęcie przez gminy nowych lokalnych polityk mieszkaniowych, które optymalnie wykorzystają dostępne regulacje prawne, narzędzia i zasoby, a następnie uczynią z mieszkalnictwa priorytet, także w wyborze kierunków wydatkowania środków budżetowych. Dostępność mieszkań zaraz po dostępności pracy

W odpowiedzi na tę sytuację Związek Miast Polskich na I Kongresie Polityki Miejskiej czyni mieszkalnictwo jednym z istotnych tematów. Daje to szansę, by ZMP – po raz kolejny – stworzył platformę wymiany myśli i promowania dobrych praktyk. Tym razem w lokalnych politykach mieszkaniowych. ©®

Piotr Mync, wiceprezydent Szczecina w latach 1991–1998 i 2013–2017, wiceminister rozwoju regionalnego i budownictwa w rządzie Jerzego Buzka, prezes Stargardzkiego TBS w latach 2003–2013, obecnie wiceprezydent Stargardu. Sobieszów, 9.10.2017 r.

MARTA BOGACZ

We Wrocławiu zrealizowano projekt „100 kamienic"

Kamienice dla ludzi

MIESZKANIA | Miasta starają się łączyć konieczność remontowania zabytkowych zasobów z ich całkowitą rewitalizacją i interesami lokatorów.

ZUZANNA DĄBROWSKA

W Polsce jest wciąż za mało mieszkań, a ich standard często jest nieakceptowalny. Niekorzystnie wypadamy pod tym względem na tle innych państw Unii Europejskiej. Od lat polskie miasta próbują przeciwdziałać tej sytuacji, wiedząc, że mieszkanie stanowi przecież dobro pierwszej potrzeby, a jego brak prowadzi do wykluczenia społecznego.

Od lat państwo wprowadza różne programy, głównie polegające na kredytowym wspomaganiu samorządów i obywateli w zwiększaniu dostępności i jakości mieszkań. Obecnie realizowany program Mieszkanie+ już od 2016 roku pozwolił na połączenie sił administracji rządowej i samorządowej oraz wprowadzenie dość precyzyjnych mechanizmów finansowania. Jednym z liderów w jego wprowadzaniu w życie jest Jarocin. Na jesieni 2018 r. zostanie tam oddanych 366 mieszkań, o które już teraz aplikuje ok. 600 rodzin.

Równie jednak ważne jak budowanie nowych mieszkań komunalnych jest odzyskiwanie dla potrzeb mieszkańców lokali niepełnowartościowych czy też zamieszkiwanych przez osoby, które nie mogą ich samodzielnie utrzymać lub nie są w stanie z nich w pełni korzystać ze względu na bariery architektoniczne.

Wiele miast decyduje się na wdrożenie programów służących zamianom mieszkań. Służą temu odpowiednie procedury, tak jak w Krakowie, gdzie miasto pomaga w przekazywaniu informacji między osobami chcącymi dokonać wymiany, oferuje mieszkania w nowo wybudowanych lub zmodernizowanych budynkach osobom, które chciałyby się przeprowadzić z zasobów komunalnych. Kolejnym sposobem jest ułatwienie kontaktu osobom zadłużonym, które chciałyby się zamienić na mniejszy lokal z nowymi lokatorami. Prowadzi to do spłaty zadłużenia przez nowych mieszkańców i wyjście z zadłużenia poprzednich.

W krakowskim banku pojawia się ponad 200 ofert rocznie. Pozyskano w ten sposób 122 mieszkania o niższym standardzie, które mogą być przeznaczane na lokale socjalne. Biura zamiany mieszkań powstały także w Poznaniu i Gdańsku. W mieście tym otwarto placówkę w atrakcyjnej lokalizacji, a potencjalnym klientom stworzono warunki do ochrony prywatności. Tak, by ubieganie się o zamianę mieszkania przez osoby uboższe nie przysparzało im dodatkowego stresu.

