



Pomorski Przegląd Gospodarczy



Numer 4/2014 (63)

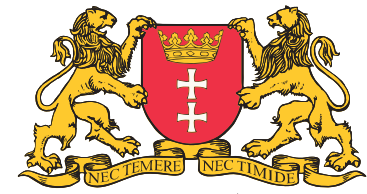
ISSN 1506-6150

www.ppg.ibngr.pl

Partnerzy i sponsorzy Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego:
Samorząd Województwa Pomorskiego, Miasto Gdańsk,
Grupa LOTOS S.A., Grupa ENERGA S.A.



**SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**



GDAŃSK
miasto wolności



LOTOS



Energa

W NUMERZE

MIASTA – JAK NIMI ZARZĄDZAĆ?

- dr Andreas Billert **9** *Poturbowani dzikim kapitalizmem*
- Paweł Adamowicz **14** *Samorządowcy, wróćmy do źródeł!*
- Paweł Orłowski **20** *Czas na politykę miejską*
- Marcin Nowicki **25** *Żeby piękno nie zabiło*
- prof. dr hab. Maria Lewicka **29** *Miasto na miarę ludzi*
- dr Paweł Kubicki **35** *Rodzi się polskie mieszczaństwo*
- Janusz Sepioł **41** *Przestrzeń – wspólna sprawa*
- Robert Moritz **44** *Na dobrym planowaniu zyskamy wszyscy*
- dr Piotr Kuropatwiński **49** *Mobilność, nie transport*
- dr Maciej Tarkowski **56** *Sytuacja gospodarcza województwa pomorskiego w III kwartale 2014 roku*

redaktor naczelny

Jan Szomburg Jr.

redaktor prowadzący

Wojciech Woźniak

redakcja

Marcin Wandałowski, Wojciech Woźniak

korekta i dystrybucja

Katarzyna Topka

ilustracje i projekt okładki

Jarosław Bujny

autor portretów

Krzysztof Wieliczko

ISSN 1506-6150

© Copyright by Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową

Wszelkie uwagi i opinie na temat
„**Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego**”
prosimy kierować pod adresem:
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
ul. Do Studzienki 63, 80-227 Gdańsk
tel.: +48 58 524 49 00
faks: +48 58 524 49 08
e-mail: redakcja@ppg.gda.pl
<http://www.ppg.ibngr.pl>

„PPG” ukazuje się dzięki pomocy:
Samorządu Województwa Pomorskiego,
Miasta Gdańsk,
Grupy LOTOS S.A.,
Grupy ENERGA S.A.

Redakcja zastrzega sobie prawo opracowywania,
dokonywania skrótów oraz nadawania tytułów
i śródtytułów nadesłanym tekstom.

Opinie zawarte w prezentowanych artykułach nie zawsze
odzwierciedlają stanowisko IBnGR.



Jan Szomburg Jr.

wiceprezes Zarządu
Instytutu Badań
nad Gospodarką Rynkową,
redaktor naczelny
Pomorskiego Przeglądu
Gospodarczego



Wojciech Woźniak

redaktor prowadzący
Pomorskiego Przeglądu
Gospodarczego

OD REDAKCJI

W Polsce rodzi się mieszczaństwo, które będzie miało decydujący wpływ na przyszłość ośrodków miejskich. To sytuacja bez precedensu, gdyż w historii naszego kraju taka klasa społeczna nigdy nie istniała. Przyczyn tego stanu rzeczy należy szukać już w XVI wieku, kiedy to dokonał się podział Europy na zachodnią – mieszczańską i wschodnią, w której panował ustrój folwarczno-pańszczyźniany. Zabory, okres dwudziestolecia międzywojennego i kolejna utrata suwerenności tylko utrwały postchłopski model polskiego społeczeństwa. Nie było zatem obiektywnych warunków do powstania klasy mieszczańskiej.

Jednak po 1989 roku wreszcie pojawiły się okoliczności pozwalające na ukształtowanie się takiej grupy społecznej. Był to przede wszystkim demokratyczny i pluralistyczny ustrój oraz znacznie większe możliwości komunikowania się (olbrzymia rola internetu), wymiany doświadczeń i podróży. Wszystkie te wymiary mają niebagatelne znaczenie w procesie kształtowania się tożsamości, której mieszkańcy polskich miast (w znacznej mierze po wojnie przesiedleni z różnych obszarów kraju) poszukiwali od dawna i którą, jak się wydaje, powoli odnajdują.

Kim są więc nowi polscy mieszkańcy? Ponad wszystko są to ludzie, którzy chcą żyć w miastach, a nie wybierają ich tylko ze względów utylitarnych (np. zawodowych). Są wykształceni, często podróżują po świecie, nie przywiązują już tak dużej wagi do rodziny, ale bardzo cenią sobie kontakty interpersonalne oparte o zasady partnerskie (czy to w pracy, czy w życiu codziennym, a nawet w kontaktach z władzą), łatwość komunikacji z ludźmi,

różnorodną kulturę i czas wolny. Choć interesują się tym, co dzieje się w ich otoczeniu, nie „zapuszczają długich korzeni” i dużo łatwiej niż inni mogą podjąć decyzję o zmianie miejsca zamieszkania.

Co to oznacza dla miast? Ich władze muszą przeorientować styl zarządzania rozwojem na taki, który uwzględni potrzeby tej grupy społecznej. Relacje administracja-mieszkańcy muszą zatem zmienić się z wodzowsko-technokratycznych na bardziej partnerskie, zdecentralizowane. Będzie to miało strategiczne znaczenie dla kształtowania się przestrzeni oraz relacji w lokalnej społeczności, a więc fundamentów współczesnego miasta. Jeśli zaś ta reorientacja nie nastąpi, to grozi nam utrata polskiego mieszczaństwa – tak istotnego dla modernizacji naszego kraju. Ludzie ci, dla których ważna jest podmiotowość i jakość życia, z łatwością wybiorą inne, bardziej przyjazne im miasta. A musimy zdawać sobie sprawę z tego, że na tym polu konkurujemy globalnie.

Miasta – jak nimi zarządzać?



dr Andreas Billert
ekspert w dziedzinie rozwoju
i odnowy obszarów miejskich

Poturbowani dzikim kapitalizmem

Gdy Polska otworzyła się 25 lat temu na nowoczesny, globalny kapitalizm wierzone, że załatwi on wszystkie nasze problemy i „wyciągnie” nas i nasze miasta na dawno niewidzianą ścieżkę postępu. Szybko okazało się jednak, że skrzynka z narzędziami, którą operujemy (prawo, sposób administrowania, kompetencje) nijak nie nadaje się do zarządzania rozwojem. Nastawiony na błyskawiczny zys kapitał szybko przejął inicjatywę, wykorzystując miasta do pomnażania swoich dochodów, nie zważając specjalnie na przestrzenne czy społeczne skutki swojego działania. Dla pożądanego, nowoczesnego rozwoju oznacza to katastrofę, gdyż uniemożliwia powstanie rzeczywistej miejskiej wspólnoty. Miasta europejskie, które miały więcej czasu na oswojenie się ze zmianami w światowej gospodarce, przeorientowały swoją politykę z prostych mechanizmów regulacji i redystrybucji na aktywne zarządzanie ruchem kapitału prywatnego w przestrzeni miasta tak, by zapewniać realizację interesu publicznego. Ich najważniejszym sojusznikiem stało się społeczeństwo, które jest dla rynku głównym konsumentem, a dla polityki i administracji – celem i sensem działań.

9



Paweł Adamowicz
prezydent miasta Gdańska

Samorządowcy, wróćmy do źródeł!

Polscy samorządowcy okrzepli – zaadaptowali się do nowych realiów, które pojawiły się po reformie ustrojowej z 1999 roku. Na drodze do uszlachetniania samorządności czekają nas jednak kolejne ważne kroki: metropolizacja, rewitalizacja czy też realizowanie prawdziwego partnerstwa ze społeczeństwem oraz sektorem prywatnym. Aby tego dokonać będzie potrzebna nam odwaga i powrót do źródeł z początku lat 90., kiedy to samorządowcy byli motorem napędowym pozytywnych zmian w Polsce.

14



Paweł Orłowski
podsekretarz stanu
w Ministerstwie Infrastruktury
i Rozwoju

Czas na politykę miejską

Życie ludzi na całym globie w coraz większym stopniu koncentruje się w miastach. Kumulacja ta dotyczy jednak zarówno pozytywnych procesów rozwojowych, jak i społeczno-ekonomicznych problemów. Aby móc sprawnie zarządzać oboma tymi obszarami potrzebna jest odpowiednia polityka miejska. Jej priorytetem powinno być kreowanie miasta silnego, konkurencyjnego, spójnego, zwartego i zrównoważonego. Taki właśnie jest cel przygotowywanej przez rząd Krajowej Polityki Miejskiej. Będzie ona dla samorządów swego rodzaju punktem odniesienia – informacją o pożądanym kierunku rozwoju, zbiorem zaleceń, wytycznych i preferowanych przedsięwzięć. Pomoże też w wykorzystaniu środków unijnych z nowej perspektywy finansowej 2014–2020 tak, aby służyły one nadrzędnej misji miejskich władz, jaką jest dbałość o wysoką jakość życia mieszkańców.

20



Marcin Nowicki
Instytut Badań nad Gospodarką
Rynkową

Żeby piękno nie zabiło

Po ponad dwóch dekadach boomu inwestycyjnego w naszych miastach coraz częściej zaczynamy zadawać sobie pytanie, co tak naprawdę decyduje o jakości naszego życia? Zaczynamy rozumieć, że tak samo jak dołujące było otoczenie zapuszczone i zdewastowane, tak też przytłaczające może być przewymiarowanie, przepych i niedopasowanie do tradycji danego miejsca, jego klimatu i tożsamości, a nader wszystko do jego mieszkańców. Chodzi więc o to, aby rewitalizując i rozwijając nasze miasta tworzyć jednocześnie żywą tkankę miejską, przywracać lub kreować na nowo urok i tworzyć przyjazny mieszkańcom klimat. Czyli budować miasta na miarę ludzi. Za każdym więc razem, gdy sięgamy po pieniądze (teraz łatwe, bo unijne) i zaczynamy „rysować” miasto, przyjmijmy że nadrzędne ma być kryterium relacji społecznych. To one, a nie ilość marmuru, betonu i szkła zdecydują o jakości naszego życia.

25



prof. dr hab. Maria Lewicka
Wydział Psychologii
Uniwersytetu Warszawskiego

Miasto na miarę ludzi

Przestrzenie miejskie przez wieki dawały ludziom możliwość „ocierania się”. W Polsce buduje się miasta z myślą głównie o samochodach, które *de facto* alienują od siebie mieszkańców. Okolice, które mijamy jadąc autem i do których nim dojeżdżamy, są zazwyczaj monofunkcyjnymi przestrzeniami – służą zaspokajaniu jednego typu potrzeb, np. pracy, zakupów albo odpoczynku i nie odpowiadają złożonej naturze człowieka. Ludzie chętniej nawiązują więź emocjonalną z miejscem, które stwarza im wiele możliwości i w którym mogą obcować z innymi osobami. Miasto powinno tworzyć przestrzenie półprywatne i półpubliczne, w których ludzie będą się mogli ze sobą spotykać. Ostatecznie, jakie miasta uważamy za atrakcyjne? Te, które tętnią życiem. Dlaczego więc idziemy w przeciwną stronę, chowając się w swoich autach i za ogrodzeniami naszych osiedli?

29



dr Paweł Kubicki
Instytut Europeistyki
Uniwersytetu Jagiellońskiego

Rodzi się polskie mieszczaństwo

W Polsce po raz pierwszy w historii kształtuje się silne mieszczaństwo, które zaczęło interesować się tym, co dzieje się w jego najbliższym otoczeniu i chce mieć na nie realny wpływ. To właśnie ta grupa będzie wyznaczać kierunek rozwoju polskich miast. Jej agorą stał się internet, który tworzy swobodną przestrzeń do dyskusji i zrzeszania się mieszkańców. Pewną quasi-polityczną emanacją powstawania tej nowej społecznej klasy są ruchy miejskie. Mimo, że pozostają one zazwyczaj niesformalizowane, to stanowią awangardę lokalnej demokracji, a ich determinacja do osiągnięcia celów sprawia, że coraz częściej stają się partnerem do rozmów z samorządami. Czy władze będą potrafiły wykorzystać tę nową energię do poprawy rządzenia miastem i jakości lokalnej wspólnoty?

35



Janusz Sepioł
senator RP

Przestrzeń – wspólna sprawa

Przestrzeń to nie tylko estetyka czy tzw. „marketing miejsca”. Planowanie przestrzenne jest fundamentem rozwoju miast i dotyka wielu sfer życia społeczno-gospodarczego, jak choćby polityki mieszkaniowej, transportu czy ochrony środowiska, ale też edukacji, kultury czy kształtowania i integracji wspólnoty. Interes i rozwój lokalnej społeczności powinien przeważać w procesie kształtowania przestrzeni – i to nie tylko publicznej, ale też tej prywatnej. Dlaczego? Bo przy każdej ingerencji w miejską tkankę zmienia się charakter i jakość przestrzeni życia mieszkańców. Stąd nie ma w planowaniu przestrzennym miejsca na bezwarunkowy prymat prawa własności, a członkowie lokalnej społeczności powinni mieć możliwość realnej partycypacji w kształtowaniu ich otoczenia.

41



Robert Moritz
prezes Zarządu Alta S.A.

Na dobrym planowaniu zyskamy wszyscy

Fundamentem miasta zrównoważonego nie są użyte w nim drogie i wyrafinowane technologie, tylko jego odpowiednie zaplanowanie. Mimo, że tego typu projekty mogą być opłacalne dla inwestorów, w Polsce trudno jest je realizować. Bariere stanowi nie tylko charakter rynku deweloperskiego, nastawionego na szybki zysk, i niska świadomość polskich konsumentów, ale także brak spójnej wizji i chęci prawdziwego rządzenia wśród władarzy polskich miast. Bez otwartych na dialog i partnerstwo samorządowych liderów nadal będziemy utrzymywać przestarzały, modernistyczny model trudnego w utrzymaniu miasta, znany choćby z Malezji czy Dubaju. Czy naprawdę chcemy mieszkać w takich miejscach?

44



dr Piotr Kuropatwiński
Wydział Ekonomiczny
Uniwersytetu Gdańskiego

Mobilność, nie transport

Najnowsze trendy dotyczące rozwoju miast wskazują na odchodzenie od planowania transportu na rzecz planowania mobilności. Chodzi o to, by nie tworzyć układów transportowych bez dogłębnego zrozumienia po co i jak ludzie podróżują. Tym samym, punktem odniesienia przy budowaniu infrastruktury transportowej miasta przestają być tylko użytkownicy samochodów. Trzeba myśleć o wszystkich mieszkańcach, którzy chcą mieć możliwość korzystania także z innych sposobów poruszania się po mieście. Paradoksalnie, nie jest to równoznaczne z tym, że miasta należy planować „pod transport publiczny”, który w Polsce obsługiwany jest głównie przez autobusy – poprawa warunków drogowych może sprawić, że ruch samochodowy wzrośnie, a tym samym pogorszy się też atrakcyjność podróżowania komunikacją miejską. Lepszym rozwiązaniem jest polepszenie warunków funkcjonowania łańcuchów ekomobilności, które będą promować ruch pieszy, rowerowy i komunikację zbiorową, z naciskiem na transport szynowy oraz uspokojenie ruchu samochodowego.

49

POTURBOWANI DZIKIM KAPITALIZMEM



dr Andreas Billert

*ekspert w dziedzinie rozwoju
i odnowy obszarów miejskich*

Wyobrażenie, że różnorakie rzeczy i zjawiska istnieją jako byty obiektywne, a nie jako wytwory naszych struktur myślenia zostało obalone już w XVIII w. przez wybitnego niemieckiego filozofa – Immanuela Kanta. Wskazał on na to, że człowiek posiada wrodzone kategorie określające jego poznanie, jakimi są czas i przestrzeń. Tylko za ich pomocą jest w stanie dostrzegać byt i jego przejawy. Tak więc Kant obalił pogląd mówiący, że mogą istnieć rzeczy „same w sobie”, niezależne od form naszego postrzegania. Karol Marks wskazywał z kolei, że cały szereg zjawisk uważanych potocznie za obiektywne i niezmiennie stonowi albo wyraz naszej „fałszywej świadomości” (mówiąc kolokwialnie: postrzegamy rzeczy tak, jak nam pasuje, a nie tak, jak naprawdę jest), albo tzw. kategorię historyczną – czyli pojawia się w określonych sytuacjach, a zanika i przestaje funkcjonować w odmiennych, np. państwo narodowe albo władza „dana od Boga”.

Polska transformacja – Wokulski w hipermarkecie

Jednak ani Kant, ani Marks nie zdołali wpłynąć na twórców polskiej transformacji, którzy na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego stulecia otworzyli szeroko drzwi światowemu kapitalizmowi. Czynili to w głębokim przekonaniu, że pomagają tym samym polskiemu kapitaliście – typu Wokulskiego – wydzwignąć się z pseudoekonomicznych mroków komunistycznej piwnicy i wejść triumfalnie do jasno oświetlonego, wolnorynkowego sklepu. Wyciągając go na powierzchnię, dokonano jedynie powierzchownego makijażu

polskiego prawa (tam, gdzie sprzyjało ono interesom importu kapitału), zmieniono tabliczki na drzwiach urzędów, nasadzono Orłowi koronę, obalono kilkaset pomników i uznano, że Polska stała się już państwem gospodarki wolnorynkowej. Nie uwzględniono przy tym jednak, że zarówno ów sklep, jak i kapitalizm nie oznaczały już tego samego, co kilkadziesiąt lat wcześniej.

Nie wpuszczono więc do Polski kapitalizmu, jaki znał Wokulski, gdyż takiego już od dawna na świecie nie było – pojawił się u nas zupełnie nowy, drapieżny i działający globalnie jego twór. Nie oparty już wcale na produkcji towarowej, wolnej konkurencji oraz realnym pieniądzu, a na spekulacjach finansowych, postępującej monopolizacji i koncentracji ekonomicznej władzy nad światem. Wychowani w tradycjach humanistycznych i prosocjalnych politycy z Europy kontynentalnej szybko zrozumieli istotę tej zmiany i po dziś dzień permanentnie reagują na taki stan rzeczy. Budują nowe struktury prawne, polityczne

Politycy europejscy szybko zrozumieli istotę globalistyczno-monopolistycznego kapitalizmu i po dziś dzień budują odpowiednie struktury prawne, polityczne i administracyjne oraz wspierają rozwój ruchów społecznych. Pozwala im to na stosowne mitygowanie i kontrolowanie gospodarki dla realizacji interesu społecznego.

i administracyjne oraz wspierają rozwój ruchów społecznych, które traktują jako sprzymierzeńców. Istotnym punktem tych działań jest stworzenie ogólnoswiatowych instytucji jako odpowiedzi na globalizację działań ekonomicznych. Wszystko to w celu hamowania rozszalałego kapitalizmu globalistyczno-monopolistycznego, w tym również jego notorycznej niechęci do płacenia podatków. Warto podkreślić, że nie chodzi tu wcale o likwidację gospodarki kapitalistycznej – nawet tej globalnej – ale o jej stosowne, a zarazem skuteczne mitygowanie, kontrolowanie i sterowanie przez sektor publiczny dla realizacji interesu społecznego.

Tej świadomości i mądrości w posttransformacyjnej Polsce zabrakło. Wpuszczając do naszego kraju „nowy kapitalizm” pozostawiono w praktycznie niezmienionej formie istniejące dotąd struktury prawne i administracyjne, z tradycyjnym rozumieniem ich zadań jako regulacji i redystrybucji. Nie

zauważono, że w ten sposób administracja i polityka stanęły wobec nowego (i jedynego!) petenta – silnych i najczęściej opartych o międzynarodowy kapitał podmiotów inwestorskich. Kogoś, kto inwestuje kapitały niezliczonych podmiotów rozsianych po całym świecie, oczekujących możliwie maksymalnego zysku, nie przejmując interesy tych, na terenie których ten kapitał jest inwestowany. Musi on natomiast dbać o to, aby „skutecznie” uzyskiwać potrzebne mu regulacje, czyli decyzje polityczne i administracyjne.

Z kolei funkcja redystrybucyjna ograniczyła się w naszym kraju praktycznie wyłącznie do rozdzielania

Wpuszczając do naszego kraju „nowy kapitalizm” pozostawiono w praktycznie niezmienionej formie istniejące dotąd struktury prawne i administracyjne, z tradycyjnym rozumieniem ich zadań jako regulacji i redystrybucji. Nie przystawało to do nowych realiów.

darów unijnych. Jest to ulubione zajęcie tradycyjnej administracji już od przełomu XIX i XX wieku. Pełniąc ją można przy okazji kreować liczne wytyczne, wskazówki, sposoby rozliczania i kontroli itd. Nie jest ważne, czy redystrybucja ta przynosi jakieś trwałe skutki ekonomiczne czy też nie. Sektor publiczny nie jest przecież wolnorynkowym inwestorem i nie musi osiągać zysków. Musi się on tylko z tych środków rozliczyć zgodnie z określonymi, biurokratycznymi regułami gry. Rozdzielanie unijnych środków stało się więc dla polskiej administracji wygodnym zajęciem bez szczególnego ryzyka. Fakt ten „sam w sobie” nie jest jeszcze niczym dziwnym i gorszącym. Sektor publiczny funkcjonuje również w tym celu.

Bez społeczeństwa w miastach ani rusz!

Niegdyś, w sytuacji tradycyjnego kapitalizmu, kiedy silne państwa narodowe trzymały mocno za uzdę swe narodowe gospodarki rynkowe (a tak było w Europie Zachodniej od końca II Wojny Światowej do późnych lat 60. ubiegłego stulecia), mogły one wymuszać na nich i wymuszały określone „partnerstwo w działaniu”. Oznaczało to redystrybucję środków publicznych w ścisłej koordynacji z pożądanymi inwestycjami prywatnymi. To, co mogło być rentowne realizował rynek. Państwo natomiast, poprzez odpowiednie regulacje, kierowało inwestycje rynku na społecznie pożądane cele i uzupełniało

ich zakres środkami publicznymi, by zabezpieczyć interes społeczny i realizację prospołecznej polityki rozwoju. Klasycznym przykładem takiej współpracy był po II Wojnie Światowej w Europie Zachodniej obszar mieszkalnictwa, tworzony w tandemie państwo-rynek, co zabezpieczało szeroki wachlarz dostępności mieszkań.

Obecnie państwa nie są w stanie tak prosto stymulować obszaru rynkowego, gdyż zglobalizowane przedsiębiorstwa, gdy tylko polityka państwa czy miasta im się nie spodoba, mogą „zwiewać”, gdzie chcą. W zakresie budownictwa i rozwoju miast administracje państw zachodnioeuropejskich nie mogą więc już tylko regulować (wyznaczać miejsca i kształtu zabudowy), lecz muszą również aktywnie zarządzać ruchem kapitału prywatnego w przestrzeni miasta oraz zapewniać realizację interesu społecznego. Innymi słowy: muszą ten kapitał inteligentnie zaprzęgać do uzyskiwania maksymalnego, pożądanego skutku społecznego, stosując do tego różne środki. Wymaga to nie tylko nowatorskich instrumentów prawnych i nowych sprawności administracji, ale przede wszystkim partnera i sojusznika, którym dzisiaj może być tylko społeczeństwo. Jest

Władze nie mogą już tylko regulować, lecz muszą również aktywnie zarządzać ruchem kapitału prywatnego w przestrzeni miasta oraz zapewniać realizację interesu społecznego. Wymaga to silnego partnera – społeczeństwa, które jest dla rynku głównym konsumentem, a dla polityki i administracji – celem i sensem działań.

ono dla rynku głównym konsumentem, a dla polityki i administracji – celem i sensem działań. Stąd olbrzymi wzrost znaczenia ruchów, organizacji oraz instytucji społecznych i obywatelskich. Nie wystarczy tylko zapewnić realizacji samych inwestycji (dać prawo zabudowy temu, kto ma kapitał), ale trzeba zdolności skierowania go na zadania o wysokim priorytecie interesu publicznego i społecznego – np. na budowę szeroko dostępnego mieszkalnictwa czy też odnowę zdegradowanych obszarów miejskich. Równocześnie sektor publiczny musi tak zarządzać redystrybucją środków publicznych, aby te były optymalnie zintegrowane z działaniami inwestycyjnymi rynku i w ten sposób zapewniały maksymalną synergię obu działań oraz skutecznie przyciągały inwestycje prywatne.

Postindustrialna polityka miejska

Rozwój miasta zachodnioeuropejskiego do początku lat 70. ubiegłego wieku realizowany był dwoma

podstawowymi instrumentami prawno-planistycznymi: planem ogólnym (rozkład funkcji w mieście) i planem szczegółowym (miejscowym). Wówczas wystarczyło to w zupełności do realizacji koncepcji tego typu miast: ośrodków rozwoju klasycznego przemysłu, dynamicznego wzrostu gospodarczego oraz demograficznego. Zabudowywano coraz więcej terenów funkcjami produkcyjnymi i mieszkaniowymi, eliminowano starą zabudowę na rzecz nowej oraz rozwijano strukturę transportu pod presją wzrostu znaczenia motoryzacji.

Procesy globalizacji gospodarki oraz ich skutki: upadek klasycznego przemysłu z milionami jego miejsc pracy i wynikające z tego nowe zagrożenie

Polityka miejska, regulacje prawne, sposoby działania instytucji publicznych zdające egzamin w epoce przemysłowej – w warunkach kapitalizmu państw narodowych, w dobie zglobalizowanej gospodarki – nie są zdolne do skutecznego zarządzania rozwojem miasta.

ubóstwem i bezrobociem, a także kryzys demograficzny i ekologiczny zmieniły kierunek, treści oraz formy rozwoju miast. Tym samym zmusiły do zmian w zakresie publicznej polityki miejskiej oraz jej instrumentów. Potrzebne stały się nowe instrumenty prawno-planistyczne, zdolne do skutecznego stymulowania ruchu kapitału inwestycyjnego w przestrzeni miasta i koordynowania jego działania z redystrybucją środków publicznych dla rozwoju infrastruktury i rozwoju społeczno-ekonomicznego. Te nowe instrumenty obejmują dzisiaj dziesiątki nowych zapisów prawa oraz zasad i sposobów koordynacji inwestycji prywatnych rynku, a także programów finansowanych ze środków publicznych –

unijnych, narodowych i lokalnych.

Miasto współczesne – postindustrialne – jest inne od tego, które budowano i którym zarządzano w pierwszej połowie XX wieku. Kapitalizm globalny to inny kapitalizm od tego, w którym działał Wokulski. Polityka miejska, regulacje

prawne, sposoby działania instytucji publicznych zdające egzamin w epoce przemysłowej – w warunkach kapitalizmu państw narodowych, w mieście postindustrialnym, w dobie zglobalizowanej gospodarki – nie są zdolne do skutecznego zarządzania rozwojem miasta. Kategorie, jakimi oceniano niegdyś ten proces – funkcje i zadania prywatnego kapitału oraz redystrybucji środków publicznych – są również odmienne od tych, jakich potrzebujemy obecnie.

Jaki jest obecnie pożądany rozwój miasta europejskiego – postindustrialnego, dla realizacji którego konieczne jest skuteczne wykorzystanie potężnych

Po transformacji powstał w Polsce nowoczesny, bardzo mocno uzębiony kapitalizm oraz archaiczne i bezzębne państwo. Dla pożądanego, nowoczesnego rozwoju miast oznacza to katastrofę, gdyż uniemożliwia powstanie nowoczesnego społeczeństwa miejskiego.

potencjałów inwestycji rynku, a przy tym uwzględnienie społecznie i ekologicznie pożądanego rozwoju? Jest to miasto rozumiane jako zbiorowy podmiot społeczny – planowane i zarządzane w trójkącie: administracja/polityka – podmioty gospodarcze – społeczeństwo (partycypacja społeczna, rozwój społecznej samorządności i jej instytucji). Jest ono z pewnością miastem pokojowej i kreatywnej kultury koegzystencji w sytuacji coraz większego zróżnicowania etnicznego, modeli mieszkania, życia i pracy mieszkańców metropolii. Rozwija się w nim zróżnicowany rynek pracy i wielowymiarowe aktywności kulturalne, handlu i usług. Miasto takie łączy ochronę europejskich tradycji historycznych oraz kulturę integracji tradycji urbanistycznych, architektonicznych i społecznych

z potrzebami współczesnego rozwoju społeczno-gospodarczego. Jest ono miastem ekologicznym, o uspokojonym transporcie, krótkich drogach, z rozwiniętym transportem publicznym, pieszym i rowerowym. Dąży do ograniczenia ekspansji terytorialnej (rozlewania się) oraz jest zdolne do rozwiązywania problemów demograficznych, odpowiadania na wyzwania związane ze starzeniem się społeczeństwa, emancypacją kobiet i mniejszości oraz do godzenia pracy zawodowej i wychowania dzieci przez swoich mieszkańców.

Polski model transformacji otworzył drzwi kapitalizmowi, o którym Wokulski nie miał najmniejszego pojęcia. Nie dokonał on równocześnie adekwatnych zmian w instytucjach publicznych (w prawie, administracji, sposobie uprawiania polityki i jakości klasy politycznej), nie wsparł nowoczesnego rozwoju instytucji społecznych. Innymi słowy: po transformacji powstał w Polsce nowoczesny, bardzo mocno uzębiony kapitalizm oraz archaiczne i bezzębne państwo. Dla pożądanego, nowoczesnego rozwoju miast oznacza to katastrofę, gdyż uniemożliwia powstanie nowoczesnego społeczeństwa miejskiego. Jak dalece ma to wpływ na całokształt rozwoju społeczno-gospodarczego dostrzec można w statystykach pokazujących stopień innowacyjności polskiej gospodarki oraz liczbę osób masowo emigrujących z Polski do krajów, gdzie miasta funkcjonują dobrze i nowocześnie.

O AUTORZE:

Dr Andreas Billert jest historykiem sztuki i specjalistą w zakresie zarządzania projektami rozwoju i odnowy obszarów miejskich. W latach 1967–1980 był pracownikiem naukowym Pracowni Konserwacji Zabytków i adiunktem Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu. Od 1980 roku w Niemczech, gdzie w latach 1980–2008 pracował w Landesamt für Denkmalpflege w Stuttgarcie, był kierownikiem projektów rewitalizacji miast w Lubece i w Landzie Brandenburgii, pracownikiem naukowym Europa-Universität Viadrina w Frankfurcie nad Odrą, ekspertem niemiecko-polskiego programu TRANSFORM oraz kierownikiem unijnego programu „Nowoczesne zarządzanie rozwojem miast”. Od 2008 na emeryturze, mieszka w Berlinie.

SAMORZĄDOWCY, WRÓĆMY DO ŹRÓDEŁ!

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz – dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

Dominik Aziewicz: Jak ewoluowało podejście do zarządzania miastem przez 25 lat wolnej Polski?



Paweł Adamowicz

prezydent miasta Gdańska

Paweł Adamowicz: Początki polskiego samorządu to adaptacja do nowych warunków. Pojawiły się pierwsze po długiej przerwie ramy prawne w tym zakresie. Do świadomości urzędników i radnych powoli docierało, jak bardzo miało się zmienić funkcjonowanie miast. Byli pracownicy miejskich rad narodowych jednym aktem stawali się urzędnikami samorządowymi. Okres ten wymagał również przekształceń własnościowych. Generowało to konflikty i spory polityczne. Co więcej, brakowało też środków finansowych, w związku z czym poziom inwestycji był niewielki w stosunku do oczekiwań.

W kolejnym okresie następowało przejmowanie nowych obowiązków. Pierwsze wiązały się z edukacją, ale prawdziwy przełom nastąpił w 1999 roku wraz z reformą samorządową. Połączono województwa, powstały powiaty, radykalnie zwiększono kompetencje władz szczebla gminnego. Trzy lata później po raz pierwszy przeprowadzono bezpośrednie wybory na wójtów i burmistrzów. Obecnie wyzwaniem, które przed nami stoi, jest metropolizacja i partnerstwo różnych jednostek samorządu terytorialnego.

Kiedy w działalność samorządów zaczęto wprowadzać innowacje?

Innowacyjność w samorządzie rozpoczęła się dopiero w połowie lat dziewięćdziesiątych. Oczywiście, już wcześniej czerpano inspiracje z wycieczek studyjnych do krajów zachodnich, ale zazwyczaj brakowało środków finansowych lub podstaw prawnych, żeby je u nas wprowadzić. W Gdańsku ważnym przełomem było poddanie finansów miasta ocenie ratingowej agencji Standard & Poor's. Do dzisiaj zresztą jesteśmy jedynym miastem w województwie pomorskim, które takiej ocenie regularnie się poddaje. Kiedy wprowadzaliśmy tę zmianę, wielu opozycyjnych radnych sobie z niej kpiło. Dziś działanie to uważamy za oczywiste i niezbędne. Trzeba przewyższać bariery mentalne.

Kto był najbardziej niechętny tego typu zmianom? Politycy, urzędnicy, mieszkańcy?

Wszyscy. Często radni, czyli politycy lokalni, nierzadko również urzędnicy. Pamiętam, że większość

z tych ostatnich praktykę zdobywało w systemie jednolitej administracji państwowej. Swoje obawy miało również społeczeństwo. Przychodzi mi tutaj na myśl przykład kontraktowania usług komunalnych. Tak zwane partnerstwo publiczno-prywatne w latach dziewięćdziesiątych było uznawane za pomysł rodem z kosmosu. Mimo to podjęliśmy się przeprowadzenia eksperymentu. Jeszcze przed 1994 rokiem tego typu projekt powstał w celu zarządzania systemem wodno-kanalizacyjnym. Stworzenie spółki Saur Neptun Gdańsk było wstrząsem, który przyniósł wielorakie skutki. Powstał front sprzeciwu. Zadawano pytania typu: „dlaczego Francuzi mają zarządzać naszą wodą?”, „czy obcy kapitał ma wpływać na codzienne życie mieszkańców?”.

W latach dziewięćdziesiątych partnerstwo publiczno-prywatne uznawane było przez radnych, urzędników i mieszkańców za pomysł rodem z kosmosu. Zarządzający miastem muszą jednak umieć przewyższać bariery mentalne społeczeństwa.

Niedługo później podjęliśmy kolejną próbę, w efekcie której powstała spółka Gdańsk Rębiechowo. Radni ponownie mieli wątpliwości, czy miasto powinno włączać się do zarządzania lotniskiem. Proszę pamiętać, że w tamtym czasie transport samolotowy był tak niedostępny dla zwykłego człowieka, że ani mieszkańcy ani radni nie dawali się przekonać, że rozwój tej gałęzi transportu będzie Gdańskowi bardzo potrzebny. Protokoły z posiedzeń Rady Miasta z tamtych czasów mogłyby być źródłem wielu zabawnych opowieści.

Przykłady, które Pan wskazał dobrze obrazują znaczenie przywództwa przy zarządzaniu miastem.

To bardzo zasadna uwaga. Historia ludzkości uczy nas, że zmiany rzadko kiedy wychodzą od dużych grup

społecznych. Częściej zaczynają się od jednostek albo elit. W tym przypadku nie było inaczej. Krytykowany wówczas przeze mnie prezydent Jamroz miał swoje wady, ale jednej cechy nie można mu odmówić: miał odwagę pójścia pod prąd. Przy-

jął pomysł spółki Saur Neptun Gdańsk i przekonał do niego większość radnych. Nie głosowałem wtedy za tym kontraktem, ale z perspektywy czasu uważam, że było to bardzo cenne doświadczenie. Jeśli chodzi o pomysły z tamtego czasu, pamiętam jeszcze projekt stworzenia Korporacji Wyspy Spichrzów, zgłoszony przez zaplecze prezydenta Jamroza. Wtedy został on jednak odrzucony. Miała to być forma partnerstwa publiczno-prywatnego, mająca na celu zagospodarowanie wyspy. Z perspektywy dwudziestu kilku lat uważam, że sam pomysł nie był zły. Nie było wówczas jednak odpowiedniej ilości kapitału, nawet zagranicznego, który byłby w stanie wyspę zabudować. Rynek nieruchomości ówczesnej aglomeracji gdańskiej nie byłby też w stanie wchłonąć

Innowacyjne przedsięwzięcia wymagają czasu i umiejętności wytłumaczenia decydentom, dlaczego dane rozwiązania są ważne i potrzebne.

tylu tak drogich metrów kwadratowych. Baliśmy się wyprowadzenia nieruchomości miejskich przez spółkę. Sam pomysł był autorstwa kilku osób, które miały doświadczenia zachodnioeuropejskie, wykraczające poza naszą ówczesną percepcję. Przyznam szczerze, że niektórych rzeczy wtedy nie rozumiałem. Nie zamierzam się teraz obwiniać albo usprawiedliwiać, ale wynika z tego pewna nauka na przyszłość. Innowacyjne przedsięwzięcia wymagają czasu i umiejętności wytłumaczenia, dlaczego dane rozwiązania są ważne i potrzebne. Tamten sposób przedstawienia sprawy budził we mnie podejrzliwość, czy aby na pewno chodzi o dobro miasta. Oczywiście, po czasie wszystkie te problemy wydają się banalne i oczywiste. Obecnie mam uczciwość intelektualną przyznać, że sam koncept był słuszny.

Dzisiaj angażowanie kapitału prywatnego do rozwiązywania problemów publicznych nie budzi już takiej polemiki?

Niestety, ten temat ciągle budzi kontrowersje. Bywa, że spotykam się, nawet u ludzi z wyższym wykształceniem, ze sformulowaniem: „ale przecież na tym ktoś zarobi!”. Tak jakby samo „zarabianie pieniędzy” było postrzegane jako coś bardzo złego. Takie głosy często pojawiają się w kontekście działalności deweloperów. Sam zarobek wydaje mi się czymś zupełnie normalnym, jak długo jest on efektem rozwiązania jakiegoś problemu. W tym wypadku, jeśli ktoś ma podjąć ryzyko budowania domów, musi mieć też szansę zarobienia na tym. To smutne, że wśród ludzi wychowanych już w III Rzeczpospolitej występuje pogląd, że sukces gospodarczy musi być okupiony przekretem, a dążenie do zysku jest czymś nieczystym. Niestety, jako społeczeństwo mamy tu lekcję do odrobienia.

Ciągle musimy uczyć się, że sektor publiczny może czerpać korzyści z dążenia do zysku podmiotów prywatnych. Bywa oczywiście, że te interesy są antagonistyczne, a władza i administracja muszą przecież stać na straży interesu publicznego. Z drugiej jednak strony wykonywanie tej misji wymaga również wspierania podmiotów prywatnych. Ostatecznie dochody gminne, które służą zaspokajaniu potrzeb mieszkańców, generuje głównie sektor przedsiębiorstw. Obawiam się, że ciągle nie jest to w pełni zrozumiałe przez niektórych radnych i obywateli.

Jeśli w latach dziewięćdziesiątych dążenie do innowacji było tak duże, co spowodowało jego spowolnienie?

To był naturalny proces. Po pierwsze, po okresie entuzjazmu musi przyjść pewna stabilizacja lub nawet spowolnienie. Nie da się ciągle być w stanie mobilizacji. Tego chcieli ojcowie rewolucji marksistowskiej, ale jak już wiemy w rzeczywistości społecznej nie jest to możliwe. Po drugie, zaszła przemiana mentalna przywódców i radnych. Radni pierwszej i drugiej kadencji byli bardzo rygorystyczni moralnie. Cechowało ich poczucie służby. Reprezentowali szeroką paletę środowisk społeczno-zawodowych – byli wśród nich m.in. profesorowie i przedsiębiorcy. Niestety, od tego czasu następuje zawężenie tego spektrum. Dzisiaj mamy do czynienia

Angażowanie kapitału prywatnego do rozwiązywania problemów publicznych nadal rodzi kontrowersje. Ciągle musimy uczyć się, że sektor publiczny może czerpać korzyści z dążenia do zysku podmiotów prywatnych. Ostatecznie dochody gminne generują głównie przedsiębiorstwa.

Radni pierwszej i drugiej kadencji byli bardzo rygorystyczni moralnie, pochodzili z różnych grup społecznych, a wielu z nich to prawdziwe indywidualności. Dzisiaj zastępują ich dobrzy w PR „technicy samorządowi”.

z zawodowymi radnymi. Coraz mniej jest w radach prawdziwych indywidualności, a zastępują ich „technicy samorządowi”. Są dobrzy w PR, ale często brakuje im innych kompetencji.

Jednym z ważniejszych wyzwań stojących obecnie przed polskimi miastami jest rewitalizacja. Jakie doświadczenia w tym zakresie posiada Gdańsk?

Rewitalizacja jest procesem charakterystycznym dla dużych miast, znajdujących się na obecnym etapie rozwoju samorządu terytorialnego w Polsce. Stanowi ona wyzwanie zarówno pod kątem gospodarczym, jak i społecznym. Wymaga zatem wielorakich kompetencji, których w latach dziewięćdziesiątych byliśmy pozbawieni. Czasami mylnie rewitalizacją określa się wymianę chodników i poprawę nawierzchni ulic. W rzeczywistości najbardziej kosztochłonne są wyzwania społeczne. Często niezbędne jest przemieszczenie mieszkańców w przestrzeni miasta. Za przykład może posłużyć Letnica w Gdańsku. Impulsem do zrewitalizowania tej dzielnicy było Euro 2012. Został tam usytuowany stadion i nie mogliśmy sobie pozwolić na nieodnowienie tej dzielnicy. Stalibyśmy się w Europie pośmiewiskiem.

Jakie działania przeprowadzono?

Niezbędne było zbudowanie koalicji wewnątrz dzielnicy. Podjęto rozmowy z organizacjami pozarządowymi, lokalną parafią, szkołą, a nawet pojedynczymi ludźmi. Muszę przyznać, że spotkaliśmy się z dużym zrozumieniem. Udało się uniknąć konfliktów. Nie

przesadzę chyba mówiąc, że zrozumieliśmy się w pełni, co niewątpliwie było korzystne dla mieszkańców. Letnica ma duży potencjał rozwoju. Mogą tam powstać kolejne budynki mieszkalne i centra usługowe.

Kto jest najważniejszym partnerem w procesie rewitalizacji?

Ważnymi partnerami są organizacje pozarządowe. W latach dziewięćdziesiątych powstawały jak grzyby po deszczu. Zajmowały się one jednak głównie działaniami charytatywnymi i raczej nie skupiały się na rozwoju swojej okolicy. Od ostatnich kilku lat obserwujemy renesans patriotyzmu dzielnicowego. Oczywiście, np. wrzeszczanie zawsze mieli swoją tożsamość i poczucie odrębności od mieszkańców Oliwy lub Dolnego Miasta, ale mówimy o pojawieniu się tego typu postaw w kontekście całego miasta.

Pojawiły się także ruchy miejskie.

Tak, to również efekt naturalnych procesów społecznych: pojawienia się klasy średniej, zwiększania się odsetka osób z wyższym wykształceniem, po części również mody, która przyszła z Zachodu. Na ile trwałe jest to zjawisko? Za wcześniej, by wyrokować. Często są to naprawdę małe grupy osób. Ma to wówczas charakter bardziej pewnego „chciewstwa”, żeby coś się stało niż odzwierciedlenia realnej sytuacji społecznej. Chcę przez to powiedzieć, że ruchy miejskie są zazwyczaj nieliczne i istnieją głównie w rzeczywistości publicystycznej. Tylko niektóre stanowią realną siłę społeczną.

Od ostatnich kilku lat obserwujemy renesans patriotyzmu dzielnicowego, nie tylko w „silnych tożsamościowo dzielnicach”. Mówimy tu o pojawieniu się nowych postaw w kontekście całego miasta.

Dla samorządu najlepsza jest sytuacja, w której ma przed sobą zorganizowanego, reprezentatywnego partnera. Pełni on wtedy funkcję kontrolną, wzmacnia poczucie służebności i pokory. Gorzej, kiedy mamy do czynienia z małymi grupkami uzurpatorów.

Czy taki partner jest potrzebny samorządom?

Jest bardzo potrzebny. Podobnie jak na przykład zorganizowani przedsiębiorcy. Dla samorządu najlepsza jest sytuacja, w której ma przed sobą zorganizowanego, reprezentatywnego partnera. Pełni on wtedy funkcję kontrolną, wzmacnia poczucie służebności i pokory. Gorzej, kiedy mamy do czynienia z małymi grupkami uzurpatorów.

Jakie są perspektywy rozwoju samorządu w Trójmieście? Regularnie powraca temat metropolii.

Jeszcze za pierwszej kadencji Rady Miasta, w latach 1990–1994, pod wpływem Andrzeja Lubiatowskiego i środowiska urbanistów z Warszawy, podjęliśmy prace nad zbudowaniem struktur metropolitalnych. Brały w nich udział miasta od Wejherowa aż po Tczew. Początkowo wszyscy byli bardzo otwarci, niestety w okresie 1994–1998 te działania zostały zarzucone. Samorządy miast ukierunkowały swoje działania bardziej do wewnątrz. Dopiero od 1999 roku wznowiono dyskusje i przystąpiono do prac w tym zakresie. Szerzej rzecz ujmując, metropolizacja jest następnym etapem w zarządzaniu dużymi miastami. To wyzwanie stoi przed nami cały czas. Pierwsze potyczki, sukcesy i porażki w tej kwestii obserwujemy już dziś. Wiele jest jednak jeszcze przed nami. Zbudowanie dojrzałych struktur metropolitalnych wymaga głębszego przededefiniowania sposobu widzenia i funkcjonowania administracji.

Wydaje się, że naturalną barierę stanowi tożsamość mieszkańców. Przywiązanie do swoich miast jest bardzo silne.

Ten argument bardzo często przywołuje Prezydent Miasta Gdyni. Ze strony Gdańska nie ma takich obaw, ze strony Sopotu ani pozostałych miast również. Wydaje mi się, że idzie za tym irracjonalna obawa, że Gdańsk kogoś zdominuje. Cały czas odpowiadam na te głosy w ten sam sposób: wszystkie działania metropolitalne oparte są na dobrowolności. Nikt nad nikim nie będzie dominował. Nikt nie utraci swojej tożsamości, chyba że sam będzie chciał ją porzucić.

Trochę to przypomina niepokoje dotyczące Unii Europejskiej.

Tak, dlatego czasami żartuję, że jako metropolia ciągle jesteśmy przed stworzeniem Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali, a metropolitalny „traktat z Maastricht” to wciąż melodia przyszłości. Tak czy inaczej, proces integracyjny się rozpoczął. Częściowo jest on niezależny od decydentów politycznych i napędzany procesami urbanistycznymi, biznesowymi, rozwojem komunikacji. Na pewno jednak integracja mogłaby być głębsza i szybsza, gdyby była wspierana przez wszystkich samorządowców.

Jaką rolę powinien odgrywać samorząd w przyszłości?

Politycy i urzędnicy powinni być awangardą przemian w mieście. Takie jest moje marzenie. Jak w wyniku decyzji rządu Mazowieckiego o przebudowie państwa polskiego, która co do zasady przebiegała od góry, a została dopełniona od dołu. Stąd

Używając unijnej analogii, jako metropolia ciągle jesteśmy przed stworzeniem Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali, a metropolitalny „traktat z Maastricht” to wciąż melodia przyszłości.

*Politycy i urzędnicy powinni
być awangardą przemian
w mieście. Wójtowie,
burmistrzowie i prezydenci
muszą w większym stopniu
pełnić rolę przywódcy niż
administratora.*

też decyzja o przyspieszeniu decyzji legislacyjnych i utworzeniu samorządów. Uważam, że samorządowcy powinni wrócić do źródeł. Wówczas samorząd był motorem zmian w Polsce, teraz rzeczywistość jest dużo bardziej złożona. Wierzę jednak, że samorządy dalej mają potencjał do wprowadzania użytecznych innowacji, prowadząc na przykład prace w trójkącie biznes-nauka-administracja.

Wójtowie, burmistrzowie i prezydenci muszą w większym stopniu pełnić rolę przywódcy niż administratora. Wyzwania stojące przed miastami są obecnie większe niż kilkanaście lat temu, tak samo wzrosły wyzwania stawiane samorządowcom. To jest naturalne. Jesteśmy bogatsi, bardziej rozwinięci i bardziej świadomi siebie.

Wydaje się jednak, że dzisiejszy samorząd coraz bardziej idzie w stronę wyspecjalizowanych administratorów, coraz mniej jest charyzmatycznych liderów...

Tutaj dotykamy odwiecznego problemu, nurtującego ludzkość od czasów greckich polis, tzn. selekcji elity rządzącej. Wtedy kreacja odbywała się w organizacjach: różnych stowarzyszeniach, ruchach itp. Z czasem rolę tę przejęły partie polityczne.

Niestety, jako członek jednej z kluczowych partii stwierdzam z ubolewaniem, że nie radzą sobie one z wypełnianiem funkcji selekcyjno-kreacyjnej grup przywódczych. Na pewno są w tym gorsze od partii zachodnioeuropejskich. Wynika to w dużej mierze z tego, że aktualni członkowie partii nie są zainteresowani tworzeniem sobie konkurencji. Ci, którzy już zdobyli pozycję, chcą ją utrzymać. Ważnym wyzwaniem, które stoi przed przywódcami jest odpowiedź na pytanie: jak kształtować kulturę organizacyjną w partiach, aby możliwe było odświeżanie ich struktur? Partie na Zachodzie – zarówno socjalistyczne, jak i chadeckie – wyrosły z wielu ruchów oddolnych: katolickich, parafialnych, robotniczych, związkowych i stamtąd czerpały kadry i motywację dla swoich przywódców i członków. Polskie partie nie obrosły takimi stowarzyszeniami. Udać się to w pewnym stopniu PiS-owi poprzez absorpcję bardziej radykalnych prawniczych stowarzyszeń czy środowisk. Generalnie jednak uważam, że polskie partie boją się współpracy z tego typu podmiotami – uważają, że może to zagrozić ich integralności.