Z kolei wrocławski program „100 kamienic" opierał się na przeglądzie zasobów, po którym okazało się, że budynki będące własnością gminy są najstarsze – ich średni wiek to 95 lat, a stopień zużycia przekracza 50 proc. Każdy z takich budynków opisano, zdiagnozowano i określono zakres niezbędnego pełnego (łącznie z piwnicami czy zainstalowaniem toalet) remontu. Potem przystąpiono do robót.

Sopot z kolei postawił na rewitalizację. Miasto promuje remontowanie zabytkowych kamienic w centrum, udzielając pożyczek i częściowo refundując koszty wspólnotom mieszkaniowym. W ten sposób wyremontowano 190 budynków w okolicach słynnego sopockiego Monciaka.

Dodatkowym instrumentem rozwiązywania problemów mieszkaniowych, może być pomysł BGK, który chce, by włączyć 500 plus do oceny zdolności czynszowej najemców mieszkań realizowanych w ramach pilotażu Mieszkania plus. Zdaniem wiceprezesa BGK Nieruchomości Włodzimierza Stasiaka to będzie stały strumień dochodu dla rodziny, który powinien być uwzględniany także przy ocenie zdolności kredytowej, np. przy zakupie mieszkania. ©®

Jarocin na plus

BUDOWNICTWO

Jarocin był pierwszym samorządem, który już w grudniu 2016 r. rozpoczął realizację rządowego programu Mieszkanie+.

MAT. PRAS.

Jarociński program budowy tanich mieszkań to pierwszy taki projekt w kraju

W ramach projektu „Jarocin – Twoje miejsce na Ziemi" rozpoczęto budowę 366 mieszkań w trzech różnych lokalizacjach na terenie gminy. W szybkim tempie w jarociński krajobraz wpisują się pnące się w górę piękne szeregowce, a w nich dwu- i trzypokojowe mieszkania. Lokale o metrażach do 55 mkw. zostaną wykończone pod klucz, a każdy będzie miał indywidualne ogrzewanie gazowe. Liczniki na wodę i prąd będą oddzielne, co lokatorom umożliwi samodzielne rozliczanie się. Pierwsze mieszkania mają być oddane w marcu 2018 r. Zakończenie budowy wszystkich 366 mieszkań nastąpi jesienią 2018 r.

– Zapotrzebowanie na mieszkania jest duże – informuje Jerzy Wolski, prezes Jarocińskiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego sp. z o.o. – gminnej spółki realizującej budowę mieszkań. – Codziennie wpływają dodatkowe wnioski – mówi prezes. – To pokazuje, że potrzebna jest kontynuacja projektu, dlatego będziemy budować dalej – dodaje. Burmistrz Adam Pawlicki podkreśla, że jarociński program budowy tanich mieszkań to pierwszy tego typu projekt w skali kraju.

JTBS buduje mieszkania przy finansowym wsparciu Banku Gospodarstwa Krajowego. Za realizację programu „Jarocin – Twoje miejsce na ziemi" odpowiedzialna jest spółka założona przez Jarocińskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego oraz TFI BGK S.A. JTBS „wykłada" pod budowę mieszkań blisko 9 ha gruntów, przekazanych wcześniej aportem przez gminę Jarocin. Natomiast TFI BGK, jako inwestor finansowy, wnosi środki pieniężne, pozwalające na realizację budowy, w kwocie do 50 mln zł, z możliwością zwiększenia finansowania do 90 mln zł.

– Budowa tych 366 mieszkań to dobrze zainwestowane w gospodarkę mieszkaniową 50 mln zł. Budujemy mieszkania pod klucz w cenie o połowę niższej niż na wolnym rynku. To dobra wiadomość także dla przedsiębiorców, którzy u nas mogą lokować firmy, bo będą mogli łatwiej pozyskać pracowników – wskazuje Adam Pawlicki. ©®

Materiał przygotowany przez Jarocińskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego

Frontem do biznesu

PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ | Im lepiej samorządy dbają o biznes, tym więcej firm chce inwestować. A to sprzyja rozwojowi miast.