*Polskie partie polityczne nie
radzą sobie z wypełnianiem
funkcji selekcyjno-kreacyjnej
grup przywódczych.
Aktualni ich członkowie nie
są zainteresowani tworzeniem
sobie konkurencji.*

O ROZMÓWCY:

Paweł Adamowicz od 1998 r. piastuje urząd prezydenta miasta Gdańska. W latach 1984–1989 studiował na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. W 1990 r. został wybrany na radnego Gdańska z ramienia Komitetu Obywatelskiego. W kolejnej kadencji, w latach 1994–1998, pełnił funkcję przewodniczącego Rady Miasta. W 2001 r. znalazł się wśród założycieli regionalnych struktur Platformy Obywatelskiej. Jest przewodniczącym, powołanego do życia w 2011 roku, Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego.



Paweł Orłowski

*podsekretarz stanu
w Ministerstwie
Infrastruktury i Rozwoju*

CZAS NA POLITYKĘ MIEJSKĄ

Miasta w coraz większym stopniu napędzają globalny rozwój. To one są największymi rynkami pracy i miejscami, gdzie kreowane są innowacje. To w nich znajdują się szkoły, uniwersytety, instytucje kultury. To wreszcie one są magnesem przyciągającym wykształconych i energicznych ludzi. Z drugiej strony, w miastach koncentruje się też wiele problemów społecznych – m.in. pojawiają się obszary ubóstwa i zagrożenia wykluczeniem. Na te wszystkie fakty zwraca uwagę moje ministerstwo, a także Komisja Europejska, która coraz bardziej podkreśla potrzebę sformułowania polityki wobec miast. Podzielamy tę opinię. Obecnie ponad połowa ludności Polski mieszka w miastach. Jeśli dodamy do tej liczby także mieszkańców otaczających je obszarów (tzw. miejskich obszarów funkcjonalnych), możemy mówić o znacznej większości społeczeństwa. Dlatego też w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju pracujemy nad

Miasta w coraz większym stopniu napędzają globalny rozwój. W naszym kraju mieszka w nich ponad połowa ludności, a razem z mieszkańcami miejskich obszarów funkcjonalnych – jest to wyraźna większość społeczeństwa. Polska potrzebuje sformułowania polityki wobec miast.

pakiem dokumentów, których zapisy będą odnosiły się do rozwoju miast. W jego skład wchodzi: Krajowa Polityka Miejska (KPM), Narodowy Plan Rewitalizacji (NPR) i ustawa o rewitalizacji. Każdy z nich ma wytyczać cele w swoich obszarach, a także środki do ich realizacji. Pomogą w tym bez wątpienia miliardy z funduszy unijnych, które trafią do dyspozycji polskich miast w latach 2014–2020.

Polityka miejska – całkowite *novum*

Krajowa Polityka Miejska będzie całkowitym *novum*. Choć rolę ośrodków miejskich w kreowaniu rozwoju dostrzeżono już wcześniej, będzie to pierwszy w Polsce dokument, poświęcony wyłącznie im. Ma on niejako wymiar symboliczny i stanowi jasny sygnał, że rozwój miast to jeden z kluczowych obszarów zainteresowania państwa. Milowym krokiem na drodze do stworzenia tej polityki było nadanie jej rangi ustawowej. W 2014 roku z naszej inicjatywy znówelizowana została w tym kierunku ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. W tym czasie trwały już prace nad samym dokumentem. Obecnie jesteśmy na etapie roboczych, nieformalnych jeszcze konsultacji projektu KPM i zbierania opinii różnych środowisk. Z wielu stron słyszymy, że wybrana przez nas ścieżka jest bardziej żmudna, ale dokument taki nie może powstać bez uzgodnień z najbardziej zainteresowanymi, w tym przede

wszystkim samorządami lokalnymi. Na początku roku przedstawimy dojrzały projekt KPM, który będzie już przedmiotem ostatecznych, formalnych konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych. Można powiedzieć, że jesteśmy na starcie procesu tworzenia polityki miejskiej w Polsce. Ważne będą podejmowane na jej bazie, przemyślane działania. Przykładowo, nie powinno się dokonywać punktowych zmian w prawie bez uświadomienia sobie wszystkich celów i przygotowania kompleksowego podejścia. Groziłoby to chaosem.

KPM zwraca uwagę, że centralną wartością, łączącą wszystkie wątki polityki miejskiej jest jakość życia obywateli, której nie da się odnieść tylko do wzrostu gospodarczego i wielkości budżetu. Dlatego też silnie akcentuje ona nowe spojrzenie na rozwój ośrodków miejskich, wykraczające poza granice administracyjne. Najczęściej nie oddają one bowiem rzeczywistości – miasto to nie tylko konkretny samorząd w sensie administracyjnym, ale cały organizm, na który składają się także okoliczne mniejsze miejscowości. Ich mieszkańcy uczą się w mieście, pracują tam, chodzą tam do kina, korzystają z transportu publicznego. Takie podejście do rozwoju pozwala

Jesteśmy na starcie procesu tworzenia polityki miejskiej w Polsce. Ważne, by podejmowane na jej bazie działania były przemyślane i wielokontekstowe. Jeśli będziemy dokonywali punktowych zmian w prawie bez uświadomienia sobie wszystkich celów i przygotowania kompleksowego podejścia, grozi nam chaos.

Krajowa Polityka Miejska zwraca uwagę, że centralną wartością, łączącą wszystkie wątki polityki miejskiej jest jakość życia obywateli.

lepiej go planować i efektywniej zarządzać, podejmując np. wspólne decyzje dotyczące gospodarki odpadami czy zakupu energii. Wspólne zarządzanie miejskim obszarem funkcjonalnym może być także skutecznym narzędziem przeciwdziałającym „rozlewaniu się” miast.

Samodzielne samorządy

KPM ma być docelowo dokumentem wyraźnie określającym planowane działania administracji rządowej wobec miast do 2020 roku. Będzie służyła koordynacji działań podejmowanych przez różne resorty wobec ośrodków miejskich. Uwzględni też tzw. zintegrowane podejście terytorialne, na które – jako ministerstwo – już od wielu lat kładziemy nacisk. Co ono oznacza? Zintegrowane, gdyż będziemy dążyli do integracji i porządkowania działań różnych podmiotów w różnych sferach (np. poszczególnych ministerstw wobec miast). Terytorialne, ponieważ istnieje potrzeba dopasowywania działań do specyficznych problemów i mocnych stron konkretnych obszarów. To taka polityka szyta na miarę – w przypadku KPM, na miarę polskich miast, włączając w to ich problemy i potencjały.

Jednocześnie nie chcemy samorządom niczego narzucać. Pamiętajmy, że ich samodzielność jest określona Konstytucją. KPM będzie dla nich swego rodzaju punktem odniesienia – informacją o pożądanym przez rząd kierunkach rozwoju, zbiorem zaleceń, wytycznych i preferowanych przedsięwzięć. Pozwoli im sprawdzać, czy podejmowane przez nie działania są zgodne z polityką na szczeblu centralnym. KPM wskaże m.in. różne instrumenty, w tym dostępne instrumenty krajowe oraz fundusze unijne

nowej perspektywy, które zwiększą paletę narzędzi, będących w dyspozycji władz miast i zachęcą je do wypełnienia rekomendacji określonych w KPM. Miejmy na uwadze, że zasada pomocniczości jest jedną z podstaw państwa demokratycznego, a sama Konstytucja przywołuje ją jako tę, na której opiera się podział odpowiedzialności poszczególnych organów władzy publicznej.

Miasta i ich wyzwania

KPM nie będzie zajmowała się szczegółowo wszystkimi elementami rozwoju miast, ale skoncentruje się na najważniejszych kwestiach. Pogrupowaliśmy je w 10 wątków tematycznych, dotyczących: kształtowania przestrzeni, partycypacji społecznej, transportu i mobilności miejskiej, niskoemisyjności i efektywności energetycznej, rewitalizacji, polityki inwestycyjnej, rozwoju gospodarczego, ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu, demografii oraz zarządzania obszarami miejskimi.

Najważniejsze jest jednak to, że w centrum polityki miejskiej umieszczamy człowieka i staranie o jak najwyższą jakość jego życia. KPM ma pomóc w powstrzymaniu żywiołowej suburbanizacji, czyli tzw. „rozlewania się miast”, która generuje ogromne, niepotrzebne koszty. Proponujemy ideę miasta zwartego, które jest przyjazne do życia, zapewnia dobry

*Samodzielność samorządów
jest określona Konstytucją.
Krajowa Polityka Miejska
będzie dla nich swego rodzaju
punktem odniesienia –
informacją o pożądanym
przez rząd kierunkach
rozwoju, zbiorem zaleceń,
wytycznych i preferowanych
przedsięwzięć.*

Wyzwaniem dla miast jest ograniczenie ich żywiołowej suburbanizacji, która generuje ogromne, niepotrzebne koszty. Postawmy na miasto zwarte – przyjazne do życia, zapewniające dostęp do usług i dóbr publicznych oraz posiadające atrakcyjne przestrzenie publiczne.

dostęp do usług i dóbr publicznych oraz posiada atrakcyjne przestrzenie publiczne. Wdrożenie polityki miejskiej ma też zwiększyć partycypację społeczną, czyli udział mieszkańców w zarządzaniu miastem i planowaniu jego rozwoju. Jeśli chodzi o rewitalizację, to ma być ona kompleksowa – tzn. odnosić się do różnych sfer życia, a nie ograniczać się jedynie do odnowy infrastruktury (np. remontu miejskiego skweru czy termomodernizacji budynku), która powinna być tylko narzędziem do osiągnięcia zmiany społecznej i gospodarczej. Polskie miasta czeka również nieunikniona zmiana demograficzna. KPM ma im pomóc się do niej przygotować. Podkreślać ona będzie także konieczność racjonalnego gospodarowania zasobami ziemi, wody, środowiska i energii z myślą o przyszłych pokoleniach.

Narzędzia Krajowej Polityki Miejskiej

Aby zrealizować określone zamierzenia, konieczne będą konkretne narzędzia. Projekt KPM proponuje trzy rodzaje instrumentów. Pierwszym z nich jest wskazanie przepisów (oraz podmiotów do tego zobowiązanych), które należy uelastyczyć bądź doregulować. Dotyczą one na przykład planowania przestrzennego, rewitalizacji, prawa budowlanego. Drugim są działania, czyli wszelkie formy aktywności szeroko pojętych instytucji rządowych, które wskazaliśmy jako kluczowe w określonych

10 obszarach. Instytucje te powinny uwzględniać w nich wymiar miejski, tak by polityki ich dotyczące nie były „ślepe terytorialnie”. Po trzecie wreszcie – niezbędne będą centra wiedzy, czyli zgromadzone w jednym miejscu i udostępnione w internecie przez resort odpowiadający za dany obszar, wzorcowe dokumenty, przykłady dobrych praktyk, schematy postępowania, z których będą mogły skorzystać miasta, zwłaszcza te mniejsze.

Ważną formą wsparcia dla miast są też pilotaże. Dla przykładu, współpracujemy obecnie z Miastem Łodzią, pomagając mu przygotować się do rewitalizacji. Wart 4 mln zł projekt obejmuje badania społeczne, analizy gospodarcze, przygotowania do remontów kamienic, a także duży program edukacyjny dla łódzkich szkół. Potrwa rok, a w jego wyniku powstaną modelowe rozwiązania, które ułatwią włączenie w rewitalizację różnych partnerów. Wśród nich widzimy też przedsiębiorców, mogących uczestniczyć w przedsięwzięciach służących rozwojowi miast, np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego. Już teraz planujemy kolejne pilotaże, podręczniki dobrych praktyk i inne formy wsparcia.

KPM wskazuje także na możliwość wykorzystania krajowych środków. Są to np. fundusze w zarządzie Banku Gospodarstwa Krajowego czy instrumenty Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W pracach nad finalną wersją KPM będziemy dyskutowali z resortami o ich rozwijaniu lub tworzeniu nowych, tak aby miasta każdej wielkości mogły liczyć na wsparcie instytucji rządowych w odpowiedzi na lokalne wyzwania.

Polityka miejska nie jest elementem systemu wdrażania funduszy unijnych, ale można ją traktować jako pomoc w ich optymalnym inwestowaniu.

Naszym celem jest, by wszystkie miasta były dobrym miejscem do życia, z dostępem do wysokiej jakości usług zdrowotnych, edukacyjnych, transportowych, kulturalnych czy administracji publicznej. Rewitalizacja to wspólny wysiłek w kierunku wydzwignięcia ich z sytuacji kryzysowych w najbardziej potrzebujących wsparcia obszarach

Wsparcie rewitalizacji

Horyzont czasowy Krajowej Polityki Miejskiej to 2020 rok, czyli zakończenie obecnej unijnej perspektywy finansowej. Nie oznacza to jednak, że będzie to dokument związany bezpośrednio ze środkami europejskimi. Polityka miejska nie jest elementem systemu wdrażania funduszy unijnych, ale można ją traktować jako pomoc w ich optymalnym inwestowaniu, m.in. poprzez wskazywanie powiązań pomiędzy różnymi obszarami (np. planowania przestrzennego i działań na rzecz niskiemisyjności), czy zasad racjonalnego inwestowania.

Dokumentem, który będzie stanowił logiczną kontynuację KPM oraz w większym stopniu dotyczył funduszy UE jest Narodowy Plan Rewitalizacji (NPR). Większość środków dostępnych na rewitalizację w najbliższych latach będzie pochodziło

właśnie z funduszy europejskich w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych oraz z programu krajowego. W Umowie Partnerstwa uzgodniliśmy z Komisją Europejską, że rewitalizacja będzie jednym z pięciu obszarów, w które zainwestujemy szczególnie mocno. Jak wskazują szacunki Instytutu Rozwoju Miast, aż 20 proc. obszarów miejskich w Polsce, zamieszkałych przez około 2,4 miliona mieszkańców, jest zdegradowanych i wymaga pilnych działań. Opracowaliśmy robocze założenia planu, który ma być dokumentem tworzącym przyjazne warunki dla prowadzenia rewitalizacji w Polsce, np. poprzez projekty zmian w prawie, stworzenie spójnego systemu i określenie źródeł finansowania rewitalizacji, promowanie dobrych praktyk, dzielenie się wiedzą czy wypracowanie wzorcowych dokumentów. Jego adresaci to przede wszystkim samorządy, ale też społeczności lokalne, przedsiębiorcy i organizacje.

Aby rewitalizacja była kompleksowa i bardziej skuteczna, musi mieć silne oparcie w przepisach. W listopadzie skierowaliśmy na ścieżkę legislacyjną projekt założeń ustawy o rewitalizacji. Prowadzimy właśnie uzgodnienia i konsultacje tego dokumentu. Ustawa stworzy – brakujące obecnie – ramy prawne dla przeprowadzania tego procesu w Polsce, a także zachęci do niego więcej samorządów. Cel, do którego zmierzamy jest jasno określony: wszystkie miasta mają być dobrym miejscem do życia, z dostępem do wysokiej jakości usług zdrowotnych, edukacyjnych, transportowych, kulturalnych czy administracji publicznej. Dlatego trzeba podjąć wspólny wysiłek w kierunku wydzwignięcia ich z sytuacji kryzysowych w najbardziej potrzebujących wsparcia obszarach.

O AUTORZE:

Paweł Orłowski jest podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, gdzie odpowiada m.in. za przygotowanie Krajowej Polityki Miejskiej. Przed objęciem stanowiska był m.in. posłem na Sejm RP oraz wiceprezydentem miasta Sopotu odpowiedzialnym za wykorzystanie funduszy europejskich, opracowywanie strategii rozwoju, gospodarkę nieruchomościami i politykę społeczną. Jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

ŻEBY PIĘKNO NIE ZABIŁO



Marcin Nowicki

*Instytut Badań nad
Gospodarką Rynekową*

Wiele lat temu miałem okazję zwiedzić pewne miasto na innej półkuli. Wielkie, piękne, różnorodne, bardzo bogate, tętniące życiem, przyciągające swoją atmosferą. Metropolia ta od lat znajduje się w czołówce rankingów jakości życia. W mieście tym jest ulica, która – wtedy, wiele lat temu – była gwarna, wesoła i niezwykle popularna, zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów. I to pomimo swego obskurnego wręcz (nawet z perspektywy mieszkańca ówczesnej Polski) wyglądu. Pamiętam, że uznałem to za swoisty paradoks... Włodarze owego miasta zdecydowali się poprawić estetykę tego jego fragmentu. Teraz ulica ta zyskała nowe oblicze: pojawiły się na niej piękne chodniki i nowa nawierzchnia, odnowione fasady, a w ślad za tym – coraz bardziej ekskluzywne sklepy i restauracje. Za to ubyło życia. A przecież nie takie było zamierzenie decydentów... Bo tak samo jak dołujące może być otoczenie zapuszczone i zdewastowane, tak też przytłaczające może być przewymiarowanie, przepych i niedopasowanie do tradycji danego miejsca, jego klimatu i tożsamości, a nade wszystko do jego mieszkańców.

*Tak samo jak dołujące może
być otoczenie zapuszczone
i zdewastowane, tak też
przytłaczające może być
przewymiarowanie, przepych
i niedopasowanie do tradycji
danego miejsca, jego klimatu
i tożsamości, a nade wszystko
do jego mieszkańców.*

Takich przykładów jest wiele. W każdym zakątku globu. Łączy je zazwyczaj coś jeszcze: po wydaniu olbrzymich kwot na „upiększenie” trzeba ponosić kolejne nakłady na programy ożywiania, a często po prostu przywracania życia takim miejscom. Na szczęście nie brakuje też dowodów, że lekarstwo wcale nie musi być trucizną. Że rewitalizując, można jednocześnie tworzyć żywą tkankę miejską, przywracać lub kreować na nowo urok i budować przyjazny mieszkańcom klimat. A zamiast folderowej sztampy można dodać różnorodności. Jak tego dokonać? Prostej odpowiedzi na to pytanie udzieliła podczas Kongresu Obywatelskiego pani profesor Maria Lewicka: miasto ma być na miarę ludzi!

To dopasowanie miast do naszych potrzeb, aspiracji, ale też kulturowych korzeni i materialnych możliwości wykracza poza kwestię estetyzacji. By zrozumieć, co to znaczy i jak szeroki wachlarz decyzji obejmuje, wystarczy zastanowić się, gdzie chcielibyśmy żyć. Otoczeni szklanymi drapaczami chmur, wśród drzewek w donicach („bo zagrażają rurom i kablom pod chodnikiem”), zmuszani do przechodzenia przejściami podziemnymi pod szerokimi i wiecznie zakorkowanymi drogami szybkiego (!) miejskiego ruchu, lawirując między ogrodzeniami i tracąc czas na zaparkowanie samochodu? Czy może raczej chodząc albo jeżdżąc rowerem po klimatycznych uliczkach, mijając uśmiechniętych ludzi, załatwiając sprawunki i wszystkie

ważne sprawy niejako po drodze, odpoczywając w parkach i bawiąc się z dziećmi albo wnukami bez poczucia, że robimy to na autostradowym MOP-ie? Tak, jak zaczynamy doceniać *slow food*, tak samo nasze miasto możemy zmieniać w *slow city*.

Od lat gonimy „lepszego świata”. A robiąc to – powielamy, niestety, jego błędy. Przyjrzyjmy się rozwiniętemu, bogatemu miastom w różnych miejscach globu, które wydają teraz krocie, by na granitach i szkłe, którymi przez dziesięciolecia się „upiększały”, zakiełkowało na nowo życie. I wyciągnijmy wnioski z ich doświadczeń! Remontujmy od razu nasze życie tak, aby nie trzeba było go potem reanimować. Za każdym razem, gdy sięgamy po pieniądze (teraz łatwe, bo unijne) i zaczynamy „rysować” miasto, przyjmijmy że nadrzędne ma być kryterium relacji społecznych. I zadajmy sobie pytanie: czy to, co chcielibyśmy zrobić, będzie im sprzyjać czy przeciwnie – przeszkadzać, a nawet je niszczyć.

Miasto na miarę ludzi to miejsce, gdzie ich się po prostu spotyka. To w ten sposób rodzą się znajomości i przyjaźnie, to właśnie to sprzyja nawiązywaniu ciekawych kontaktów i rozwojowi przedsiębiorczości. Miasto na miarę ludzi to także bezpieczeństwo – zarówno fizyczne, jak i materialne czy społeczne. Ale nie za sprawą tysięcy kamer i setek strażników miejskich, a dzięki empatii i pomaganiu sobie nawzajem.

*Remontujmy od razu nasze
życie tak, aby nie trzeba było
go potem reanimować. Za
każdym razem, gdy sięgamy
po pieniądze (teraz łatwe,
bo unijne) i zaczynamy
„rysować” miasto, przyjmijmy
że nadrzędne ma być
kryterium relacji społecznych.*

*Musimy określić na nowo, gdzie
powinna przebiegać granica
między interesem prywatnym
a dobrem wspólnym. Zderzenie
tych dwóch wymiarów naszego
życia staje się obecnie polem
konfliktu i uniemożliwia spójny
rozwój naszych miast.*

Chyba największym wyzwaniem jest jednak stworzenie właściwych relacji między interesem prywatnym a dobrem wspólnym. Zderzenie tych dwóch wymiarów naszego życia staje się obecnie polem konfrontacji i napięć. Z jednej strony mój dom, moja fasada, mój płot i mój samochód, z drugiej – nasz krajobraz, nasza ulica, nasze miasto. Musimy określić na nowo, gdzie powinna przebiegać granica między nimi. Albo... pogłębijmy ten konflikt. A to właśnie on zamienia polskie miasta w rozproszone, nieskoordynowane skupiska ogrodzonych sypialni, które łączymy coraz szerszymi i coraz bardziej zakorkowanymi drogami (nie ulicami!) ze szklanymi biurami, w których pracujemy i centrami handlowymi, które przejmują dawne funkcje centrów miast.

Powoli chyba jednak dostrzegamy, że jakość naszego życia w miastach zależy bardziej od przyjaznego „ocierania się” o siebie na co dzień w ciekawej

i klimatycznej przestrzeni miejskiej, od „szycia polskich miast na naszą miarę” niż od inwestycyjnej gigantomanii, którą często „przykrywa się” brak koncepcji holistycznego rozwoju. Takiego, który nie ogranicza się do materialnych warunków życia, ale poprawia jego jakość. To wymaga budowy strategii wykraczającej poza funkcje inwestycyjne – zarządzanie takim rozwojem to przede wszystkim animowanie lokalnych procesów społecznych i gospodarczych, wzajemne inspirowanie, wspieranie dobra wspólnego i moderowanie interesów indywidulanych tak, aby nie marginalizowały interesu publicznego.

*Budowanie jakości
życia wymaga strategii
wykraczającej poza funkcje
inwestycyjne – to przede
wszystkim animowanie
lokalnych procesów
społecznych i gospodarczych,
wzajemne inspirowanie,
wspieranie dobra wspólnego
i moderowanie interesów
indywidulanych tak, aby nie
marginalizowały interesu
publicznego*

O AUTORZE:

Marcin Nowicki jest dyrektorem Obszaru Badań Regionalnych i Europejskich w Instytucie Badań nad Gospodarką Rynkową, specjalizującego się m.in. w przygotowywaniu i wdrażaniu strategii rozwoju miast (m.in. Sopotu czy Gdańska). Autor i współautor kilkudziesięciu opracowań z zakresu rozwoju regionalnego, atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności polskich regionów, procesu integracji europejskiej, rozwoju sektora MSP i rynku pracy.



MIASTO NA MIARĘ LUDZI

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz – dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

Dominik Aziewicz: W jaki sposób otoczenie wpływa na to, jacy jesteśmy?

prof. Maria Lewicka: Winston Churchill powiedział kiedyś, że najpierw ludzie kształtują miejsca, a potem miejsca kształtują ich. Rzeczywiście, w psychologii dostrzegamy taką zależność. Z jednej strony miejsca, w których żyjemy są kształtowane przez samych ludzi – przez panującą ideologię, przez potrzeby obywateli itd. Z drugiej strony te miejsca później kształtują nas. Decydują one w dużym stopniu o tym, jacy jesteśmy – jak się postrzegamy, jak się samokomunikujemy, czy w ogóle się komunikujemy, czy chcemy w tych miejscach być. Zależność zachodzi w obie strony.

W jaki sposób zachodzi oddziaływanie między człowiekiem a środowiskiem, w którym żyje?

Psychologia daje kilka odpowiedzi na to pytanie. Bardzo intensywnie rozwija się nurt tzw. ucieleśnionego poznania, które mówi, że to, w jaki sposób odbieramy rzeczywistość w dużym stopniu zależy od naszego ciała, od naszych zmysłów. Inny nurt koncentruje się na możliwościach, które tworzy środowisko. James Gibson wprowadził do psychologii pojęcie afordancji. Ta teoria zakłada, że człowiek postrzega środowisko przez pryzmat tego, co można w tym środowisku zrobić. Afordancja to relacja pomiędzy cechami organizmu człowieka, lub szerzej organizmu żywego, a cechami środowiska fizycznego, w którym ten organizm funkcjonuje. Są rzeczy, które w pewnych środowiskach robić można i rzeczy, których w tych samych środowiskach robić nie można. Im więcej różnych funkcji takie środowisko może pełnić, tym jest ono bogatsze. Bardziej przystaje do naszych zróżnicowanych potrzeb. Co za tym idzie – istnieją też środowiska kompletnie jałowe, pozbawione tych afordancji. Są to takie miejsca, które omijamy, przez które przebiegamy, przechodzimy i chcemy jak najszybciej się z nich wydostać.

W jaki sposób odzwierciedlić tę teorię w rzeczywistości?

Językiem Gibsona lub językiem ucieleśnionego poznania mówi wielu współczesnych architektów. Rozumieją oni, że człowiek powinien mieć intymną relację z miejscem, w którym mieszka. Możemy ją rozumieć na kilka sposobów. Kiedy chcę się z kimś spotkać, wybiorę miejsce, które w moim odczuciu najlepiej się do tego nadaje. Inne miejsce jest dobre, żeby pójść tam na spacer – być może jest w nim coś, co warto zobaczyć.



*prof. dr hab. Maria
Lewicka*

Wydział Psychologii
Uniwersytetu Warszawskiego

Człowiek powinien mieć intymną relację z miejscem, w którym mieszka. Chętniej nawiązujemy więź emocjonalną ze środowiskiem, które stwarza nam wiele różnych możliwości. Z kolei te kompletnie jałowe chcemy jak najszybciej opuścić.

Bardzo ważne, żeby miejsce, w którym żyjemy miało odpowiedni poziom złożoności. Przyjrzyjmy się okolicom, przez które przejeżdża się samochodem. Są to naprawdę ogromne przestrzenie. Długie korytarze, które charakteryzuje mała ilość bodźców rozpraszających. Nadają się przez to do pełnienia tej jednej funkcji. Nie rozważamy ich jako miejsc nadających się do rekreacji. Nie postrzegamy ich jako „moje”. Człowiek chętniej nawiązuje więź emocjonalną ze środowiskiem, które stwarza mu wiele różnych możliwości. Jest z nim gotów się utożsamiać.

Co oznacza, że postrzegamy otoczenie przez pryzmat naszego ciała?

Jan Gehl używa określenia „miasto szyte na wymiar człowieka”. Nie przeskoczmy ograniczeń biologicznych naszego organizmu, np. naszych wymiarów. Mamy pewien wzrost. Oczy umieszczone na określonej wysokości. Poruszamy się z pewną szybkością. Kształtujemy przestrzeń, żeby odpowiadała potrzebom naszego ciała, np. umieszczamy szafki na takiej wysokości, żeby je dobrze widzieć. Kiedy poznajemy nową przestrzeń, to właśnie cechy związane z naszym wyposażeniem zmysłowym decydują, czy będziemy to miejsce lubili, czy będziemy się z nim utożsamiali. Mój ulubiony architekt – Christopher Alexander – prezentuje bardzo podobny pogląd. Opisuje, jak budować miasta, żeby odpowiadały fizjologii człowieka. Nowa urbanistyka, która dopiero się rozwija, odchodzi od spektakularnych, niewygodnych budowli. Oczywiście, klasyczni

architekci jej nie znoszą. Nie jest to styl budowania, który może przynieść im nagrody i splendor.

W jaki sposób przestrzeń może wpływać na relacje społeczne?

Wyzwaniem dla urbanistów powinno być łączenie ludzi, dbanie o to, aby różne grupy społeczne mogły koegzystować na tym samym obszarze. Jeśli wiemy, że osoby starsze mogą nie być w stanie prowadzić samochodu, to trzeba tak skonstruować przestrzeń, aby mogły dojść wszędzie pieszo. Nie mówię już o tym, że młodemu człowiekowi też się czasem przyda, by wyszedł z samochodu. Szczególnie, że auta izolują nas od siebie. Tymczasem ludzie muszą się gdzieś „ocierać”. Jadąc samochodem, mogą się jedynie mijać. Proszę o tym pomyśleć jak o powrocie do starych wzorców. Miasta naprawdę nie były budowane z myślą o ruchu samochodowym. Społeczeństwo obywatelskie nie może funkcjonować w takich warunkach.

Pamiętajmy też, że polskie miasta naznaczyło doświadczenie socjalizmu.

Akurat pod tym względem nie jest to najgorsze doświadczenie. W Polsce po wojnie tworzyła cała grupa architektów, którzy realizowali architekturę społeczną – budowali osiedla i budynki w taki sposób, żeby zaspokajały one podstawowe ludzkie potrzeby. Budynki ustawiano tak, aby tworzyć między nimi przestrzenie, w których ludzie mogą się spotkać. Infrastruktura w starych blokowiskach

Nie przeskoczmy naszych ograniczeń – mamy pewien wzrost, oczy umieszczone na określonej wysokości, poruszamy się z pewną szybkością. Miasta powinny odpowiadać fizjologii człowieka, by żyło nam się w nich wygodniej.

W Polsce po wojnie realizowano tzw. architekturę społeczną – budowano osiedla tak, by zaspokajały one podstawowe ludzkie potrzeby. Dziś stawia się jedynie „sypialnie”, a o architekturze społecznej wolimy nie mówić, bo nam się kojarzy z socjalizmem.

zaspokajała typowe ludzkie potrzeby, na przykład zapewniała przedszkola, których teraz brakuje. Dzisiaj stawiamy na wysokość konstrukcji, gdyż przynosi to zyski. Budujemy na peryferiach, nie bacząc na trudny dojazd do miasta. Tworzymy osiedla, które są dla nas jedynie sypialniami, a o architekturze społecznej wolimy nie mówić, bo nam się kojarzy z socjalizmem, który jest „be”.

Jakie są korzyści tego, że ludzie się ze sobą „ocierają”?

Wszystkie moje badania nad przywiązaniem ludzi do miejsca pokazują, że jednym z najważniejszych czynników decydujących o tym, czy ten człowiek będzie do danego miejsca przywiązany czy nie, są kontakty społeczne. W przypadku miejsca zamieszkania decydujące są relacje sąsiedzkie. Wystarczy, że znam kilka osób w moim bloku i już mam poczucie, że przynależę do tego miejsca. Miasto powinno być tak konstruowane, żeby tworzyć przestrzenie półprywatne, półpubliczne, w których ludzie mogą się ze sobą spotkać. Ostatecznie jakie miasta uważamy za atrakcyjne? Te, które tętnią życiem. W których coś się dzieje.

Jak w takim razie zarządzać przestrzenią publiczną i prywatną w mieście?

Myślę, że jest to bardzo poważny problem. Amerykański urbanista Oscar Newman wyróżnił cztery rodzaje przestrzeni: czysto prywatną, półprywatną, półpubliczną i publiczną. Opisał również, jak one funkcjonują w zależności od wysokości budynku.

Okazuje się, że im mniejszy budynek, tym gładziej jest przejście między przestrzenią czysto publiczną, a więc dostępną dla wszystkich i przestrzenią prywatną, nad którą kontrolę mamy tylko my bądź nasza rodzina. W blokach przestrzeń publiczną zaczyna się tuż za ścianą, gdzie znajduje się klatka schodowa. Nie mamy nad nią kontroli. Co gorsza, to nie jest przestrzeń, w której chcielibyśmy spotkać się z ludźmi. Chcemy tamtędy jak najszybciej zejść na dół. Przed domem nie jest wiele lepiej. Tam są parkingi. To również przestrzeń, z której chcemy się szybko wydostać. Dlatego tak ważne na osiedlach są tzw. *soft-edges*, czyli ta przestrzeń, pomiędzy publiczną i prywatną, gdzie chętnie spotykamy się z ludźmi. Możemy zaliczyć do tej kategorii tarasy, balkony czy przydomowe ogródki. Czujemy tam, że jesteśmy u siebie, ale jednocześnie jesteśmy częścią miasta. Niestety, bardzo ciężko wykreować takie przestrzenie, jeśli nie zostały wcześniej zaplanowane. Ten problem najlepiej widać w dużych miastach, np. w Nowym Jorku, gdzie cenny jest każdy metr.

Oglądając filmy z czasów socjalizmu uwagę zwraca łatwość, z jaką ludzie wchodzą do cudzych domów. Dlaczego to się zmieniło?

Ciekawa sprawa. Myślę, że nakłada się na to kilka różnych czynników. Po pierwsze, kiedyś nie było domofonów, więc łatwiej było wejść. Występowały deficyty, więc człowiek potrzebował pomocy

Jednym z najważniejszych czynników decydujących o przywiązaniu ludzi do danych miejsc są kontakty społeczne. Miasto powinno być tak konstruowane, żeby tworzyć przestrzenie półprywatne, półpubliczne, w których ludzie mogą się ze sobą spotkać.

*Pomimo tego, że obok nas
mieszka bardzo dużo osób,
mamy większe niż kiedyś
poczucie wyobcowania. Wynika
to z poczucia nadmiaru. Istnieje
jakaś ograniczona liczba
relacji, które jesteśmy w stanie
utrzymywać. Jeśli jest ich za dużo,
zamykamy się do wewnątrz.*

sąsiedzkiej. Lokatorzy współpracowali, np. dzielili się obowiązkiem mycia klatki schodowej. Poza tym w blokach było pełno usterek. Ciągłe się kogoś zalewało, więc siłą rzeczy ludzie się poznawali. Budowano trochę niżej niż dzisiaj, a domy były konstruowane w taki sposób, żeby pełnić funkcję społeczną. Jak już mówiłam, im wyższy budynek, tym większa izolacja, większa anonimowość, mniej ludzi się zna. Pomimo tego, że bardzo dużo osób mieszka obok nas, mamy większe poczucie wyobcowania. Myślę, że wynika to z poczucia nadmiaru. Istnieje jakaś ograniczona liczba relacji, które jesteśmy w stanie utrzymywać. Jeśli jest ich za dużo, zamykamy się do wewnątrz. Warto zwrócić uwagę, że w wysokich budynkach są windy. W związku z tym nie wiemy, kto mieszka na pozostałych piętrach. Nawet jeśli już kogoś znamy, to nie wiemy, jak się nazywa. Kiedyś były listy lokatorów. Ja sama znam jedynie kilka osób z mojej klatki, a mieszkam w tym miejscu już 14 lat.

Rosną mury pomiędzy ludźmi.

Nie tylko w przenośni. W dzisiejszej architekturze dominuje trend odgradzania się. Moda na zamknięte osiedla przyszła do nas z USA, a my jak zwykle przyjęliśmy ją w sposób bezkrytyczny. Prowadzimy badania na ten temat. Choć nie jest to proste – naszym badaczom trudno przejść przez te zasieki. Najczęstszym argumentem podawanym przez mieszkańców, którzy tłumaczą potrzebę grodzenia się, jest

poczucie bezpieczeństwa. Tylko, że jest ono bardzo złudne. Na osadzonych w więzieniach włamywaczach przeprowadzono badanie – pokazywano im różne zdjęcia i pytano, do którego domu zdecydowałiby się włamać. Często wskazywali budynki lepiej zabezpieczone, bo wyglądały na bogatsze. Najlepszym gwarantem bezpieczeństwa są relacje z sąsiadami. W holenderskim budownictwie istnieje nurt, który zabezpiecza osiedla poprzez dobry projekt. Są to osiedla otwarte, tak skonstruowane, żeby wszystko było na widoku i aby włamywacz nie miał gdzie się ukryć. Oczywiście, my zamiast wzajemnie pilnować naszej własności, wolimy zatrudnić firmę ochroniarską. W ten sposób pozbywamy się odpowiedzialności za miejsce, w którym żyjemy.

Wolimy kupić rozwiązanie problemu?

Nie dotyczy to wyłącznie problemu bezpieczeństwa. Na podobnej zasadzie zatrudniamy firmy sprzątające. Dzisiaj domy są bardziej sterylne, ale mniej spersonalizowane. Czy widział Pan kwiaty na oknach nowych budynków? Praktycznie ich nie ma. To samo tyczy się balkonów, które teraz służą głównie do wieszania prania.

Jeżeli nie czujemy się tak mocno związani z miejscem, to na jakiej podstawie budujemy naszą tożsamość lokalną?

*Odgradzanie się
argumentujemy
względami bezpieczeństwa,
a w rzeczywistości pozbywamy
się odpowiedzialności za
miejsce, w którym żyjemy. Dla
naszego bezpieczeństwa dużo
lepiej są to osiedla otwarte
i zaprojektowane tak, by
wszystko było na widoku.*

*Odkrywanie przeszłości,
np. niemieckiej, w polskich
miastach zaczyna pełnić
funkcję pomostu pomiędzy
przeszłością a teraźniejszością.
Młodzi ludzie, którzy tego
dokonują nie mają obaw,
że pamięć ta będzie podważała
ich prawo do tych miejsc.*

Ludzie mają silną potrzebę zakorzenienia się. W ogrodzonych osiedlach te więzi są słabsze, ale może być tak dlatego, że są to osiedla nowe. Zakorzenianie się w dużym stopniu zależy od długości zamieszkania. Istnieją też dane, które pokazują, że przywiązanie jest silniejsze w mniejszych miejscowościach, a w dużych miastach jest ono trochę słabsze. Różny może być charakter więzi z miejscem. Zmienia się on np. w zależności od wykształcenia albo mobilności. Za swoje miejsce zamieszkania biorą niewątpliwie odpowiedzialność ruchy miejskie, ale ma to trochę inny wymiar. Oczekują miejsc spotkań i możliwości aktywnego spędzania czasu.

Warto wspomnieć, że tego rodzaju poczucie odpowiedzialności za przestrzeń, w której się żyje, jest pozytywnie skorelowane z wykształceniem. Stosunek do miejsca osób niżej wykształconych jest bardziej emocjonalny i mniej refleksyjny. Osoby z wyższym chcą np. poznać historię miejsca, w którym żyją. Ta pamięć miejsca, jak ją nazywamy, ma dla tożsamości duże znaczenie.

Co z miastami, które historycznie należały do innych narodów? Czy w takiej sytuacji zgłębianie ich historii również sprzyja utożsamianiu się z miejscem?

Badam na terenie Polski, Ukrainy i Litwy miasta, które zmieniły swoją tożsamość narodową. Im bardziej człowiek czuje, że istnieje ciągłość miejsca, jakiś logiczny ciąg zdarzeń, który doprowadził do tego, co się teraz dzieje, kto tu mieszka oraz im silniejsze jest przekonanie, że musimy pamiętać o ludziach, którzy tutaj mieszkali, tym to przywiązanie jest silniejsze. Postrzegamy wtedy takie miejsce jako ważne dla nas i – szerzej – dla całej społeczności.

Nie jest problemem, jeśli pamięć miejsca może podważać moje prawo do niego?

Myszę, że powoli przestajemy myśleć w tych kategoriach. Odkrywanie przeszłości niemieckiej w naszych miastach pełni funkcję pomostu pomiędzy przeszłością a teraźniejszością. Młodzież, która z entuzjazmem odkrywa dzieje Wrocławia albo Elbląga nie ma takich obaw. Powiem więcej. Osoby, które odcinają się od przeszłości, czują się mniej związane z miejscami i postrzegają je jako mało znaczące. Co ciekawe, taka percepcja swojego otoczenia sprzyja postawom ksenofobicznym.

Mam wrażenie, że za naszą wschodnią granicą również pojawia się to lepsze postrzeganie. Będę to jeszcze dokładnie badała. Na razie przeprowadziłam z moją doktorantką pilotażowe badanie na Uniwersytecie Lwowskim, z którego wynika, że utożsamianie się z uniwersytetem jest większe u studentów, którzy rozumieją polskość tego miejsca i podchodzą do tego pozytywnie. Dostrzegają w tym wartość. W najbliższej przyszłości planuję przeanalizować pod tym samym kątem uniwersytety we Wrocławiu i w Wilnie.

O ROZMÓWCZYNI:

Prof. dr hab. Maria Lewicka jest pracownikiem naukowym Wydziału Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego i kierownikiem Katedry Psychologii Społecznej tegoż wydziału. Prowadzi badania empiryczne dotyczące związków człowieka z miejscem zamieszkania, pamięci miejsc oraz aktywności i bierności społecznej.



RODZI SIĘ POLSKIE MIESZCZAŃSTWO

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz – dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

Dominik Aziewicz: Jakie znaczenie dla demokracji lokalnej mają ruchy miejskie?

Paweł Kubicki: Brytyjczycy mawiają, że ich demokracja jest jak trawnik strzyżony od trzystu lat. Nasza nie mogła być tak długo pielęgnowana, dlatego brakuje nam fundamentów pod społeczeństwo obywatelskie. Dopiero dzisiaj widać, że demokracja rośnie u nas wraz z metaforycznymi „korzeniami trawy” i jest to bardzo pozytywne zjawisko. Ludzie zaczęli interesować się tym, co dzieje się w ich najbliższym otoczeniu. Na ogólnopolskiej scenie politycznej obserwujemy nieustanny, zideologizowany i oderwany od rzeczywistości konflikt. Nauczyliśmy się jednak, że kiedy chodzi o naszą okolicę, jakiś kompromis musi zostać osiągnięty bez względu na to, kto ma jakie poglądy. Ze wspólnego parku korzystają zarówno prawicowcy i lewicowcy, ateści i wierzący. Ruchy miejskie są w awangardzie tej lokalnej demokracji. Są środowiskiem innowatorów społecznych, to tu powstają najciekawsze pomysły partycypacyjne. Przykładem może być budżet obywatelski. Sopot był pierwszym miastem w Polsce, które zdecydowało się uwzględnić taką formę podejmowania decyzji budżetowych, a pomysłodawcą byli właśnie aktywiści z tego miasta.

Polacy, w dużej mierze ze względu na prawie pół wieku funkcjonowania w niedemokratycznym systemie, przywykli chyba do postrzegania samorządności i demokracji przez pryzmat instytucji, a nie partycypacji.



dr Paweł Kubicki

*Instytut Europeistyki
Uniwersytetu Jagiellońskiego*

Demokrację należy postrzegać jak każdy inny proces. Ona nie powstaje ot tak sobie, ale kształtuje się w procesie długiego trwania. Widzimy, że w wielu krajach, które przeszły zmiany systemowe, nie funkcjonuje ona dobrze. Demokracji trzeba się nieustannie uczyć. Wypracowują ją kolejne pokolenia. My tego czasu nie mieliśmy. Odziedziczyliśmy różne zaszłości związane z państwowością i kulturą szlachecką, nie mieliśmy prawdziwego społeczeństwa miejskiego, które przyczynia się do tworzenia demokracji. Miejskość i demokracja w cywilizacji Zachodu to niemal archetypiczne powiązanie, poczynawszy od antycznej greckiej polis czy autonomii i samorządności średniowiecznych miast europejskich. U nas, z różnych powodów, musimy tę rzeczywistą samorządność dopiero budować. Na szczęście wreszcie doczekaliśmy się pokolenia mieszczan, które będzie ten proces przyspieszało.

Historycznie w Polsce nigdy nie mieliśmy rzeczywistego społeczeństwa miejskiego, które przyczynia się do tworzenia demokracji. Rzeczywistą samorządność trzeba u nas dopiero budować. Obecne pokolenie mieszczan będzie ten proces przyspieszało.

Kim są nowi mieszczenie?

Mam tu na myśli ludzi, którzy są zainteresowani współtworzeniem swoich małych miejskich ojczyzn. To właśnie oni przede wszystkim angażują się w różne ruchy partycypacyjne. Zazwyczaj są dobrze wykształceni, często są absolwentami uniwersytetów i politechnik, którzy zdobyli już doświadczenie życiowe. Posiadają kompetencje i chcą się nimi dzielić. Warto wspomnieć, że widać wyraźną różnicę pokoleniową pomiędzy decydentami i działaczami ruchów miejskich. Ci pierwsi są zazwyczaj przynajmniej o dekadę starsi. Jako typowi przedstawiciele klasy średniej doby transformacji, dawno przenieśli się na przedmieścia i myślą kategoriami suburbanizacji. Dzisiaj skutkuje to wyludnianiem się centrów miast i rozwojem suburbiów. Aktywiści miejscy wychodzą z założenia, że miasto i jego centrum, a nie przedmieścia, są naturalną przestrzenią do życia.

Co motywuje uczestników ruchów miejskich i nowych mieszczan do działania?

W Polsce wciąż silny jest etos inteligenta. Ze względu na specyficzną historię Polski ostatnich dwóch stuleci inteligencja działała głównie na rzecz utrzymania idei narodowej i ciągłości nieistniejącej *de iure* polskiej państwowości. Ten etos wcale nie zniknął, tylko przeszedł na inny poziom. Nie musimy już walczyć o naszą ojczyznę ideologiczną, zaczynamy zatem bardziej interesować się ojczyzną prywatną:

naszą okolicą, naszym miastem. Drugim motywem działań jest opór przeciwko pewnym negatywnym procesom, które dzieją się w miastach. Jednym z nich jest obniżająca się jakość życia. Jest to pewien paradoks, ponieważ w imię właśnie poprawy jakości życia wydajemy olbrzymie sumy środków unijnych. Niestety, popełniamy masę błędów przy inwestowaniu. Nie nauczyliśmy się na doświadczeniach miast Europy Zachodniej. Sztandarowym przykładem są quasi-autostrady miejskie z wielkimi ekranami akustycznymi, przebiegające przez serca miast, które niszczą miejską tkankę społeczno-kulturową. Musimy się zdecydować, czy rozwijać przedmieścia i drogi wjazdowe czy też rozwijać miasto sensu stricto. Jeśli stawiamy na rozwój miasta, powinniśmy wybrać zupełnie inny zestaw narzędzi: trzeba uspokoić ruch, zbudować przedszkola i parki, zadbać o to, żeby chodniki były równe i niezastawione samochodami i wreszcie pomyśleć o skutecznej walce ze smogiem zamiast inwestowania w wielkie czteropasmowe arterie.

Które inwestycje najbardziej irytują miejskich aktywistów?

Te, które nazywane są „białymi słoniami”. Występują w wielu miastach. Charakteryzuje je to, że ich główną funkcją jest budowanie kapitału politycznego lokalnych decydentów i generowanie dużych kosztów utrzymania. To one będą w przyszłości

W czasach transformacji mieszkanie na przedmieściach stało się wyznacznikiem statusu społecznego, co dziś skutkuje wyludnianiem się centrów miast i rozwojem suburbiów. Aktywiści miejscy zakładają, że to miasto i jego centrum są naturalną przestrzenią do życia.

Nasze relatywne zapóźnienie ma swoje dobre strony – możemy uniknąć błędów popełnionych w zachodnioeuropejskich miastach. Tymczasem widząc, że na Zachodzie wypycha się dziś auta z miast, my czynimy je przyjaznymi dla samochodów.

obciążały budżety samorządów. Pieniądze unijne można wydawać w inny sposób. Nasze relatywne zapóźnienie w stosunku do miast Zachodu ma też swoje dobre strony. Wiele miast zachodnich poprzecinano autostradami i zniszczono ich tkankę miejską. Nas ten los ominął, ale szybko „nadrabiamy” błędy, które nasi sąsiedzi popełniali w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Dzisiaj oni wypychają auta z miast, my natomiast czynimy nasze miasta przyjaznymi dla samochodów.

Jesteśmy więc na poziomie, na którym Europa Zachodnia była w latach siedemdziesiątych?

Wszystko na to wskazuje. Wydawałoby się, że nie ma już żelaznej kurtyny i możemy swobodnie zobaczyć, jak wyglądają dziś europejskie miasta. Niestety, większość decydentów ma dość stereotypowy obraz tamtego świata. Wyniesiony zapewne głównie z wycieczek objazdowych. Inne doświadczenia mają aktywiści, którzy poznawali te miasta od strony mieszkańców, np. podczas pobytów na stypendium Erasmusa czy pracy zawodowej. Kiedy wracają do kraju, chcą wprowadzić dobre praktyki w swojej okolicy.

Jak układa się współpraca aktywistów z samorządem?

Różnie. Wynika to ze specyfiki miast i dotyczy różnych sfer. Pozytywnym przykładem są stowarzyszenia rowerowe. Niektóre działają już od dwudziestu lat i mają wyrobione płaszczyzny kooperacji z samorządem – np. w postaci powoływania oficerów rowerowych. Innym przykładem może być Krakowski

Alarm Smogowy. W Krakowie smog jest najważniejszym problemem. Właściwe dopiero od roku wdraża się intensywnie rozwiązania mające na celu walkę z zanieczyszczeniem powietrza – głównie dzięki działalności tego ruchu miejskiego. Jego aktywiści zmobilizowali opinię publiczną do tego, żeby zacząć walczyć z tym niekorzystnym zjawiskiem.

Niektórzy samorządowcy, zwłaszcza ci z wieloletnim stażem, bardzo źle reagują na postulaty stawiane przez ruchy miejskie. Przyzwyczajeni są do tradycyjnego, partyjnego sporu, który ma na celu ugranie głównie celów politycznych. Krytyka ze strony aktywistów miejskich jest jednak konstruktywna. Oczywiście, często wchodzi ona w konflikt, ale pokazuje alternatywną wizję rozwoju. Myślę, że ogólna tendencja jest pozytywna. Samorządowcy otwierają się na dyskusję z ruchami miejskimi, a aktywiści stają się coraz bardziej wiarygodnym partnerem.