JOANNA ĆWIEK

Według Krajowej Polityki Miejskiej, dokumentu przyjętego przez Radę Ministrów 20 października 2015 r. i określającego podstawowe zasady i reguły rozwoju miast, jest on kluczowym elementem rozwoju kraju. Ma to szczególne znaczenie dla gospodarki, bo to właśnie w nich często tworzone są firmy dające ludziom miejsca pracy.

Miasta muszą mieć kompleksowy, ale też zindywidualizowany pomysł na własny rozwój. Jak to osiągnąć? Koncentrując się przede wszystkim na mocnych stronach lokalnej gospodarki oraz przewidywanych trendach rozwoju kraju.

Zapytaliśmy władze miast, co jest ich zdaniem najważniejszym elementem wpierania w nim przedsiębiorczości. Odpowiedzi, które powtarzały się najczęściej, to wprowadzenie zwolnień i ulg od podatków, przede wszystkim dla przedsiębiorców tworzących nowe miejsca pracy. To także przygotowywanie terenów inwestycyjnych, uzbrajanie terenów w infrastrukturę drogowo-techniczną mające na celu przyspieszenie aktywizacji gospodarczej terenów czy też działania promocyjne miasta w sferze gospodarczej. – Niestety, problem w tym, że jest relatywnie niewielki zakres ulg i zwolnień, jakie samorząd może przyznać, by wspierać napływ inwestycji. W zasadzie dozwolone jest tylko zwolnienie z podatku od nieruchomości – wyjaśnia Beata Krzyżanowska, rzeczniczka prezydenta Lublina. I podaje konkretne przykłady wspólnych działań, takie jak Klaster Lubelska Medycyna, Klaster Zaawansowanych Technologii Lotniczych, Klaster Biotechnologiczny czy Lubelska Wyżyna IT.

Z kolei Bydgoszcz zauważyła, że kluczowe dla rozwoju przedsiębiorczości w tym mieście są cztery sprawy. Pierwsza z nich to rozwój infrastruktury komunikacyjnej, dostosowanie do potrzeb gospodarki lokalnej oferty edukacyjnej, tworzenie nowoczesnej infrastruktury biurowej oraz instytucje, takie jak Bydgoska Agencja Rozwoju Regionalnego, które zajmują się pozyskiwaniem inwestorów. – Największym wyzwaniem dla samorządu jest uwzględnienie interesu lokalnej społeczności w centralnym planowaniu długofalowych projektów infrastrukturalnych. Pominięcie danej lokalizacji przekłada się często na obniżenie atrakcyjności inwestycyjnej – wyjaśnia Marta Stachowiak, doradca prezydenta Bydgoszczy.

Wielopłaszczyznowo myśli się także we Wrocławiu. To np. inicjowanie zmian. Tak było np. z rewitalizowanym osiedlem Nadodrze, gdzie zaczęto tworzyć warunki sprzyjające rozwojowi rzemiosła, ale gdzie też szybko pojawiły się działania o charakterze kulturalnym i artystycznym – Centrum Rozwoju Zawodowego „Krzywy Komin", Dziedziniec Artystyczny czy Infopunkt „Łokietka 5". Zdecydowano także o zmianie zasad funkcjonowania wrocławskich targowisk, gdzie zwolniono kupców z opłaty targowej. Wrocław, jako jedyny samorząd w Polsce, od dziewięciu lat realizuje autorski Program Edukacji Przedsiębiorczości.

Jednak by miasto było postrzegane jako atrakcyjne dla inwestorów, nie wolno tych działań zaniedbywać. – Przyciągamy inwestorów, bo Kraków to inwestycja w prestiż. Utrzymanie rangi metropolii o znaczeniu europejskim, wymaga nadal szeregu działań, podnoszących jakość każdej z dziedzin funkcjonowania. Kraków konsekwentnie buduje więc swój gospodarczy wizerunek i markę, tworząc dedykowane biznesowi miejskie instytucje – zwraca uwagę Monika Chylaszek, rzeczniczka prasowa prezydenta Krakowa. Jako przykład podaje Centrum Obsługi Inwestora, Centrum Wspierania Przedsiębiorczości czy Punkt Obsługi Przedsiębiorcy. – Dzięki takiemu otwarciu miasta na biznes wzrasta zainteresowanie przedsiębiorców udziałem w kształtowaniu polityk miejskich – dodaje Chylaszek.