*Wiele ruchów miejskich działa nieformalnie. Czy gdyby zyskały osobowość prawną i dołączyły na przykład do sektora *non-profit*, nie zyskałyby na wiarygodności?*

W tym istnieje pewne niebezpieczeństwo ewolucji w tzw. organizacje grantowe. To spory problem faszadowego społeczeństwa obywatelskiego, kiedy NGO's istnieją tylko po to, aby pozyskiwać środki od sektora publicznego na zasadzie dotacji czy zlecenia zadań. Wtedy zamiast aktywizmu społecznego mamy klientelizm. Samorządy mogą się wówczas pochwalić, że mają zarejestrowanych wiele organizacji pozarządowych,

Aktywiści miejscy nie zakładają formalnych stowarzyszeń z dwóch zasadniczych powodów: nie oczekują dotacji i grantów, a po drugie – nieformalne struktury łatwiej dopasowują się do szybko zmieniającej się rzeczywistości.

*W skali państwa ciężko
jest efektywnie wprowadzić
demokrację bezpośrednią, więc
przenosi się ona na niższe poziomy
organizacji życia publicznego.
Podobnie jak w antycznej polis czy
średniowieczu, gdy demokracja
funkcjonowała na szczeblu
miasta.*

choć większość z nich nie ma z działalnością społeczną nic wspólnego. Aktywiści miejscy nie zakładają formalnych stowarzyszeń z dwóch zasadniczych powodów. Po pierwsze, nie oczekują dotacji i grantów, więc formalne struktury są im niepotrzebne, a generują tylko problemy administracyjne. Po drugie, nieformalne struktury łatwiej dopasowują się do szybko zmieniającej się rzeczywistości.

W jaki sposób internet wpłynął na rozwój ruchów miejskich?

Jeszcze 5–6 lat temu internet służył głównie do poszukiwania i wymiany informacji oraz rozrywki. Obecnie stał się on narzędziem budowania kapitału społecznego. Najlepszym tego przykładem jest portal Facebook. Większość ruchów miejskich zawiązała się na Forum Polskich Wieżowców albo właśnie na Facebooku. Utworzyły się tam grupy, które nie potrzebowały formalnych struktur. Druga strona medalu jest jednak taka, że kiedy ruchy miejskie stają do dyskusji z samorządem, bywają postrzegane jako grupa osób, która nie wiadomo kim jest i kogo reprezentuje. Jedyne co świadczy o ich istnieniu to fanpage na Facebooku albo strona internetowa. Co ciekawe, praktyka pokazuje, że również w takiej formie można działać w sposób efektywny. Wróć w tym miejscu do Krakowskiego Alarmu Smogowego, który zasadniczo wpłynął na krakowską politykę, choć nie posiadał wówczas formalnych

struktur. Grupa osób, która animowała ten ruch, stworzyła stronę na Facebooku i w ten sposób zmobilizowała dziesiątki tysięcy krakowian do walki ze smogiem. Z czasem stali się oni oficjalnym partnerem do rozmów z samorządem. Inny krakowski przykład siły nieformalnych ruchów to Kraków Przeciwko Igrzyskom. W tym przypadku akcja również zaczęła się na Facebooku, a skończyła się zorganizowaniem referendum i zmianą strategii miasta. Przy okazji podczas referendum zadano jeszcze kilka innych pytań, dotyczących np. ścieżek rowerowych, a frekwencja była zdecydowanie ponadprzeciętna. Jak widać, w dzisiejszych czasach do podjęcia istotnych działań społecznych nie jest już wcale potrzebny numer KRS.

Czy można powiedzieć, że portale takie jak Facebook przejmują rolę greckiej agory w nowoczesnym świecie?

Tak, internet zapewnia autonomię i przestrzeń do dyskusji. To truizm, ale aby być usłyszany, trzeba mieć dostęp do mediów. Te jednak nie zawsze są w stanie zapewnić autonomię. Media są często uwikłane w pewne gry interesów. Ten problem dotyczy przede wszystkim mediów lokalnych. W internecie można swobodnie dyskutować, szczególnie na mało medialne tematy, jak na przykład o krzywych chodnikach. Obecnie dużo i głośno mówi się o ruchach miejskich, również w mediach tzw. głównego nurtu. Tego typu inicjatywy zostały jednak przez nie zauważone dopiero rok, może dwa lata temu, a rozwijają się przecież już od dekady.

*Brak wiary ludzi w to, że ich
zdanie będzie wzięte pod uwagę
jest głównym problemem
konsultacji społecznych.
Z jednej strony urzędnicy
pytają: „co byście chcieli?”,
a z drugiej i tak realizują to,
co uważają za stosowne.*

Czy konsekwencją tworzenia się takiego kapitału społecznego będzie zwiększenie roli demokracji bezpośredniej?

Taka potrzeba istnieje, lecz wynika ona także z innych przyczyn. Demokracja niewątpliwie psuje się na poziomie państwa narodowego, a obywatele szukają rozwiązania swoich problemów na niższych poziomach organizacji życia publicznego. Nie jest to zresztą tylko i wyłącznie polski problem, lecz szerzej – ogółouropejski trend. Wracamy trochę do antycznej polis czy struktur średniowiecznych, gdzie demokracja funkcjonowała na szczeblu miasta. Dopiero później powstały państwa narodowe. Na poziomie dużego państwa ciężko jest efektywnie wprowadzić demokrację bezpośrednią, ale lokalnie jest to jak najbardziej możliwe. Trzeba tylko podkreślić, że referenda nie są jedynym narzędziem. Formą demokracji bezpośredniej są też na przykład modne ostatnio budżety obywatelskie. Uczą one współtworzenia budżetu i dają poczucie zarządzania miastem. Oczywiście, różnie to wygląda w różnych miastach. Jest to dla nas nowość i wszyscy się tego uczymy: zarówno urzędnicy, politycy, jak i obywatele. Formuła cały czas się zmienia i po pewnym czasie, miejmy nadzieję, zacznie sprawnie funkcjonować.

Budżet obywatelski to jednak zazwyczaj małe kwoty i nieduże projekty. Czy może zatem stać się narzędziem realnej zmiany?

Uważam, że to nie ilość środków finansowych decyduje o jakości budżetu obywatelskiego, ale przestrzeganie procedur partycypacyjnych. Idea budżetu

obywatelskiego ma dwa zasadnicze zadania – ma uczyć, czym są środki publiczne i budżet miejski, a także integrować mieszkańców. Taka forma partycypacji sprzyja łączeniu się w zespoły piszące projekty i konkurowaniu z innymi grupami, proponującymi swoje rozwiązania. Wielkość przeznaczonych środków nie jest aż tak ważna, jednak kiedy przekazuje się na ten cel żenująco mało pieniędzy kończy się to porażką. Przykładowo w tym roku w Krakowie przeznaczono 4,5 miliona złotych, a w Łodzi 40 milionów złotych. Przełożyło się to na wymierne efekty: porażki i sukcesu.

Uważam zatem, że aby realizować projekty z prawdziwego zdarzenia i dawać ludziom poczucie wiary, że idąc głosować mogą coś zmienić, budżet obywatelski powinien stanowić przynajmniej 1% budżetu samorządu. Dotyczy to też konsultacji społecznych, gdzie brak wiary ludzi w to, że ich zdanie będzie wzięte pod uwagę jest swoją drogą głównym problemem. Z jednej strony urzędnicy pytają: „co byście chcieli?”, a z drugiej i tak realizują to, co uważają za stosowne. Brakuje odpowiednich procedur. Podobny problem dotyczy budżetów obywatelskich – często przypominają one konkurs na grant. Urzędnicy decydują, czy zgłoszony pomysł jest ważny społecznie czy nie. W związku z tym mogą zarządzić, że dany projekt nie trafi pod głosowanie. Procedura powinna być natomiast taka, że to mieszkańcy decydują o tym, czy propozycja jest sensowna czy nie. Rola urzędników powinna sprowadzać się do formalno-prawnej oceny projektów. Szczęśliwie, coraz więcej miast stara się podążać tą drogą.

O ROZMÓWCY:

Dr Paweł Kubicki jest socjologiem i antropologiem kultury. Pracuje jako adiunkt w Instytucie Europeistyki Uniwersytetu Jagiellońskiego i specjalizuje się w badaniu miast. Pracował w wielu międzynarodowych zespołach badawczych poświęconych problematyce miejskiej, między innymi: „Ethnological Understanding of Cultural Diversity in Central European Urban Spaces”, „La Place un patrimoine européen, The Square: a European Heritage”, „RECON Reconstituting Democracy in Europe”. Autor książki „Miasto w sieci znaczeń. Kraków i jego tożsamości” (2010) oraz raportu „Nowi mieszkańcy w nowej Polsce” (2011).



PRZESTRZEŃ – WSPÓLNA SPRAWA

Więcej niż „tylko” przestrzeń



Janusz Sepioł

senator RP

Myli się ten, kto uważa, że sprawy krajobrazu czy ładu przestrzennego to domena „pięknoduchów”, że to jakieś imponderabilia. Warto sobie uświadomić, że mówiąc o dobrej przestrzeni dotykamy w pierwszym rzędzie zagadnień gospodarki przestrzennej, która jest częścią realnego systemu społeczno-ekonomicznego. Wcale nie chodzi tu jedynie o „marketing miejsca”, skądinąd ważny element polityki rozwojowej miast. Gospodarowanie przestrzenią dotyczy polityki regionalnej, czyli szczełowego wymiaru polityki rozwoju państwa, której segmentami są z kolei strategie miejskie. Mówiąc o przestrzeni zagłębiamy się zatem w zagadnienia planowania przestrzennego, gospodarki gruntami, podatków i opłat lokalnych, polityki mieszkaniowej, ochrony przyrody, ochrony dziedzictwa kulturowego i krajobrazu, gospodarowania środowiskiem (ekologii), polityki transportowej, zadań samorządu terytorialnego itd. Dotykamy równocześnie wielkich procesów społecznych: urbanizacji, edukacji dla kultury, kształtowania wspólnot i tożsamości lokalnych czy regionalnych, segregacji przestrzennej i związanych z nią wykluczeń. Planowanie przestrzenne nie jest zatem jedynie obszarem budowania jakiegoś szczególnego komfortu, ale tworzenia trwałych fundamentów rozwoju miast, regionów i państw. To nie przypadek, że gospodarka przestrzenią stała się przedmiotem działań wszystkich odpowiedzialnych rządów, z reguły za pośrednictwem specjalnie powołanych w tym celu ministerstw, a w Unii Europejskiej niewiele jest krajów, które nie prowadzą własnej polityki architektonicznej.

Przekonanie, że każda przestrzeń jest sprawą publiczną ma bardzo poważne konsekwencje. Oznacza bowiem, że przestrzeń prywatna może być urządzona tylko tak, aby uwzględnić wszystkie potrzeby wynikające z interesu publicznego.

Cienka granica między wspólnym a prywatnym

Planowanie przestrzenne jest tym obszarem prawa materialnego, gdzie dokonuje się wyważanie interesu publicznego, związanego z kształtowaniem środowiska i ochroną dziedzictwa, i interesu prywatnego, związanego z wykonywaniem praw własności. W gospodarce przestrzennej – jak w mało której innej dziedzinie życia społecznego – w sposób szczególny wysuwa się na czoło pojęcie interesu publicznego. Realne prawo do dobrej przestrzeni dotyczyć bowiem musi nie tylko przestrzeni publicznej, ale każdej – czyli także znacznej części przestrzeni prywatnej. W pewnym sensie przy każdej inwestycji w przestrzeni interesariuszami są przecież wszyscy mieszkańcy danego miasta. Przekonanie, że przestrzeń – każda, a więc i prywatna – jest sprawą publiczną ma bardzo poważne konsekwencje. Oznacza bowiem, że prawo zabudowy może przysługiwać właścicielowi nieruchomości tylko w takim zakresie, a jego przestrzeń może być urządzona tylko tak, aby uwzględnić wszystkie potrzeby wynikające z interesu publicznego. W gruncie rzeczy polska ustawa planistyczna zawiera właśnie takie zapisy. Problem w tym, że „interes publiczny” rozumiany jest niezwykle zawężająco lub jest słabo rozpoznany, a często nie zdefiniowany. Wskutek tego ukształtowało się przekonanie, że prawo zabudowy jest zwykłą pochodną prawa własności i właściwie nie jest niczym

obciążone. A przecież wartość działki budowlanej zależy w całości od tego, co dzieje się na terenach sąsiednich, a więc żadne działania właściciela nie są oderwane od interesu całej wspólnoty i muszą być przez tę wspólnotę kontrolowane.

Oznacza to nowy sposób myślenia, wychodzący od analizy dobra wspólnego, publicznego, w celu równoważenia praw właścicieli i wspólnoty. Dlatego planowanie przestrzenne nie może być redukowane do tworzenia warunków do sprawnego zabudowywania terenów zgodnie z oczekiwaniami ich właścicieli, ale musi wychodzić od pytań: co najcenniejszego należy chronić, jak minimalizować straty środowiskowe, jak osiągnąć możliwie najwyższe efekty funkcjonalne i estetyczne, jak poprawić jakość przestrzeni życia, czyli warunki funkcjonowania wspólnoty.

Prawo do dobrej przestrzeni

Szczególny rodzaj przedsięwzięć w sferze gospodarki przestrzennej miasta to kształtowanie przestrzeni publicznych. To właśnie one rozstrzygają o opiniach na temat urbanistycznej i architektonicznej atrakcyjności miast w stopniu nie mniejszym niż sam kształt budynków. Dotychczas ustawodawca posługuje się pojęciem „obszar przestrzeni publicznej”. Wydaje się

Planowanie przestrzenne nie może być redukowane do tworzenia warunków do sprawnego zabudowywania terenów zgodnie z oczekiwaniami ich właścicieli, ale musi wychodzić od pytania: jak poprawić jakość przestrzeni życia, czyli warunki funkcjonowania wspólnot?

Chodzi o to, by przestrzeń publiczna nie pozostała jedynie amorficznym, pozbawionym koncepcji obszarem komunikacji (takim jak na przykład ulica czy plac) lub jedynie otwartym terenem rekreacji, lecz służyła budowaniu lokalnej wspólnoty.

ono niewystarczające. Warto byłoby zdefiniować także pojęcie „miejsc wspólnych” oraz „przestrzeni publicznie dostępnej”. Zarówno studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, jak i plany miejscowe winny wskazywać lokalizację takich „miejsc wspólnych”. Chodzi o to, by przestrzeń publiczna nie pozostała jedynie amorficznym, pozbawionym koncepcji obszarem komunikacji (takim jak na przykład ulica czy plac) lub jedynie otwartym terenem rekreacji. Wydaje się zasadne, by kształtowanie przestrzeni publicznych określonych typów uznać za realizację celu publicznego, służącego budowaniu lokalnej wspólnoty. Dotyczyłoby to: parków, placów miejskich, zagospodarowanych brzegów rzek czy alei pieszych.

Tworzenie dobrych przestrzeni publicznych – miejsc wspólnych, polegałoby na szczególnym trybie partycypacji społecznej w trakcie ich projektowania oraz

szczególnego trybu projektowania (planowanie nieformalne, studia, analizy projektowe). Chodzi także o specjalnie zorganizowaną partycypację instytucji i środowisk, które mają coś twórczego i szczególnego do zaproponowania w konkretnej przestrzeni miejsca wspólnego. Każda, zwłaszcza wielka inwestycja, a szczególnie inwestycja publiczna dotyczy wszystkich mieszkańców. Dlatego też powinni oni mieć możliwość wypowiedzenia się na jej temat sami lub poprzez swoich przedstawicieli, w ramach szeroko pojętego „prawa do miasta”.

Walki o dobrą przestrzeń w miastach nie da się w związku z tym sprowadzić do bardziej lub mniej dogłębnej korekty jednej czy drugiej ustawy, choć na pewno niektóre obszary legislacji wymagają szczególnie pilnej reformy. Chodzi tu raczej o wszechstronny i pełen rozmachu sposób myślenia o przestrzeni jako elemencie polityki rozwojowej. Istotą sprawy jest jakość życia i to nie tylko w tym mierzalnym, czysto ekonomicznym wymiarze, ale także jakość życia społecznego i rodzinnego oraz jakość życia wspólnoty – to zaś wymyka się prostym ocenom ilościowym. Co więcej, w zagospodarowaniu przestrzennym dominują procesy długotrwałe – efekty przychodzą tu nieprędko, za to są nieuniknione, a ich skutki – wręcz nie do usunięcia. Poruszamy się bowiem w obszarze zasobów i wartości nieodtwarzalnych oraz prawie nieodwołalnych rozstrzygnięć.

O AUTORZE:

Janusz Sepioł z wykształcenia jest architektem i historykiem sztuki. Od roku 1999 sprawował urząd wice-marszałka województwa małopolskiego, a w latach 2002–2006 marszałka województwa małopolskiego. Współautor i koordynator wielu opracowań regionalistycznych oraz projektów i realizacji architektonicznych, autor kilkudziesięciu publikacji z zakresu krytyki architektonicznej, planowania przestrzennego i rozwoju regionalnego. Obecnie senator VIII kadencji z okręgu krakowskiego. Był koordynatorem wydanego w 2014 roku raportu „Przestrzeń życia Polaków” opracowanego przez niezależnych ekspertów z inspiracji Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego.

NA DOBRYM PLANOWANIU ZYSKAMY WSZYSCY

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz – dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

Dominik Aziewicz: Na czym polega idea miasta zrównoważonego?

Robert Moritz: Najprościej rzecz ujmując ma to być miasto, w którym dobrze się żyje. Chodzi o zachowanie równowagi między pracą, rekreacją, życiem rodzinnym i aktywnym spędzaniem czasu. Idea ta brzmi pięknie i istnieją na jej temat kompletne, zmatematyzowane teorie. Zainteresowani są nimi jednak głównie producenci technologii ekologicznych, ponieważ stanowią one doskonałe uzasadnienie dla sprzedaży wiatraków prądotwórczych, paneli fotowoltaicznych, materiałów izolacyjnych itp. My jednak uważamy, że fundamentem miasta zrównoważonego jest jego plan: układ ulic, proporcje pomiędzy terenami zielonymi a zabudową, odpowiednie rozmieszczenie miejsc pracy, odpoczynku, placów zabaw czy punktów handlowo-usługowych. Właściwe przestrzenne zaplanowanie miasta pozwala nie tylko zwiększać jakość życia jego mieszkańców, ale też obniżać zużycie energii.

To brzmi bardzo zdroworozsądkowo. Dlaczego więc nie realizuje się tych założeń na większą skalę?

Po pierwsze dlatego, że nie da się ich zrealizować wszędzie. Utrudniają to rozmaite uwarunkowania, np. te polityczne. Cykl wyborczy sprawia, że można się spodziewać zmian polityki co cztery lata. Do tego różne grupy interesu utrudniają podejmowanie tego typu decyzji – np. pomysły zmniejszenia emisji CO₂ godzą w interesy przemysłu, w związku z czym są regularnie odrzucane. Planowanie było trudne w czasach reżimów



Robert Moritz

prezes Zarządu Alta S.A.

*Fundamentem miasta
zrównoważonego jest jego plan.
Odpowiednie przestrzenne
zaplanowanie miasta pozwala
nie tylko zwiększać jakość
życia jego mieszkańców, ale też
obniżyć zużycie energii, bez
konieczności stosowania drogich
technologii.*

totalitarnych, ale teraz paradoksalnie jest jeszcze trudniejsze – wymaga przecież uwzględnienia, często ze sobą sprzecznych, interesów.

Nasza firma ma o tyle łatwo, że realizuje w pełni prywatny projekt, a miasto [Siewierz w województwie śląskim – przyp. red.], na terenie którego budujemy, chętnie z nami współpracuje. Być może nieco usprawiedliwiam tych deweloperów, którzy nie znaleźli w samorządzie tak dobrego partnera jak my, ale proszę mi wierzyć, że to ma spore znaczenie. Szukając przyczyn braku większej popularności podobnych projektów, warto jeszcze wspomnieć, że rynek budownictwa zakłócają dotacje z Unii Europejskiej, które często powodują, że pomysły nieopłacalne ekonomicznie mogą być zrealizowane. My jednak stawiamy na opłacalność inwestycji bez wsparcia i dotacji.

Wydaje się jednak, że takie czysto ekonomiczne myślenie powinno skłaniać deweloperów, żeby „wyciągać jak najwięcej z metra”, czyli zamiast stawiać na osiedla wielofunkcyjne – budować jak najciaśniej, jak najwyżej i sprzedawać jak najwięcej.

Deweloperzy nie działają w próżni. Muszą się liczyć z przepisami, samorządem, administracją krajową, bankiem, który udziela mu kredytu. Tak naprawdę ramy decyzyjne deweloperów są bardzo wąskie. To skłania ich do wybierania drogi, która daje możliwie jak największy zysk w jak najkrótszym czasie,

przy minimalizacji ryzyka. Konkurencja odbywa się na poziomie rozmów dewelopera z administracją, czyli otrzymania pozwolenia na budowę oraz negocjacji z bankiem w celu uzyskania źródła finansowania. Relacja z klientem jest najmniejszym wyzwaniem – w Polsce koszty wizerunkowe są bardzo małe. Niewielkie znaczenie ma u nas tzw. społeczna odpowiedzialność biznesu – ona niestety nie buduje w naszym kraju wartości firmy.

Ale ostatecznie to klient musi podjąć decyzję.

Jak widać na przykładzie popularności dyskontów, w Polsce klient decyduje głównie na podstawie ceny. Na rynku mieszkaniowym cały czas pokutuje mała mobilność naszego społeczeństwa. Polacy zazwyczaj kupują swoje pierwsze mieszkanie w życiu z myślą, że będzie ono ich ostatnim lokum. W związku z tym nie mają praktycznie żadnego doświadczenia, a ich zdolność do dokonywania racjonalnego wyboru jest mała. Wydają nieproporcjonalnie dużo na wykończenie – mają piękne łazienki, ale nie mają gdzie wyjść z domu. Spójrzmy na rynek amerykański. Tam ludzie przeprowadzają się kilka lub kilkanaście razy w życiu, więc wiedzą, co jest ważne przy wyborze mieszkania.

*Na rynku mieszkań pokutuje
mała mobilność naszego
społeczeństwa. Polacy
zazwyczaj kupują swoje
pierwsze mieszkanie w życiu
z myślą, że będzie ono ich
ostatnim lokum. Nie mają
doświadczenia w wyborze.
Wydają nieproporcjonalnie
dużo na wykończenie – mają
piękne łazienki, ale nie mają
dokąd wyjść z domu.*

Skąd w takim razie wiara, że Państwa projekt może się udać mimo tych wszystkich tendencji, o których Pan wspomniał?

To, co my robimy w Siewierzu Jeziornej to chyba jedyny projekt w Polsce, który z założenia będzie trwał jeszcze 18 lat. Zamierzamy wytworzyć markę, która będzie procentowała w przyszłości. Zakładamy, że w miejscu, które budujemy, za 10 lat będzie bardzo drogo. Gdybyśmy budowali osiedle na sto domów i zamierzali się szybko stamtąd wyprowadzić, nasza strategia wyglądałaby inaczej. Ostatecznie głównym celem istnienia naszej firmy jest zysk, ale tak się złożyło, że przy okazji realizacji tej inwestycji wyręczamy administrację w kwestii urbanizacji. Tworzymy własne normy, które są dużo ostrzejsze, niż wynikałoby to z planu miejscowego.

Tworząc swoje osiedle ma Pan możliwość budowania „od zera”. Władze miasta mają zazwyczaj do czynienia z pewną „sytuacją zastaną”, a do tego dochodzi jeszcze scheda po poprzednim ustroju. Czy w takich warunkach jest możliwe wdrażanie nowoczesnych rozwiązań urbanistycznych?

W większości miast, nawet w tych bardzo gęsto zabudowanych, jest nadal pełno pustych miejsc. W odległości 200 metrów od mojego biura w Warszawie mają powstać trzy wieżowce mierzące po 90 metrów wysokości. Władze miejskie nie myślą o tym, jak ludzie do tych budynków dotrą. Kończą kolejną linię metra, ale ona niewiele zmieni. Problemy transportowe trzeba rozwiązywać tak, żeby mieszkańcy nie mieli potrzeby dojeżdżania albo żeby jeździli we wszystkie strony jednocześnie, a nie w jedno miejsce. Tworzenie takich centrów biznesowych zwiększa problem transportowy, dodatkowo pogłębia o kwestię miejsc parkingowych na osiedlach, bo każdy jest zmuszony do poruszania się autem.

Planowanie i budowanie wyspecjalizowanych dzielnic czy centrów to przestarzała koncepcja, powodująca wiele problemów transportowych i społecznych. Dużo lepszym pomysłem, bardziej przyjaznym mieszkańcom jest idea miasta policentrycznego.

Mówi się, że jak spada ziarno, to rośnie nowy pień drzewa. Gdyby budować biurowce wśród mieszkań, a mieszkania wśród biurowców ruch by się zrównoważył, a do tego więcej ludzi chodziłoby do pracy pieszo. Proszę zwrócić uwagę, że np. dzielnice Warszawy, z wyjątkiem Saskiej Kępy, Żoliborza i Pragi, nie mają swoich centrów. To są proste rozwiązania, niespecjalnie spektakularne, w związku z tym nie wydaje się na nie góry pieniędzy. Niestety, władze miejskie zdają się tego nie rozumieć lub to ignorują. Na jednej konferencji pani wiceprezydent Krakowa ogłosiła, że zbudują szybki tramwaj miejski do powstającej dzielnicy biurowej w Nowej Hucie. Zapytałem wtedy, po co budują tę dzielnicę, skoro jasne jest, że w obszarze transportu miejskiego będzie

jeszcze gorzej niż jest – tramwaj nie skonsumentuje przecież całego ruchu, jaki powstanie po uruchomieniu działalności biurowców. Lepszym rozwiązaniem problemu braku przestrzeni biurowej byłoby rozproszenie tego typu budynków po mieście. Sęk w tym, że na takie działania

miasto nie dostanie pieniędzy z UE, a na tramwaj już tak, nie wspominając już o różnicy w medialnej spektakularności tych dwóch propozycji.

Podsumowując, policentryczne miasto jest bardziej efektywne transportowo.

Tak, ale takie planowanie rozwiązuje też inne problemy, np. buduje społeczeństwo, likwiduje antagonizmy. Skąd się biorą walki kibiców w Krakowie? To są dzieci wielkich bloków, które się nigdzie nie spotykają. Jedyne, co ich łączy to znaczek klubowy i nienawiść do drugiego znaczka. Jeśli jest to możliwe, trzeba budować miasto wielofunkcyjne, a nie wyspecjalizowane dzielnice. To jest modernistyczna koncepcja, której trafność już dawno

temu podważono. Oczywiście, nie ma sensu budowanie wielkiej huty między blokami albo osiedli mieszkalnych wokół kopalni jak w Katowicach – to są wyjątki. Jednak co do zasady tworzenie wyspecjalizowanych dzielnic nie ma sensu.

Podobnie bezcelowe jest budowanie wieżowców. Najprawdopodobniej czeka nas kryzys energetyczny – obecnie, ze względu na nowe źródła ropy i gazu, odroczony w czasie, ale to nie znaczy, że go nie będzie. Czterdziestopiętrowy wieżowiec jest dużo bardziej energochłonny niż np. osiedle czteropiętrowych domów. Każdy prezydent miasta, który decyduje się zezwolić na budowę drapacza chmur, powinien zdawać sobie z tego sprawę.

Musi zadać sobie pytania: czy to jest dobre dla mieszkańców miasta, czy za 20 lat ten wieżowiec będzie wciąż używany, czy będzie możliwy do utrzymania? Po angielsku miasto zrównoważone określano sformułowaniem *sustainable city*, co *de facto* oznacza miasto możliwe do utrzymania, miasto, które ma przyszłość. Wiadomo już dzisiaj, że wieżowce nie mieszczą się w tej kategorii. Czy naprawdę musimy iść drogą Malezji czy Dubaju?

Dlaczego idziemy tą drogą?

Między innymi dlatego, że pod wieloma względami jesteśmy krajem, w którym robi się biznes, nie krajem, który robi biznes. To istotna różnica. Nasz rynek deweloperski w dużej mierze jest zdominowany przez duże międzynarodowe firmy i fundusze. Może to powodować niepoczucie się do odpowiedzialności za to, co jest budowane, za przestrzenne i społeczne skutki inwestycji. Rolą rządu i samorządów jest wyegzekwowanie tej

odpowiedzialności. Władze miejskie interesują liczby: ile jest chodników, ile terenów zielonych. Refleksja nad tym, czy trawnik jest dobry, czy spełnia swoją funkcję nierzadko wydaje się być poza sferą ich zainteresowań. W Siewierzu Jeziornej likwidujemy wszystkie małe trawniki. Pochłaniają one bardzo dużo wody i prawie wcale nie produkują tlenu – generalnie są ciężarem. Mamy duży park, a w innych miejscach sadzimy krzaki i wysypujemy korę. Dlaczego w mieście nikt się nad tym nie zastanawia? Może jest to problem rządu, a nie samorządów? Ktoś musi przecież proponować wizję: jaki to ma być kraj, jacy chcemy być?

I skąd wziąć na to pieniądze...

Tak, ponad wszystko to się musi jeszcze jakoś utrzymać. Wspomniałem już na początku, że droga technologia wcale nie jest najważniejsza. Budujemy domy energooszczędne, ale nie oparte na jakichś wyrafinowanych instalacjach – dobrze zaizolowane,

odpowiednio usytuowane względem kierunków świata, takie których energetycznym fundamentem jest odpowiedni plan. Badania amerykańskie wskazują, że dobrze zaplanowane miasto zużywa o połowę mniej energii. To wcale nie jest kwestia paneli słonecznych ani innych, wyjątkowych rozwiązań technologicznych.

W zakresie odpowiedniego planowania rozwoju miasta istnieje w Polsce paląca potrzeba świadomego przywództwa. Amerykanie mają takie powiedzenie: *don't fight the city hall*. Na Zachodzie nikt nie robi bez zgody magistratu, a już na pewno nie w przypadku, gdy władza miasta powie „nie”. W Polsce deweloperzy trafiają na zupełnie inny

Polski rynek deweloperski w dużej mierze jest zdominowany przez duże międzynarodowe firmy i fundusze. Może to powodować niepoczucie się do odpowiedzialności za przestrzenne i społeczne skutki inwestycji. Jej wyegzekwowanie to rola rządu i samorządów.

Na Zachodzie nikt nic nie robi bez zgody magistratu. W Polsce deweloperzy trafiają na zupełnie inny grunt. Z jednej strony łatwiej jest im forsować swoje interesy, ale z drugiej miasta nie potrafią jednoznacznie odnieść się do ich propozycji. Brak im wyraźnej wizji i przywództwa.

grunt, na którym z jednej strony łatwiej jest im forsować swoje interesy, ale z drugiej strony muszą toczyć wojny z miastami, które nie potrafią jednoznacznie odnieść się do ich propozycji. W połączeniu z nastawieniem wielu z nich na jak najszybszy i jak największy zysk, daje to niezbyt zdrową dla rozwoju miast mieszankę.

Dzieje się tak dlatego, że (z nielicznymi wyjątkami) władze miast nie potrafią rozmawiać

z deweloperami. Nie mają wyraźnej wizji, wiedzy albo fachowców, którzy im w tym doradzą. Zajmują się głównie pozyskiwaniem środków z Unii. Nieważne na co, ważne jak dużo. Nie zastanawiają się, jak inwestycja wpłynie na rynek. Dobrym tego przykładem jest Stadion Narodowy. Większość targów i podobnych wydarzeń odbywa się właśnie na nim, przez co inne, komercyjne przestrzenie targowe świecą pustkami. Stadion jest państwowy, hale wystawowe są prywatne. Podobnie działają parki naukowo-technologiczne, które wypychają z rynku właścicieli prywatnej przestrzeni biurowej. Teraz dodatkowo powstaje jeszcze fundusz, budujący mieszkania na wynajem. Z jednej strony ma działać na rynkowych zasadach, a z drugiej czynsze mają być o 20% niższe. Jaki będzie tego efekt? Znowu powstaną nowe osiedla na obrzeżach miast i wzmocnią proces suburbanizacji. Oczekujemy od władzy, by działała tam, gdzie rynek sobie nie radzi, a nie w obszarach, w których działa sprawnie.

O ROZMÓWCY:

Robert Jacek Moritz od 2005 jest prezesem Zarządu ALTA S.A., spółki deweloperskiej realizującej kompleksowy projekt zrównoważonego miasta „Siewierz-Jeziorna” w Siewierzu w województwie śląskim. W latach 1987–1991 współtworzył i kierował firmą spedycyjną Servisco. Jest absolwentem Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej.



*dr Piotr
Kuropatwiński*

*Wydział Ekonomiczny
Uniwersytetu Gdańskiego*

MOBILNOŚĆ, NIE TRANSPORT

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz – dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

Dominik Aziewicz: Polskie miasta zmieniają się w bardzo dynamicznym tempie, m.in. pod względem infrastruktury transportowej. Jak rozwój ten oceniany jest w kręgach ekspertów?

Piotr Kuropatwiński: Obecnie wśród specjalistów zajmujących się planowaniem transportu w obszarach zurbanizowanych mamy do czynienia ze zmianą paradygmatu. Nie jest to zwrot o 180°, niemniej ta zmiana sposobu myślenia o kształtowaniu warunków poruszania się po mieście niesie za sobą bardzo istotne konsekwencje. Chodzi generalnie o odejście od planowania rozwiązań dla ruchu pojazdów, czyli planowania transportu, i szukanie takich, które będą poprawiały warunki mobilności ludzi. Transport nie jest celem samym w sobie – jest on czymś, co umożliwia realizację różnych innych celów. Jeśli przyjmiemy tę perspektywę,

Obecnie w miastach zaczyna odchodzić się od planowania rozwiązań dla ruchu pojazdów i szuka się takich, które poprawiają warunki mobilności ludzi. Transport nie jest bowiem celem samym w sobie – jest on czymś, co umożliwia realizację różnych innych celów.

w planowaniu miasta zaczynamy uwzględniać ruch pieszych, innych niezmotoryzowanych (np. rowerzystów) oraz oczywiście klientów transportu publicznego. Nie pomijamy przy tym kwestii ruchu pojazdów oraz ich parkowania. Wszystkie te aspekty wpisują się w pewną hierarchię, którą można ustawić w różny sposób – bardziej lub mniej przyjazny dla poszczególnych z nich. Ważne, by planowania mobilności nie rozpatrywać w oderwaniu od gospodarowania przestrzenią: obecnie za miasto zrównoważone, „modelowe” przyjmuje się ośrodki o dość zwartej zabudowie, w policentrycznej aglomeracji, dobrze powiązane wewnętrznie i zewnętrznie dzięki sprawnej komunikacji szynowej.

Dlaczego tak ważna jest zwarta zabudowa miasta?

Miasta rozlane stanowią często modelowy przykład tego, jak nie powinno się tworzyć miast. Nie mogą być one atrakcyjnie obsługane systemem komunikacji miejskiej. Dla ilustracji można przywołać kontrastowe przykłady Atlanty i Barcelony. Liczba ich mieszkańców jest porównywalna. Amerykańskie miasto jest rozlane – tylko 4% populacji ma dostęp do stacji metra w odległości 600 metrów od miejsca zamieszkania. Ten sam wskaźnik w Barcelonie wynosi 60%. Proszę pomyśleć, jaka to oszczędność wydatków na tworzenie podstawowej infrastruktury, a także energii i czasu! Oczywiście, zwartość miasta wpływa też na poprawę wielu innych

aspektów jakości życia mieszkańców. Przykłady, które wymieniłem są dość skrajne. Przeciętne miasta można zazwyczaj uplasować gdzieś pomiędzy nimi – nieco bliżej Atlanty lub nieco bliżej Barcelony. Wyzwanie polega na wybraniu kierunku, w którym powinniśmy zmierzać oraz na jego realizacji.

Dlaczego rozwój infrastruktury drogowej jest aż tak niekorzystny dla rozwoju miast?

Problemem nie jest sam rozwój infrastruktury, ale jakość refleksji na temat roli samochodu w codziennym życiu mieszkańców. Kwestią do zastanowienia się jest to, czy infrastruktura transportowa miasta ma być tworzona głównie lub wyłącznie z myślą o użytkownikach samochodów, czy też punktem odniesienia powinni być mieszkańcy, którzy mogą i chcą korzystać także z innych sposobów zaspokajania codziennych potrzeb mobilności. Myślę tu na przykład o osobach, które znają zarówno zalety, jak i wady auta, są jego posiadaczami lub nie, a mimo to szukają innego sposobu poruszania się po mieście, a także o takich, które z samochodu nie mogą korzystać z racji wieku, niepełnosprawności czy innych przyczyn.

Odwroćcie się od transportu samochodowego wydaje się jednak nieco utopijnym pomysłem. Czy istnieje realna alternatywa dla aut?

Czy infrastruktura transportowa miasta ma być tworzona głównie z myślą o kierowcach czy też punktem odniesienia powinni być mieszkańcy, którzy chcą korzystać także z innych sposobów zaspokajania codziennych potrzeb mobilności?

Odejdźcie od planowania „pod auta” na rzecz planowania „pod klientów transportu publicznego” nie daje pożądaných efektów. Kiedy przesiadamy się z wygodnego samochodu, który stoi w korku, do zatłoczonego autobusu, który również stoi w korku, nie widzimy sensu takiej zmiany zachowań.

kierunek działań mających wyprowadzić miasta z tego ślepego zaułka uznawane jest zwiększenie jakości i skali korzystania z transportu publicznego. Takie myślenie ma jednak podstawową słabość. Doświadczenia polskich miast pokazują, że odejście od planowania „pod auta” na rzecz planowania „pod klientów transportu publicznego” nie daje pożądaných efektów. Udział przejazdów samochodem w ogólnej liczbie codziennych podróży w ostatnich latach w wielu polskich miastach rósł, a liczba osób korzystających z transportu publicznego ulegała redukcji, mimo stosowania retoryki o dążeniu do „zrównoważonego rozwoju” miasta i jego systemu transportowego. Pogarszały się jednocześnie warunki życia wszystkich.



Między ekspertami transportu miejskiego wydaje się panować zgoda, że trzeba szukać rozwiązań prowadzących do zatrzymania lub odwrócenia tendencji do korzystania z samochodów w takim stopniu jak teraz. Decydenci zdolni do głębszej refleksji zwykle wiedzą, że koncentrowanie się na potrzebach mieszkańców chcących korzystać z samochodu bez ograniczeń prowadzi w ślepą uliczkę, również ze szkodą dla osób, które chcą poprawiać warunki korzystania z samochodu bez zwracania uwagi na potrzeby czy poglądy osób wybierających inne opcje. Jako główny

Dlaczego tak się dzieje?

Zjawisko to ma wiele przyczyn, zwykle tłumaczy się to przede wszystkim brakiem poczucia przewagi transportu zbiorowego nad samochodem użytkowanym w tradycyjny sposób. Kiedy przesiadamy się z wygodnego samochodu, który stoi w korku, do zatłoczonego autobusu, który również stoi w korku, nie widzimy sensu takiej zmiany zachowań. Gdyby większość ludzi zdecydowała się na transport publiczny sytuacja być może uległa by poprawie. Ważniejsze jest jednak to, że komunikacja publiczna ma też jeszcze

*Dla tworzenia łańcuchów
ekomobilności kluczowa jest
dobra jakość zarządzania
przestrzenią w mieście –
dążenie do jak największej
jego kompaktowości, a także
uspokajanie ruchu i rozwój
systemów „rower + transport
szynowy”.*

jedną, niezbywalną słabość. Praktycznie nigdy nie zapewnia możliwości przemieszczania się „od drzwi do drzwi”. Stąd też konieczność poprawy jakości dostępu do przystanków komunikacji publicznej. O pieszych się zwykle pamięta, rzadko się jednak konsekwentnie myśli i działa na rzecz zaspokojenia oczekiwań niepełnosprawnych czy korzystających z roweru. Tutaj tkwi olbrzymi, niedostatecznie wykorzystywany m.in. w Trójmieście potencjał: poprawa warunków funkcjonowania łańcuchów ekomobilności.

Jak tworzyć takie łańcuchy?

Kluczowa jest dobra jakość zarządzania przestrzenią w mieście. Największy potencjał ma uspokajanie ruchu i rozwój systemów „rower + transport szynowy”. Niestety, jak dotąd częściej słyszy się o zamiarze budowy piętrowych parkingów przesiadkowych dla zmotoryzowanych. To wymaga poniesienia dużych nakładów i nawet jeśli tymczasowo rozwiązuje problemy codziennej mobilności mieszkańców dalekich przedmieść lub gmin sąsiednich, stanowi formę wspierania procesu suburbanizacji i wyludniania się centrum. Warto rozważać alternatywne opcje, o wielokrotnie wyższych wskaźnikach korzyści wobec kosztów. Innym rozwiązaniem sprzyjającym zmniejszeniu ruchu samochodów jest wprowadzenie opłat za wjazd samochodem do centrum miasta (opłaty kongestyjne). Pomysł ten zwykle,

w momencie pojawienia się, spotyka się z oporem, ale po wprowadzeniu z odpowiednim przygotowaniem, znajduje zrozumienie i poparcie większości – również kierowców. W Sztokholmie władze miasta po ogłoszeniu zamiaru wprowadzenia opłat kongestyjnych chcąc wprowadzić strefę płatnego parkowania, napotkały znaczny opór mieszkańców. W związku z tym zaproponowały wdrożenie opłat na próbę, na okres trzech miesięcy. W tym czasie średnia prędkość przejazdu samochodów wzrosła, gdyż było ich mniej. Część mieszkańców przesiedła się na rowery lub zaczęła korzystać w większej niż dotąd mierze z transportu publicznego. Liczba podróży odbywanych przez sztokholmczyków nie uległa zmianie, ale przekształciła się ich struktura. Mieszkańcy poczuli, że jest to dla nich korzystne. Po trzech miesiącach większość z nich domagała się podwyższenia stawek, ponieważ zauważyli, że zniesienie opłat znacznie pogarsza swobodę poruszania się. Ten i inne przykłady potwierdzają tezę, że nawet dobre pomysły wymagają odpowiedniego podejścia: istotne jest nie tylko to, co się wprowadza, ale jak zarządza się procesem zmian.

W Polsce taki pomysł trudno byłoby chyba zrealizować – Polacy kochają samochody.

Są tacy, którzy kochają samochody i zawsze się nimi poruszają. Są tacy, którzy je kochają, ale za nimi tęsknią, bo nie stać ich na kosztowną eksploatację pojazdu. Są też tacy, dla których samochody służą po prostu jako narzędzie pracy, lecz znając ich zalety, dostrzegają również ich wady i ograniczenia. Szukają innych rozwiązań. Dla mojego pokolenia

*Samochody długo stanowiły
zakazany owoc. Stąd są ludzie,
którzy ciągle odczuwają
fascynację samochodami.
Mam jednak nadzieję,
że większość ma to już za sobą.*



samochody długo stanowiły zakazany lub bardzo trudno dostępny owoc. Stąd jest wielu, którzy ciągle odczuwają fascynację samochodami. Mam jednak nadzieję, że większość ludzi ma to już za sobą. Pokolenie moich dzieci odczuwa emocje dotyczące motoryzacji w sposób dużo bardziej zrównoważony.

Czy mamy obecnie warunki do tego, by korzystać z rowerów w większym stopniu niż dotąd?

Drogi dla rowerów mogą być oceniane według wielu różnych kryteriów. Tradycyjnie reprezentanci tzw. lobby rowerowego zwykle skupiali uwagę na jakości nawierzchni dróg rowerowych, wysokości krawężników czy promieniach łuków, ostro krytykując jakość tworzonych dla ruchu rowerowego widzialnych elementów infrastruktury. Dla mnie najważniejszym kryterium jest jakość rozwiązań sytuacji kolizyjnych występujących potencjalnie na skrzyżowaniach dróg

dla rowerów z ulicami dróg dojazdowych. Powiem dyplomatycznie: mogłyby być one w wielu miejscach lepsze, ale często nie zależy to od jakości pracy projektantów, którzy zwykle dobrze wykonują swoją pracę, ale od jakości refleksji osób decydujących o strategii rozwoju systemu transportowego miasta. Najważniejsza jest jakość tzw. niewidzialnej infrastruktury rowerowej (stref z uspokojonym ruchem lub wolnych od parkowania i jazdy samochodem) w centrum miasta oraz w pobliżu węzłów przesiadkowych. Z tym nie jest najlepiej, na razie – dla Gdańska – zajmującego w rankingu polskich miast „rowerowych” czołowe miejsce wystawiam 3+, przy czym zaznaczam, że budowanie infrastruktury rowerowej nie jest najważniejsze. Rowerzyści mogą z powodzeniem jeździć po drogach, jeśli tylko zostaną zaakceptowani przez innych użytkowników jezdni jako równorzędni uczestnicy ruchu.

Przyzwyczajenia transportowe mają bardzo duży wpływ na jakość relacji międzyludzkich. Jazda samochodem ogranicza sposobność wchodzenia w interakcje. Podróżując pieszo, rowerem czy transportem publicznym nasze kontakty z innymi ludźmi są częstsze i lepsze.

Czy zmiana przyzwyczajeń transportowych może wpłynąć na poprawę jakości relacji społecznych?

Przyzwyczajenia transportowe mają bardzo duży wpływ na jakość relacji międzyludzkich. W warunkach dominacji najbardziej „przestrzeniożernych”, a więc opartych na pojazdach dwuśladowych napędzanych silnikami spalinowymi, sposobów poruszania się często występuje zjawisko tzw. „road rage”. Jest ono szeroko opisane w literaturze i niestety zdarza się w naszym kraju coraz częściej. Bierze się ono z frustracji spowodowanej długą, samotną jazdą w korku. Trudno jest nie zauważyć, że ruch samochodowy odbywa się w swoistej izolacji od innych. Szybko poruszając się samochodem nie mamy czasu ani sposobności, aby wejść w interakcję z innymi jadącymi obok – z pewnością nie w te pozytywne. Dość symptomatyczne są też starania do zastąpienia tradycyjnych skrzyżowań układem wielopoziomowych węzłów, co ma przyczynić się do zwiększenia ich przepustowości. Rada miasta Vancouver już w latach siedemdziesiątych zakazała budowania takich rozwiązań. Miało

to przyczynić się do poprawy komfortu i bezpieczeństwa pieszych. Na moim osiedlu pobudowano pasy do skrętów w lewo i w prawo, w efekcie czego pieszy biegnie, aby zdążyć przejść przez sześć pasów na przejściu. W takim miejscu może czuć się zagrożony, bo wie, że zielone światło zaraz zacznie migać. Samochody z kolei muszą długo czekać na to, aż ludzie przejdą. To wszystko pogłębia frustrację i pogarsza jakość życia w mieście – zwłaszcza osobom niezmotywowanym. W dalszej perspektywie tworzy się miasto, w którym aby kupić litr mleka zużywamy litr paliwa i tracimy czas w korkach.

Doświadczenie uczestnictwa w wielu masowych przejazdach rowerowych, w kraju i zagranicą mówi mi, że jakość relacji między osobami jadącymi obok siebie na rowerach jest bardzo wysoka. Wszyscy się do siebie uśmiechają i odnoszą z szacunkiem, nawet jeśli popełniają jakieś błędy. Innym laboratorium dobrych relacji międzyludzkich w przestrzeni publicznej są „ciclovias” – święta ulicy organizowane regularnie od wielu lat na głównych arteriach miast Ameryki Łacińskiej. Są one wówczas – zwykle w niedzielę – zamykane dla ruchu samochodowego i udostępniane dla mieszkańców, którzy poruszają się po nich rowerami, jeżdżą na rolkach, chodzą czy biegają. Robią to wszystko nie w celu rywalizacji, lecz po to, by atrakcyjnie spędzić czas. Inaczej mówiąc: na jakość relacji społecznych może dodatkowo wpływać samo promowanie zmian w zakresie przyzwyczajeń transportowych, na rzecz bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu i społecznemu. W największym skrócie: miasta przyjazne dla rowerów okazują się miastami przyjaznymi dla swoich mieszkańców, przyjezdnych i inwestorów.