Rozwojowi gospodarczemu miast sprzyja także ich specjalizacja. – Informacja, w czym miasto chce się specjalizować, jest wyraźnym sygnałem zarówno dla lokalnych przedsiębiorców, jak i dla inwestorów spoza niego. I to, kogo chce przyciągnąć – zwraca uwagę Patryk Pulikowski z Urzędu Miasta Olsztyn. Dlatego miasta starają się określić je jak najbardziej precyzyjnie i wspierać te firmy, które mieszczą się w ich ramach. ©℗

ADOBESTOCK

Klaster Lubelska Medycyna powstał, by wspierać rozwój lubelskiej branży medycznej. Jego efektem jest m.in. patent na wynalazek do zastosowania w leczeniu raka płuc

DOBRE PRAKTYKI

Działają w zespołach

Wspólne działania poszczególnych miast w regionie owocują projektami sprzyjającymi rozwojowi gospodarczemu miasta i gmin ościennych.

- Koszaliński System Oświatowy. System ten zwiększa autonomię i rolę dyrektora – menedżera szkoły, doprowadza do racjonalizacji wydatków budżetowych. Wprowadza do systemu zarządzania placówkami szkolnymi elementy rozwijające konkurencyjność na rynku oświatowym.
- Stowarzyszenie Metropolia Poznań.Członkami partnerstwa oprócz Poznania jest 17 gmin powiatu poznańskiego. Ponadto do stowarzyszenie przyjęto cztery gminy z powiatów ościennych.
- Celami organizacji były m.in.: skoordynowany i zrównoważony rozwój obszaru aglomeracji, racjonalizacja inwestycji, strategiczne, zintegrowane i sprawne planowanie i zarządzanie w obszarze funkcjonalnym aglomeracji, wspólne planowanie i zarządzanie sektorowe i branżowe w dziedzinach usług komunalnych, transportu, komunikacji, dostawy energii, rynku pracy, edukacji i ochrony zdrowia. Postanowiono ponadto zbudować zintegrowany system transportu zbiorowego aglomeracji. Podjęto prace nad lepszym dostosowaniem kierunków kształcenia do potrzeb obszaru i lokalnego rynku pracy.
- Model partycypacyjnego planowania zintegrowanego rozwoju w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Członkowie stowarzyszenia dążą zarazem do stałego usprawniania mechanizmów współpracy, wspierając aktywność przedstawicieli społeczności lokalnych w procesie kreowania polityk publicznych oraz rozwiązywania problemów lokalnych.

MAT. PRAS.

Komentarz

Rewitalizacja to wspólny wysiłek

JACEK KARNOWSKI

Proces rewitalizacji całych miast czy poszczególnych dzielnic dokonuje się na całym świecie, jednak w Polsce po upadku poprzedniego systemu nabrał on szczególnego znaczenia. W 1990 roku samorządy odziedziczyły miasta pełne bezładu urbanistycznego, nierzadko z silnie zdekapitalizowanym zasobem mieszkaniowym i zdegradowanymi terenami poprzemysłowymi. W Sopocie, którego zabudowa powstała głównie na przełomie XIX i XX wieku i przez pół wieku nie była remontowana, było to bardzo widoczne. Wiele budynków w centrum miasta było niepodpiwniczonych, co doprowadziło do powstania dużej liczby substandardowych komórek i innych pomieszczeń gospodarczych na terenie posesji. Mieszkańcy niechętnie patrzyli na próby ich wyburzenia, podobnie jak na likwidowanie licznych garaży wybudowanych nierzadko samowolnie wokół kamienic.