O ROZMÓWCY:

Dr Piotr Kuropatwiński jest pracownikiem naukowym Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Jest także współpracownikiem Pomorskiego Stowarzyszenia Wspólna Europa (PSWE) oraz wiceprezydentem Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF). Ekspert w dziedzinie aktywnej mobilności oraz rozwoju ruchu rowerowego w miastach.





dr Maciej Tarkowski

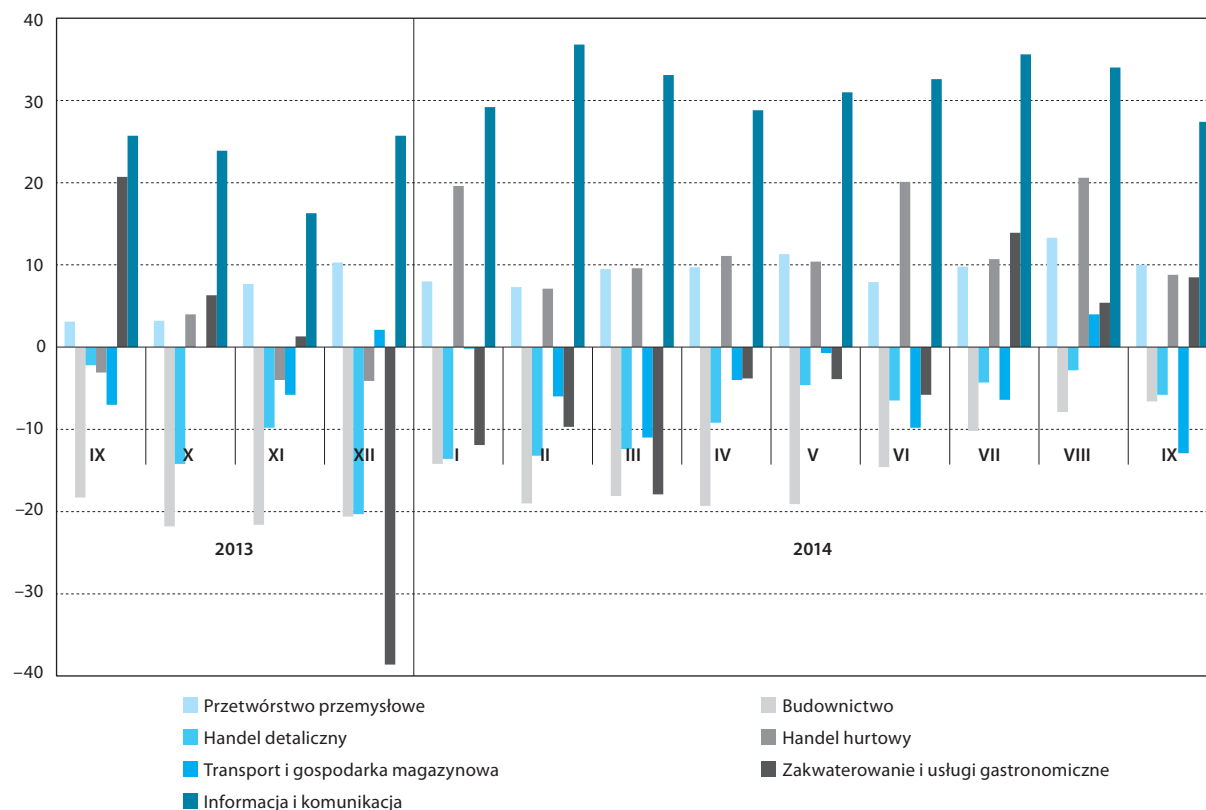
*Uniwersytet Gdański
i Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

KONIUNKTURA GOSPODARCZA

We wrześniu 2014 r. oceny koniunktury gospodarczej w województwie pomorskim, w poszczególnych sektorach, mocno się różniły. W czterech spośród siedmiu analizowanych branż, liczba przedsiębiorców dobrze oceniających warunki gospodarowania przeważała nad liczbą opinii negatywnych. Najlepsze noty cechowały sektor informacji i komunikacji, w którym wartość wskaźnika ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa w listopadzie sięgnęła +27,4 pkt. Dodatkowo oceny odnotowały także: przetwórstwo przemysłowe (+10,0 pkt.), handel hurtowy (+8,8 pkt.) oraz zakwaterowanie i usługi gastronomiczne (+8,5 pkt.). Na przeciwnym biegunie uplasowały się: transport, gospodarka magazynowa z wartością omawianego indeksu sięgającą -12,9 pkt., budownictwo (-6,6 pkt.) oraz handel detaliczny (-5,8 pkt.).

Więcej optymizmu niesie ze sobą analiza zmian wskaźników ogólnej sytuacji przedsiębiorstw w czasie. Dla czterech spośród siedmiu analizowanych branż odnotowano poprawę, biorąc za punkt odniesienia sytuację sprzed roku (wrzesień 2013 r.). O progresie można mówić zwłaszcza w odniesieniu do handlu hurtowego, gdzie wskaźnik bieżącej ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa wzrósł w ujęciu rocznym o 11,9 pkt. oraz w odniesieniu do budownictwa (zmiana +11,7 pkt). Regres odnotowano natomiast

Rysunek 1. Indeks bieżącej ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa wg sektorów w województwie pomorskim w okresie od września 2013 do września 2014



Przedział wahań wskaźnika wynosi od -100 do +100.

Wartości ujemne oznaczają przewagę ocen negatywnych, dodatnie – pozytywne.

Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych GUS

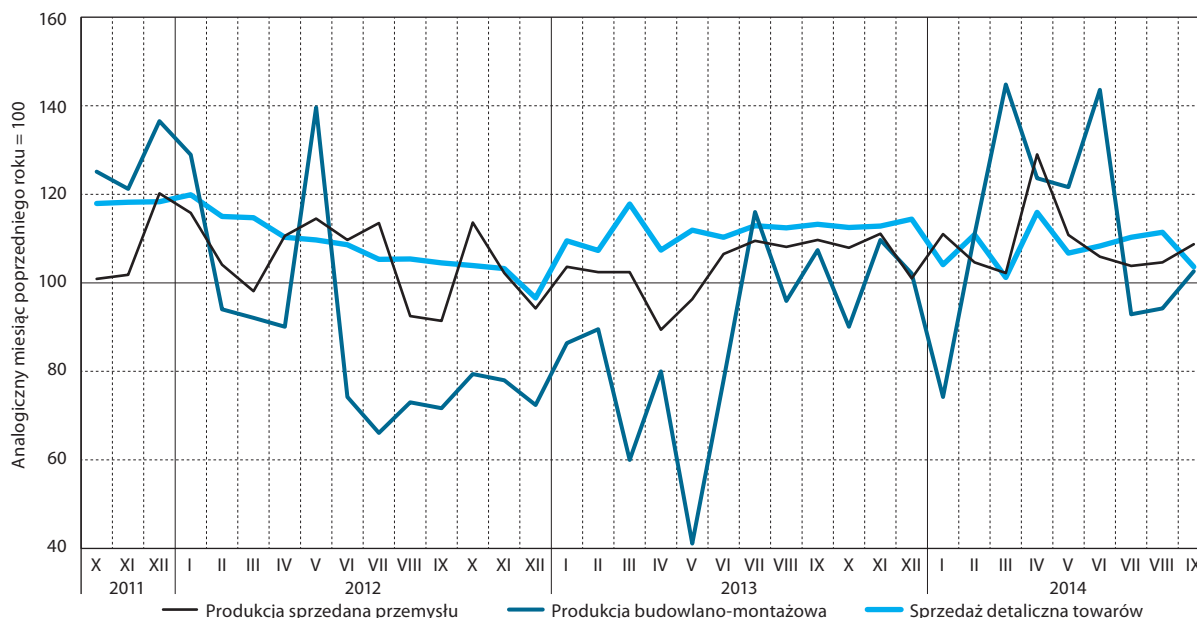
w zakwaterowaniu i usługach gastronomicznych (-12,2 pkt.) oraz w mniejszym stopniu w transporcie i gospodarce magazynowej (-5,9 pkt.) i handlu detalicznym (-3,6 pkt.).

Wśród siedmiu analizowanych sektorów – cztery wyróżniały się ponadprzeciętnymi, w stosunku do innych województw, ocenami koniunktury gospodarczej. Pod tym względem szczególnie wyróżniało się przetwórstwo przemysłowe, gdzie różnica indeksu wojewódzkiego i ogólnopolskiego sięgnęła +9,1 pkt. W rezultacie województwo pomorskie uplasowało się na trzecim miejscu w rankingu regionów. W zdecydowanie gorszej sytuacji niż przeciętnie w kraju znaleźli się natomiast reprezentanci transportu i gospodarki magazynowej oraz handlu detalicznego. Tu indeks bieżącej ogólnej

sytuacji przedsiębiorstwa osiągnął wartość odpowiednio o 14,7 pkt. (transport) oraz 6,6 pkt. (handel detaliczny) niższą od odpowiedników ogólnopolskich, zaś województwo zajęło czternastą i dziewiątą pozycję wśród polskich regionów.

Zachowanie indeksu przewidywanej ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa budzi umiarkowany optymizm. Tylko w dwóch spośród analizowanych rodzajów działalności przeważają nastroje negatywne. Jednym z nich jest zakwaterowanie i usługi gastronomiczne, gdzie wskaźnik wyprzedzający osiąga -33,0 pkt. Drugim jest natomiast handel detaliczny z wartością omawianego indeksu na poziomie -9,0 pkt. W perspektywie trzech miesięcy o niezłych nastrojach można mówić w odniesieniu do handlu hurtowego oraz przetwórstwa przemysłowego.

Rysunek 2. Dynamika produkcji sprzedanej, budowlano-montażowej i sprzedaży detalicznej w województwie pomorskim w okresie od października 2011 do września 2014



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW

W końcu III kwartału 2014 r. liczba podmiotów gospodarki narodowej wynosiła 274,8 tys. W stosunku do końca II kwartału dynamika kształtowała się na poziomie 0,3 proc., a w odniesieniu do końca II kwartału 2013 r. – 1,5 proc. Zaobserwowane zmiany, choć wpisywały się ciągle w tendencję wzrostową obserwowaną od początku 2013 r., były nieznaczne. Rok wcześniej przyrost liczby podmiotów gospodarczych, zarówno w ujęciu kwartalnym, jak i rocznym, był wyraźnie wyższy (odpowiednio o 0,8 i 3,1 proc.). Jak już wielokrotnie wskazywano, trudno o jednoznaczną interpretację obserwowanego zjawiska. Najbardziej oczywiste wytłumaczenie zakłada realny wzrost przedsiębiorczości. Obserwowane zmiany nie naśladują jednak fluktuacji wyników

działalności przedsiębiorstw czy wahań stanu rynku pracy. Należy więc przyjąć, że wzrost liczby podmiotów gospodarki narodowej po części jest efektem samozatrudnienia. Ta forma regulacji relacji z pracownikami jest szczególnie korzystna dla przedsiębiorców, gdyż umożliwia daleko idące uelastycznienie zatrudnienia, ograniczenie kosztów i uproszczenie zarządzania kadrami. Jednocześnie samozatrudnienie dla pracowników może stanowić alternatywę dla utraty pracy. Ceną jest jednak utrata podstawowych praw pracowniczych, gwarantowanych kodeksem pracy.

Wyniki działalności przedsiębiorstw mierzone dynamiką produkcji sprzedanej przemysłu, produkcji budowlano-montażowej oraz sprzedaży detalicznej w odniesieniu do września 2013 r. należy

ocenić pozytywnie, gdyż we wszystkich trzech wypadkach odnotowano wzrost. Jednocześnie należy podkreślić, że dynamika była niższa niż w poprzednim kwartale.

Produkcja sprzedana przemysłu cechowała się rosnącą dynamiką w całym kwartale, dzięki czemu udało się odwrócić niekorzystny trend, jaki zarysował się kwartał wcześniej. Miał on, co prawda, po części charakter statystyczny i wynikał z niskiej dynamiki w drugim kwartale 2013 r. Wyniki z września 2014 r. były wyraźnie dodatnie i nie odbiegały od notowanych w drugiej połowie 2013 r. i na początku 2014 r. Na tej podstawie można stwierdzić, że sytuacja przemysłu w analizowanym okresie była względnie dobra.

W przypadku produkcji budowlano-montażowej początkowo miał miejsce drastyczny spadek dynamiki. Był on jednak raczej nieunikniony i brał się ze znacznej poprawy sytuacji tego sektora, jaka nastąpiła w III kwartale 2013 r. Odniesienie wolumenu produkcji sprzedanej w III kwartale tego roku, w stosunku do sytuacji sprzed roku, wskazuje na stabilizację (interpretacja optymistyczna) czy też stagnację (interpretacja pesymistyczna).

Dynamika sprzedaży detalicznej wyraźnie osłabła we wrześniu 2014 r., choć nadal była dodatnia. Takie spadki notowano już w ostatnich kilku latach, choć były epizodyczne. Czy i tym razem tak będzie – czas pokaże, choć warto zwrócić uwagę, że zmienność dynamiki sprzedaży detalicznej w 2014 r. jest wyraźnie wyższa niż rok wcześniej.

HANDEL ZAGRANICZNY

W sierpniu 2014 r.¹ wartość eksportu wyniosła 827,3 mln euro, zaś importu 1109,4 mln euro. W stosunku do lipca 2014 r. wartość eksportu wzrosła o 2 proc., a importu o 3 proc. W stosunku do sierpnia roku poprzedniego odnotowano 6-proc. spadek wartości eksportu i 1-proc. wzrost wartości importu. Saldo wymiany handlowej województwa pomorskiego z zagranicą pozostawało nadal ujemne i wyniosło –282,2 mln euro.

W sierpniu 2014 r. najwyższy udział w strukturze geograficznej importu miały kraje byłego ZSRR. Ich udział względem zeszłego roku wzrósł o ponad 10 pkt. proc. W przypadku pozostałych krajów pochodzenia importu zanotowano stabilizację udziału (kraje UE na poziomie 20,7 proc.) oraz kilkupunktowy spadek (do 22,4 proc. w przypadku

pozostałych krajów i 14,2 proc. w przypadku krajów kapitalistycznych). Udział krajów Europy Środkowo-Wschodniej nie zmienił się².

W sierpniu 2014 r. w strukturze geograficznej eksportu z województwa pomorskiego dominowały kraje Unii Europejskiej, których udział wzrósł o prawie 20 pkt. proc., do poziomu 62,5 proc. W przypadku pozostałych partnerów – krajów przeznaczenia eksportu z województwa pomorskiego – zanotowano spadki udziału. I tak, udział krajów kapitalistycznych wyniósł 16,9 proc. (spadek o ponad 5 pkt. proc.), pozostałych krajów 14,6 proc. (spadek o 10 pkt. proc.) i krajów byłego ZSRR 5,6 proc. (spadek o prawie 3 pkt. proc.). Udział krajów Europy Środkowo-Wschodniej w eksporcie nie uległ istotnej zmianie i wyniósł 0,5 proc.

RYNEK PRACY I WYNAGRODZENIA

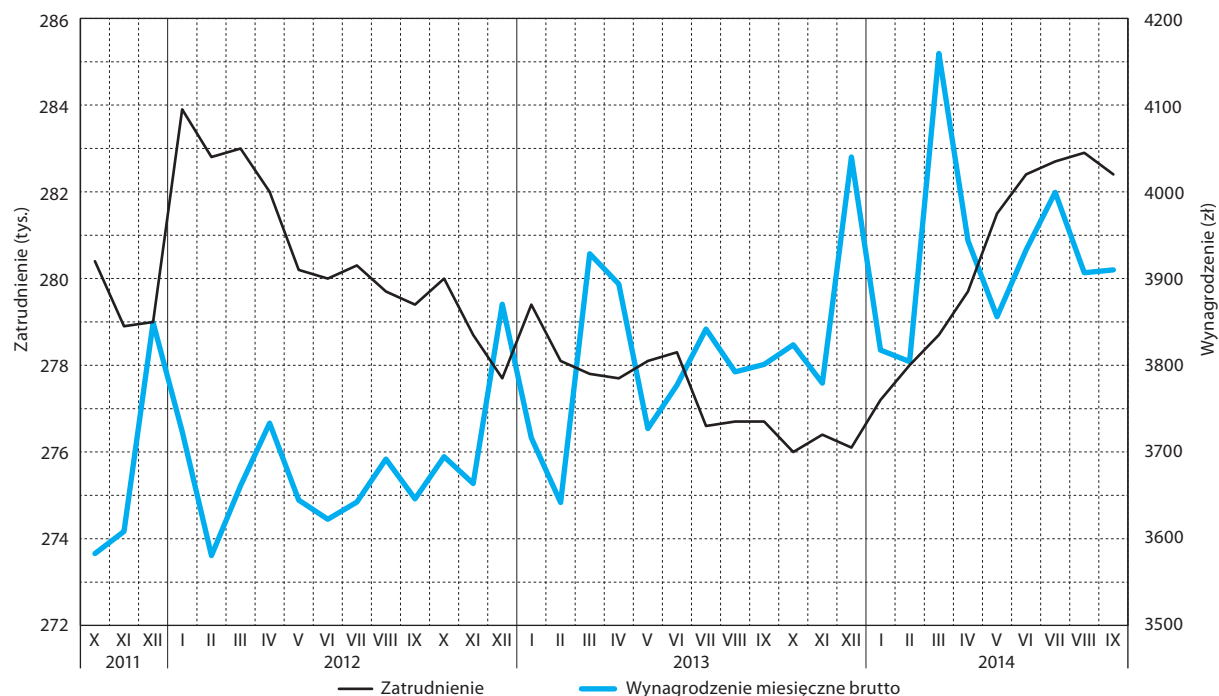
W III kwartale 2014 r. zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw rosło jedynie w lipcu i sierpniu, osiągając w tym miesiącu wartość 282,9 tys. We wrześniu nastąpił natomiast spadek do poziomu 282,4 tys., co oznaczało powrót do stanu z końca czerwca br. Natomiast w porównaniu do końca września 2013 r. nadal zaznaczał się wyraźny wzrost na poziomie 2,1 proc. Spadek odnotowany we wrześniu nie miał charakteru precedensowego. Zdarzał się on również w poprzednich latach, co nie oznaczało zapoczątkowania negatywnej tendencji. Bieżący rok jest jednak o tyle inny, że od jego początku wzrost zatrudnienia był stały i intensywny. Być może kończą się zatem możliwości dalszego zwiększania zatrudnienia.

We wrześniu 2014 r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wyniosło

3910 zł. Było minimalnie niższe niż w czerwcu, natomiast, w porównaniu do czerwca 2013 r., wynagrodzenia wzrosły o 2,9 proc. Wzrost był realny, bo inflacja kształtowała się na poziomie bliskim zera. Nie mniej jego dynamika dość wyraźnie osłabła.

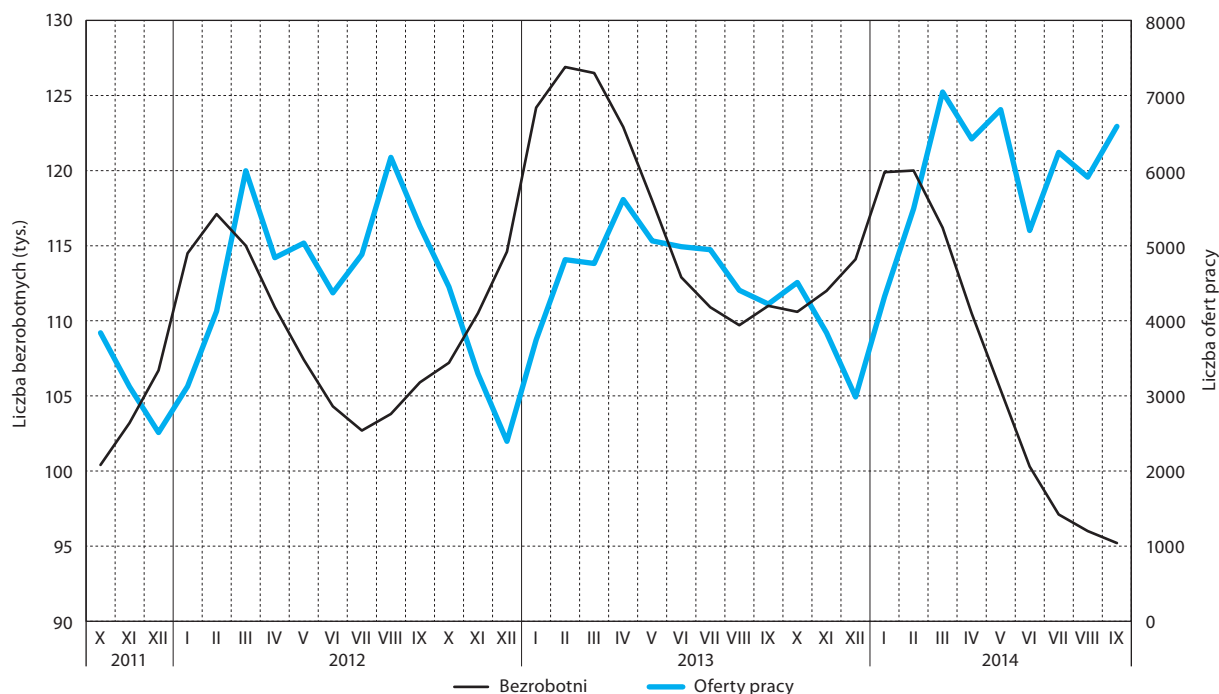
W III kwartale 2014 r. liczba bezrobotnych znacznie spadła. W końcu września wynosiła ona 95,2 tys. osób. Stopa bezrobocia kształtowała się na poziomie 11,2 proc. W stosunku do końca czerwca 2014 r. liczba bezrobotnych spadła o 5,1 proc. (a stopa bezrobocia o 0,5 pkt. proc.). Spadek nie był już tak duży jak w poprzednim kwartale, co po części wynika z sezonowej zmienności popytu na pracę, który właśnie zaczął słabnąć. Nie mniej należy wyraźnie zaznaczyć, że zanotowana we wrześniu liczba zarejestrowanych bezrobotnych była niższa od listopada 2009 r. Spadek bezrobocia był

Rysunek 3. Wielkość zatrudnienia i poziom przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim w okresie od października 2011 do września 2014



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

Rysunek 4. Liczba bezrobotnych i ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w województwie pomorskim w okresie od października 2011 do września 2014



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

także bardzo wyraźny w ujęciu rocznym. Otóż w stosunku do końca września 2013 r. liczba bezrobotnych spadła aż o 14,2 proc. Tak dużego spadku również nie odnotowano w ciągu kilku ostatnich lat.

Stosunkowo niewielki spadek bezrobocia w ujęciu kwartalnym nie spowodował istotnych zmian we wszystkich trzech analizowanych kategoriach bezrobotnych: w wieku do 25 lat, w wieku 50 lat i więcej oraz bezrobotnych długotrwale. Nie zmieniła się liczba bezrobotnych w pierwszej grupie, w pozostałych dwóch kategoriach odnotowano natomiast spadki rzędu 5 proc. Brak zmian liczby bezrobotnych w wieku do 25 lat, przy jednoczesnym spadku bezrobocia ogółem, wiązać należy ze wzmożonym napływem absolwentów oraz innych młodych pracowników, w następstwie zakończenia sezonu turystycznego i wywołanego tym zakończeniem spadku popytu na pracę.

W ujęciu rocznym najgłębsza redukcja (23 proc.) dotyczyła bezrobotnych w wieku do 25 lat, ubył

także bezrobotnych w wieku 50 lat i więcej (o 8 proc.). Przybyło natomiast (o 2 proc.) długotrwale bezrobotnych. Roczny wzrost liczby bezrobotnych w tej grupie to efekt generalnie trudnej sytuacji na rynku pracy, jaka ma miejsce od 2009 r. Duża liczba osób, która po tym okresie straciła pracę nie może jej znaleźć do chwili obecnej. Część zainteresowana jest jedynie formalnym statusem bezrobotnego i wynikającymi z niego korzyściami.

We wrześniu 2014 r. do urzędów pracy napłynęło 6,6 tys. ofert zatrudnienia. Było to o 56 proc. więcej niż przed rokiem, co wskazuje, że nastąpił wzrost popytu na pracę nie tylko o charakterze sezonowym. Dane z poszczególnych miesięcy 2014 r. wyraźnie wskazują, że popyt jest większy niż przed rokiem. Biorąc jednak pod uwagę zmienność sezonową, kolejnego wyraźnego wzrostu liczby ofert pracy zgłaszanych do PUP należy spodziewać się w marcu przyszłego roku.

WAŻNIEJSZE WYDARZENIA

Wysłuchania publiczne w sprawie wyłonienia Inteligentnych Specjalizacji Pomorza

W zakończonym w lipcu br. I etapie Konkursu na wybór Inteligentnych Specjalizacji Pomorza zgłoszonych zostało 28 propozycji specjalizacji. 18 września 2014 roku odbyły się wysłuchania publiczne, podczas których Partnerstwa zgłaszające

specjalizacje prezentowały swoje propozycje. Spotkanie było okazją nie tylko do zaprezentowania postulowanych regionalnych specjalizacji, ale także dyskusji nad potencjałem poszczególnych propozycji oraz ewentualnymi synergicznymi połączeniami między nimi. Wystąpienia publiczne zgromadziły 200 uczestników zainteresowanych procesem wyboru inteligentnych specjalizacji na Pomorzu.

Po modernizacji linii pociągami do Warszawy w niespełna 3 godziny

Według informacji biura prasowego Polskich Linii Kolejowych jeszcze w tym roku, od grudnia, pociągi pokonają ponad 330 km trasy z Gdyni do Warszawy w czasie 2 godzin i 58 minut. Składy przyspieszą najpierw do prędkości 160 km na godzinę, a miejscami, docelowo mają jeździć z prędkością do 200 km na godzinę. Modernizacja torów wymagała zamontowania około 1,5 miliona podkładów. Ostatnie roboty, na około 15-kilometrowym odcinku, prowadzone są w okolicach Malborka i Iławy oraz na stacji Gdańsk Wrzeszcz. Na pozostałych odcinkach trasy pociągi jeżdżą po dwóch nowych torach z prędkością do 160 km na godzinę. Na trasie linii wyremontowano dworce, a wejścia na perony dostosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przystanki, stacje i przejścia podziemne zostaną objęte monitoringiem. Na trasie wzrośnie poziom bezpieczeństwa. Linia zostanie wyposażona w europejski system sterowania ruchem kolejowym – ERTMS. Bezpieczniej będzie też na przejazdach kolejowych. W ich miejsce powstanie około 100 nowych, bezpiecznych dwupoziomowych skrzyżowań. Kończąca się modernizacja zbiega się w czasie z wprowadzeniem pociągów Pendolino. Urząd Transportu Kolejowego wydał zgodę na ich dopuszczenie do eksploatacji. Pojawią się w nowym rozkładzie jazdy, który ma wejść w życie 14 grudnia.