Fatalny stan zabudowy mieszkaniowej wynikał nie tylko z zaniedbań poprzedniego ustroju, ale także z warunków społecznych. W zabytkowych centrach miast pozostała ludność uboższa (zamożni wyprowadzili się do nowych osiedli, nierzadko poza miastem), często po kilka rodzin w jednym dużym mieszkaniu. Mieszkańcy nie mieli środków na gruntowne remonty, więc niestety normą były dziurawe dachy, zawilgocone fundamenty, niesprawna instalacja elektryczna i fatalne warunki termoizolacyjne. Na to nakładały się niejednokrotnie skomplikowane stosunki własnościowe oraz słaba kondycja finansowa miast.

Doświadczenia innych krajów europejskich nie były łatwe do wykorzystania. Tam proces rewitalizacji kwartału niejednokrotnie trwał kilkanaście lat, a uwarunkowania prawne i finansowe odbiegały znacząco od istniejących u nas. Po skomunalizowaniu zabudowy śródmiejskiej polskie miasta podejmowały różne działania rewitalizacyjne. Wysiedlano całe kwartały, dając nowe mieszkania, aby za pieniądze publiczne wyremontować stare domy, burząc jednocześnie substandardy i budując w ich miejsce nowe budynki. Większość ludności nie wracała już do dawnych mieszkań. Sprzedawano też część kwartałów, a nowy nabywca musiał zapewnić mieszkania dotychczasowym najemcom. W nowych domach mieszkania kupowali zamożni ludzie.

Moim zdaniem jednak prawdziwa rewitalizacja powinna polegać na odnowie społecznej i „technicznej", a nie na wymianie ludności. Dlatego w Sopocie stworzyliśmy program pomocowy dla wspólnot i zaangażowaliśmy mieszkańców w cały proces rewitalizacyjny.

Pierwszy zespół do spraw rewitalizacji miasta, uznanej za priorytetowy cel strategiczny w Planie Strategicznym Miasta Sopotu, powstał w 1996 roku. Celem rewitalizacji była nie tylko ochrona dziedzictwa kulturowego, ale także podniesienie jakości życia mieszkańców i zwiększenie atrakcyjności turystycznej miasta. Początkowo program rewitalizacji został opracowany dla wybranych kwartałów w centrum miasta, ale ze względu na ogromne zainteresowanie wspólnot mieszkaniowych z innych obszarów rozszerzono zakres jego obowiązywania na wszystkie kamienice wpisane do rejestru województwa pomorskiego oraz te wpisane do gminnej ewidencji obiektów zabytkowych. Program refundacji części kosztów remontu całkowitego budynku wraz z uporządkowaniem otoczenia zakładał refundację przez miasto do 30 proc. wartości prac. W 2001 roku rozszerzono program rewitalizacyjny o refundację części kosztów remontów elewacji.

Największym sukcesem sopockiego programu rewitalizacyjnego jest zaangażowanie mieszkańców do współdziałania z miastem. Sopocianie szybko przekonali się do celowości przystąpienia do prac remontowych, mając możliwość uzyskania pomocy finansowej ze strony miasta. A w momencie, kiedy pojawiły się pierwsze odnowione obiekty, kiedy piękniały całe ulice, łatwo dało się zauważyć „efekt promieniowania" na sąsiadów.

Oprócz widocznych estetycznych korzyści wynikających z realizacji programu rewitalizacji przeobrażeniu uległa cała sfera ekonomiczno-społeczna miasta. Mieszkańcy uczą się świadomie wpływać na swoje otoczenie, porozumiewać się między sobą, wspólnie rozwiązywać problemy, wdrażać własne pomysły.

W latach 1998–2016 wyremontowano 394 budynki mieszkalne. Koszt całkowity to ok. 63 mln złotych, z czego 19 mln to dofinansowanie z budżetu miasta Sopotu, a ok. 44 mln to wydatki mieszkańców. ©℗

Autor jest prezydentem Sopotu

MINISTERSTWO ROZWOJU
Kraków
IRM INSTYTUT ROZWOJU MIAST
OBSERWATORIUM POLITYKI MIEJSKIEJ IRM
BGK BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO
RZECZPOSPOLITA
Życie regionów RZECZPOSPOLITA
Fundusze Europejskie Pomoc Techniczna
Unia Europejska Fundusz Spójności