Linia Kolejowa 226 do modernizacji

PKP Polskie Linie Kolejowe podpisały dwie umowy na remont linii kolejowej z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego. Jedna, paraflowana z konsorcjum firm Dragados, Vias y Construcciones i Electren za 312,51 mln zł brutto, obejmuje prace budowlane, a druga dotyczy projektów i wykonania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej. Te prace wykonają Krakowskie Zakłady Automatyki za 82 mln zł brutto. W ramach

inwestycji powstanie ponad 30 km nowych torów, 5 nowych wiaduktów i mostów. Do tego dojdą 42 nowe rozjazdy. Modernizacja linii kolejowej jest uzupełnieniem planów inwestycyjnych Portu Gdańsk, zakładających rozwój baz przeładunkowych, terminali kontenerowych i powstanie nowoczesnego centrum dystrybucyjno-logistycznego. Po remoncie linią będzie mogło jeździć 180 par pociągów na dobę, dziś jest to najwyżej 30 par. PKP PLK przygotowują kolejne inwestycje, które podwyższą jakość infrastruktury kolejowej prowadzącej do portów morskich.

Kolejne zamówienia na promy dla Remontowej Shipbuilding

Kontrakt dotyczy budowy trzech promów o długości 145 m każdy, mogących przewieźć 145 samochodów i 600 pasażerów. Zamawiającym jest BC Ferries – kanadyjski armator promowy, będący największym tego typu przewoźnikiem promowym w Ameryce Północnej i drugim na świecie. Dostawy jednostek rozpoczną się sierpniu 2016 r. a zakończą w lutym 2017. Konkurencja była silna. Remontowej Shipbuilding udało się pokonać cztery stocznie z Kanady, Niemiec, Norwegii i Turcji.

Dobre wyniki trójmiejskich portów

Wg portalu Morza i Oceany, w pierwszej połowie 2014 roku terminal BCT w Gdyni odnotował 25 proc. wzrost przeładunków w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Od stycznia do czerwca tego roku przeładowano 233 486 TEU, podczas gdy w I półroczu 2013 roku było to 186 788 TEU. Świetnie radzi sobie też gdański terminal głębokowodny DCT. W pierwszej połowie roku przeładował 610 tysięcy TEU. Jest to o niemal 40 tysięcy TEU więcej niż w porównywalnym okresie w 2013 roku. Również Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podsumował pierwszą połowę roku pod względem przeładunków. Okazało się, że było ich o 10 proc. więcej niż w analogicznym

okresie w ubiegłym roku. Tym razem przeładowano 15,4 miliona ton. Przez gdański port przewija się coraz więcej drobnicy, co jest głównie zasługą wspomnianego już DCT. Po sześciu miesiącach zajmuje ona pierwszą pozycję *ex aequo* z paliwami płynnymi – po 5,6 miliona ton. Na kolejnych miejscach znalazły się obroty węglem i innymi ładunkami masowymi (po 1,7 miliona ton). Jednak w obsłudze węgla – w stosunku do roku 2013 – gdański port odnotował 37 proc. spadku. Ale za to aż 55 proc. wzrost nastąpił w imporcie kruszyw. Znacznie więcej – o około 60 proc. – przeładowano w Gdańsku zbóż.

Za dwa lata nowe nabrzeże w DCT

Spółka N.V. Besix zaprojektuje i wybuduje nowe głębokowodne nabrzeże w DCT Gdańsk. Firma wygrała przetarg. Jej oferta jest warta około 89 mln euro. Nowe nabrzeże w DCT Gdańsk będzie miało długość 650 m. Zostanie wyposażone w 5 suwnic STS, a także 16 suwnic typu RTG i dodatkowy sprzęt do obsługi operacji na placu składowym. To wszystko zwiększy zdolność przeładunkową terminalu do 3 mln TEU.

Dalekomorski Port Rybacki przyjął pierwsze statki

Inwestycja położona jest przy nabrzeżu WOC I w gdańskim porcie. Składa się na nią chłodnia przeładunkowo-składowa o powierzchni ok. 8,5 tys. m kw. mogąca jednorazowo pomieścić ponad 18 tys. palet i nawet do 30 tys. ton mrożonych ryb i owoców morza. W budynku znajdują się też biura inwestora – Północnoatlantyckiej Organizacji Producentów (PAOP). Planowane jest ustanowienie tu punktu granicznej kontroli weterynaryjnej oraz uzyskanie zezwoleń i certyfikacji na import produktów z Unii Europejskiej i krajów trzecich. Północnoatlantycka Organizacja Producentów została utworzona w 2003 roku w Warszawie. Zrzesza polskie firmy połowów dalekomorskich Atlantex i Arctic

Navigations. Połowy prowadzone są na północnym Atlantyku w ramach przydzielonych Polsce limitów połowowych.

Dobre wyniki w ruchu cargo na gdańskim lotnisku

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy podsumował pierwsze pół roku działalności w odniesieniu do przewozów towarowych. Okazuje się, że po sześciu miesiącach roku gdańskie lotnisko obsłużyło już ponad 2,8 tys. ton ładunków, co oznacza wzrost o 26,4 proc. w stosunku do pierwszego półrocza roku ubiegłego. Było to możliwe między innymi dzięki przewoźnikom kurierskim. W Gdańsku nie tylko pojawił się ze stałym połączeniem nowy operator – firma Fedex, ale również od dawna operujący DHL, wraz z rozwojem bazy, zmienił swój samolot na dużo większą jednostkę. Z Gdańska w ruchu cargo samoloty latają 5 razy tygodniowo do każdego z lotnisk: Lipska (DHL), Liege (TNT), Berlina (FEDEX). Rozwój przewozów cargo sprzyja dywersyfikacji usług, a co za tym idzie stabilności rozwoju portu lotniczego. Towarzyszy mu nie tylko wzrost liczby przewożonych pasażerów, ale także coraz większa liczba prywatnych samolotów korzystających z lotniska.

Unijne pieniądze na infrastrukturę wodno-kanalizacyjną pomorskich wsi

Marszałkowie Mieczysław Struk i Wiesław Byczkowski podpisali umowy z ponad 30 gminami na dofinansowanie realizacji projektów. Chodzi o wodno-ściekowe przedsięwzięcia w ramach działania „Podstawowe usługi dla gospodarki i ludności wiejskiej”, objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007–2013. Podpisanie umów jest efektem rozstrzygnięcia przez Zarząd Województwa Pomorskiego konkursu na realizację tego typu projektów w ramach PROW. Wartość umów opiewa na prawie 67 milionów złotych, z czego unijne dofinansowanie to ponad 26 mln złotych.

Dotychczas w województwie pomorskim, w ramach PROW 2007–2013 zawarto 174 umowy na realizację projektów z zakresu infrastruktury wodno-kanalizacyjnej na obszarach wiejskich na prawie 213 mln złotych unijnego wsparcia.

Są środki na zagospodarowanie złoża B8 na Bałtyku

Wsparcie na zagospodarowanie złoża otrzyma Grupa Lotos. Polskie Inwestycje Rozwojowe zapewnią finansowanie w kwocie 430 milionów złotych, z kolei Bank Pekao S.A. i Bank Gospodarstwa Krajowego wyłożą 660 mln złotych. Umowy pod koniec sierpnia podpisała spółka córka gdańskiej firmy – Lotos Petrobaltic. Zajmuje się ona poszukiwaniem i wydobywaniem ropy i gazu. Projekt poszukiwawczy na bałtyckim złożu B8 jest wart prawie 2 miliardy złotych.

Sunreef Yachts w Monaco, Włoszech i USA

Firma wystawi na targach Monaco Yacht Show swój najnowszy projekt – dwukadłubowy megajacht Sunreef 156 z serii ULTIMATE, a także wybrane jednostki wprowadzone na rynek w ubiegłym roku. ULTIMATE to linia luksusowych, szybkich katamaranów. Są do tego bardzo nowoczesne i przyjazne środowisku. Sunreef 156 ULTIMATE wyróżnia się m.in. trzema niezależnymi częściami na głównym pokładzie, wielkim salonem (255 m) z jadalnią, dwupoziomowym tarasem, jak i 65-metrową kabiną armatorską wyposażoną w garderobę i przestronną łazienkę. Jest to do tego jednostka elegancka i innowacyjna. Ponadto stocznia sprzedawała odbiorcom we Włoszech i USA trzy jednostki katamaranu żaglowego Sunreef 74 jeszcze przed oficjalną prezentacją jednostki. Jest ona przestronna i łatwa w żegludze. Do tego ma duży zasięg. Twórcy postawili na komfort, zaawansowaną technologię i luksus.

Największa w kraju farma fotowoltaiczna powstała w Gdańsku

Farma wybudowana została przez grupę kapitałową Energa. Inwestycja powstała na granicy Gdańska i Przejazdowa. Jest największą farmą fotowoltaiczną w Polsce. Tworzy ją 6292 paneli o łącznej mocy 1,636 MW. Farma zajmuje 25 tysięcy m² – czyli jest większa niż trzy pełnowymiarowe boiska piłkarskie. Według wstępnych szacunków instalacja będzie produkować około 1,5 GWh energii rocznie, co jest równoważne zapotrzebowaniu około 720 gospodarstw domowych. Inwestycja kosztowała prawie 9,5 mln zł. Energa planuje także budowę elektrowni fotowoltaicznej w województwie kujawsko-pomorskim o mocy około 4 MW.

Ponad 200 nowych miejsc pracy w Gdańsku

Miejsca pracy powstaną w firmie Call Center Inter Galactica. Na początku lipca otworzyła ona oddział w biurcu Neptun w Gdańsku Wrzeszczu. CCIG zajmuje się outsourcingiem usług contact center. Obecnie posiada siedem lokalizacji w pięciu miastach Polski. Obsługuje 54 klientów z 17 branż. Firma zatrudnia 3500 wykwalifikowanych konsultantów oraz 200 managerów. CCIG opiera swą działalność na trzech współzależnych zasobach – kreatywnych ludziach, elastycznych procesach i technologiach, które łączą tradycję z nowoczesnością. Firma zapowiada, że chętnie zatrudni studentów i zaoferuje im elastyczny czas pracy.

SMT Software zwiększa zatrudnienie

Wrocławska firma otwiera oddział w Trójmieście. W najbliższym czasie chce zatrudnić 100 osób. Poszukiwani są zarówno doświadczeni specjaliści IT, jak i studenci ostatnich lat studiów. Zatrudnienie w firmie znajdą testerzy oprogramowania oraz programiści. Jak informuje firma – kandydaci, którzy dołączą do zespołu będą mogli liczyć na pracę dla najbardziej znanych marek przy

międzynarodowych projektach. SMT realizowało projekty dla: Microsoft, Deloitte, Xtb, Sage, Telecom Slovenije, Viessmann czy Credit Suisse oraz innych firm z takich branż, jak: bankowość, ubezpieczenia, leasing, transport, przemysł, telekomunikacja i rozrywka. Poza ośmioma oddziałami w Polsce firma posiada również swoje przedstawicielstwa w Wielkiej Brytanii, Holandii i Niemczech, skąd również obsługuje klientów w Austrii i Szwajcarii. Otwarcie trójmiejskiego oddziału jest ściśle powiązane z planami wejścia na rynek skandynawski.

Energa i Intel razem w Internecie Rzeczy

Obie firmy zawarły porozumienie o współpracy na rzecz inteligentnych rozwiązań w energetyce. Z jednej strony chodzi o poprawę jakości infrastruktury i dostarczanych usług, a z drugiej o realizację projektów w zakresie Internetu Rzeczy – wymiany informacji między urządzeniami (np. między sprzętem gospodarstwa domowego) za pośrednictwem sieci. Grupa będzie się angażować w prace badawczo-rozwojowe z obszaru zarządzania energią, wzrostu efektywności w wykorzystaniu energii oraz stałej poprawy jakości sieci. Intel zapewni wsparcie oraz unikatowy *know-how* dotyczący systemów funkcjonujących w środowisku Internetu Rzeczy dla sektora energetycznego.

Epam Systems w OBC. Będzie zatrudniać

Firma otworzyła biuro w Olivia Business Centre w Gdańsku. Już zatrudnia 100 osób – specjalistów ICT. Docelowo chce pozyskać pół tysiąca pracowników. Na razie są to głównie programiści, liderzy zespołów, testerzy i analitycy. Rekrutacja pozostałych osób zakończy się w ciągu trzech lat. Poziom kompetencji dotychczasowych zatrudnionych jest wysoko oceniany przez kierownictwo firmy. Jedna z grup rozpoczęła współpracę z amerykańskim partnerem tworzącym rozwiązania dla branży finansowej. Firma oferuje pracownikom udział w międzynarodowych projektach, a także pomoc

w rozwoju, np. przez planowanie ścieżki kariery i szkolenia.

Meritum Bank z Gdańska w trakcie kupna przez Alior Bank

Alior Bank złożył ofertę nabycia wszystkich akcji spółki Meritum Bank ICB SA z siedzibą w Gdańsku od funduszu Innova Capital i Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju. Pozwoli to na objęcie w sumie ponad 73 proc. akcji Meritum Banku. Ta transakcja to jeden z etapów realizacji strategii Alior Banku, który poprzez przejęcia innych podmiotów dąży do zwiększenia skali swojej działalności i udziału w rynku.

Bezpłatny Internet LTE z dronów

Usługę dostarczyła turystom trójmiejska firma Yoberi. Jej ultralekkie mini sterowce, wyposażone w modemy, kursowały nad nadmorskimi kurortami. W zasięgu jednego drona znajdował się obszar o średnicy około kilometra. Jednocześnie z tak oferowanego Internetu dziennie korzystało około 400 osób. Sterowce, posiadające własny napęd, powstały w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym. Tam pracuje dział technologiczny Yoberi.

Ruszy wydobywanie bursztynu na gdańskich Stogach

Przetarg na rozpoznanie i wydobywanie złóż bursztynu położonych na gdańskich Stogach wygrało konsorcjum „Bursztyn. Skarb Gdańska”. W skład konsorcjum wchodzi firmy Golden Amber i Jantar Krzysztof Twardowski. Mają wieloletnie doświadczenie w poszukiwaniu złóż bursztynu. Zakończone w sierpniu rokowania to kolejne działanie Prezydenta Miasta Gdańska na rzecz uruchomienia rodzimych zasobów bursztynu w sytuacji deficytu i wysokich cen surowca na polskim rynku. 31 lipca w Parczewie starosta parczewski, prezydent

Gdańska i organizacje bursztynnicze podpisały list intencyjny w sprawie wykorzystania złóż bursztynu w województwie lubelskim.

Prawie 200 wystawców na Ambermart

Na 15. Międzynarodowych Targach Bursztynu, które odbyły się pod koniec sierpnia br. w Gdańsku – oprócz krajowych – pojawiło się prawie 50-ciu wystawców z zagranicy. Były to firmy m.in.: z Kanady, Litwy, Łotwy, Niemiec, Ukrainy, USA, Wielkiej Brytanii i Włoch. Przyjechali producenci i projektanci biżuterii z bursztynu bałtyckiego i dostawcy kolorowych kamieni jubilerskich. Na targach można było podziwiać srebrną i złotą biżuterię z bursztynem, przedmioty dekoracyjne i upominki z bursztynu, lampy witrażowe. Odbyły się też pokazy mody w połączeniu z bursztynową biżuterią. Finałem Targów było Święto Ulicy Mariackiej w Gdańsku. Targom patronowali: pomorski marszałek Mieczysław Struk i prezydent Gdańska Paweł Adamowicz. W pierwszym dniu targów podpisano równie list intencyjny o współpracy czterech stowarzyszeń z Polski, Ukrainy, Litwy i Rosji. Jej celem ma być stworzenie silnej marki bałtyckiego bursztynu. Polską stronę reprezentowały Krajowa Izba Gospodarcza Bursztynu oraz Międzynarodowe Stowarzyszenie Bursztynników.

Krajowe finały Creative Business Cup w Starterze

W Gdańskim Inkubatorze Przedsiębiorczości, w dniu 11 lipca br., odbył się drugi finał imprezy. Zwyciężyła gdyńska firma CTAdventure i jej edukacyjna gra komputerowa „Professor Why”. Gra wykorzystuje koncepcję rozszerzonej rzeczywistości do bezpiecznych eksperymentów chemicznych. Teraz CTAdventure pojedzie na światowy finał konkursu do Kopenhagi. Creative Business Cup jest konkursem kierowanym do młodych firm z branż kreatywnych. To szansa na zaprezentowanie swojego pomysłu przed światową publicznością.

Międzynarodowy konkurs Creative Business Cup jest organizowany przez duńskie Centrum Kultury i Ekonomii Doświadczeń. Instytucja działa na rzecz rozwoju współpracy między światem biznesu i kultury.

ECS uroczyscie otwarte

Oficjalnie Europejskie Centrum Solidarności otwarto 31 sierpnia. W uroczystościach brał udział prezydent Bronisław Komorowski. Wspominał, że pięć lat temu uczestniczył w uroczystości wmurowania kamienia węgielnego pod budowę Centrum. „Wraz z otwarciem Europejskiego Centrum Solidarności rozpoczął się etap działania na rzecz kształtowania wiedzy, postaw i poglądów kolejnego pokolenia” – mówił podczas otwarcia. Nawiązywał też do architektury ECS-u, która – jak podkreślał – łączy tradycję Stoczni Gdańskiej z tragedią, którą symbolizują krzyże przypominające śmierć stoczniovców w grudniu 1970 roku. 31 sierpnia 1980 roku w sali BHP w Stoczni Gdańskiej podpisano historyczne Porozumienia Sierpniowe. Zakończyły one dwumiesięczną falę strajków w całej Polsce. Zapoczątkowały także proces upadku komunizmu w naszym kraju i pośrednio zmiany ustrojowe w innych europejskich państwach bloku komunistycznego. Budynek ECS kosztował około 230 milionów złotych. Prawie połowa środków pochodziła z UE.

Inauguracja działalności Gdańskiego Teatru Szekspirowskiego

Uroczystość miała miejsce 19 września br. Rozdano 4,5 tys. wejściówek. Jedną z ważniejszych atrakcji była możliwość zwiedzenia obiektu. Gdański Teatr Szekspirowski jest pierwszym od blisko 40 lat teatrem dramatycznym w Polsce, wybudowanym od podstaw. Będzie pełnił funkcję centrum sztuk i wydarzeń o międzynarodowym zasięgu i działał jako teatr impresaryjny. Obiekt spotkał się też z dużym zainteresowaniem reżyserów filmowych, poszukujących atrakcyjnych planów zdjęciowych.

1 Dane za rok 2014 pochodzą ze zbioru otwartego, co oznacza, że przez cały rok sprawozdawczy rejestrowane są dane dotyczące wszystkich miesięcy (bieżących i poprzednich w przypadku dosyłania brakujących danych) oraz korekt rejestrowanych za okres sprawozdawczy, którego dotyczą. Dane na dzień 13.10.2014.

2 W 2014 r. za kraje Europy Środkowo-Wschodniej uważa się m.in.: Bośnię i Hercegowinę, Serbię i Czarnogórę; do krajów byłego ZSRR należą: Azerbejdżan, Białoruś, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Rosja, Ukraina, Uzbekistan; do krajów kapitalistycznych: Watykan, Norwegia, Lichtenstein i Szwajcaria w Europie, USA, Australia, Japonia, Kanada, Singapur, Nowa Zelandia, Wyspy Marshalla itp. Od 1 stycznia 2007 r. Bułgaria i Rumunia są członkami UE. Od 1 lipca 2013 r. Chorwacja jest członkiem UE.

Niniejszy artykuł powstał na podstawie następujących materiałów, w całości opublikowanych na stronie internetowej PPG (ppg.ibnigr.pl): A. Hildebrandt, 2014, *Handel zagraniczny w województwie pomorskim*, I. Wysocka, 2014, *Wiadomości gospodarcze*, P. Susmarski, 2014, *Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim we wrześniu 2014 r.*, M. Tarkowski, 2014, *Poziom rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego i jego zmiany we wrześniu 2014 r.*

Opis ważniejszych wydarzeń przygotowała I. Wysocka. Wyboru i zestawienia dokonał M. Tarkowski.

O AUTORZE:

Dr Maciej Tarkowski jest pracownikiem naukowym Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową i nauczycielem akademickim w Instytucie Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Specjalizuje się w problematyce geografii ekonomicznej, rozwoju lokalnego i regionalnego oraz rynku pracy. Jest autorem licznych publikacji naukowych i ekspertyz oraz uczestnikiem projektów badawczych i wdrożeniowych poświęconych wymienionej problematyce.

GDAŃSK NAJLEPSZY W RANKINGACH

2013–2014

www.gdansk.pl

1 MIEJSCE W RANKINGU SAMORZĄDÓW

„Rzeczpospolita”

TOP 40 HOLIDAY HOTSPOT

„The Guardian”

1 MIEJSCE

Wykorzystanie środków unijnych – „Dziennik Gazeta Prawna”

PERŁY SAMORZĄDU

Najlepszy samorząd – „Dziennik Gazeta Prawna”

BEST OF THE WORLD WEEKLY

„National Geographic Traveler”

1 MIEJSCE

Miasto o największych zmianach w potencjale gospodarczym.
Podsumowanie Kadencji 2010–2014 – „Wspólnota”

TOP 10 DESTYNACJI KONFERENCYJNYCH EUROPY

www.kongres-magazine.eu

6 BALTIC SEA WONDERS

nature & culture

EUROPE'S BEST PORT

„National Geographic Traveler”

1 MIEJSCE

Ranking inwestycji w infrastrukturę techniczną – „Wspólnota”

1 MIEJSCE

Wykorzystanie środków zagranicznych przez samorządy – „Wspólnota”



LEKCJA ENERGII

NIEZAWODNOŚĆ



STĄD CZERPIEMY NIEZAWODNOŚĆ

Natura na Pomorzu bywa zmienna, dlatego musimy ze statą energią reagować na jej kaprysy. Czasem z prądem, czasem pod prąd, ale zawsze niezawodnie. Dzięki doświadczeniu naszych fachowców, Energia-Operator jest lepiej przygotowana do tego, by mierzyć się z żywiołami i przywracać energię – non stop. Nic dziwnego, że wśród ponadregionalnych operatorów systemów dystrybucyjnych w Polsce wyróżniamy się najmniejszą liczbą przerw w dostawach prądu, co potwierdziły wskaźniki SAIFI za rok 2013.



Sprawdź stan planowanych i aktualnych prac na sieci na stronie energa.pl



Energia

Kontakt z korzyścią

Poprzez spółkę zależną LOTOS Petrobaltic, a także jej spółki zależne – LOTOS Exploration and Production Norge AS oraz AB LOTOS Geonafta, Grupa LOTOS S.A. („Spółka”) prowadzi działalność na Morzu Bałtyckim, na Norweskim Szelfie Kontynentalnym, a także na Litwie, gdzie prowadzi poszukiwania i wydobywanie ropy naftowej ze złóż lądowych. Grupa LOTOS jest jedyną krajową firmą, która wydobywa ropę naftową i gaz ziemny w Polskiej Wyłącznej Strefie Ekonomicznej Morza Bałtyckiego. Ponadto jest największym producentem ropy naftowej na Litwie. Zgodnie ze strategią na lata 2011–2015, w roku kończącym się 31 grudnia 2015 r. Grupa LOTOS planuje osiągnięcie całkowitych rocznych zdolności wydobywczych na poziomie 1,2 mln ton ekwiwalentu ropy naftowej.

Po udanej realizacji Programu 10+ (największa polska inwestycja przemysłowa ostatniej dekady, warta 1,43 mld EUR) zdolności przerobowe gdańskiej rafinerii Spółki wzrosły z 6 do 10,5 mln ton rocznie. Spółka wzbogaciła się ponadto o najnowocześniejsze instalacje rafineryjne, służące pogłębionemu przerobowi ropy naftowej, dzięki którym Grupa LOTOS jest w stanie zaopatrzyć europejski rynek w dodatkowe ilości paliw i innych produktów naftowych. Dzięki realizacji Programu 10+ rafineria Spółki w Gdańsku dołączyła do grona najnowocześniejszych tego typu zakładów w Europie. Grupa LOTOS posiada jedną trzecią udziałów w krajowym rynku paliw i jest czołowym producentem i dostawcą olejów silnikowych oraz asfaltów drogowych.



GRUPA LOTOS

**TO PIONOWO ZINTEGROWANY KONCERN
NAFTOWY, KTÓREGO DZIAŁALNOŚĆ MA
ISTOTNE ZNACZENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA
ENERGETYCZNEGO POLSKI.**

Grupa Kapitałowa LOTOS prowadzi działalność w zakresie poszukiwań i wydobywania oraz przerobu ropy naftowej, a także dystrybucji i sprzedaży szerokiego asortymentu produktów paliwowych.

Od 9 czerwca 2005 r. akcje Grupy LOTOS S.A. notowane są na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Niniejszy materiał nie może być rozpowszechniany, publikowany ani rozsyłany, bezpośrednio lub pośrednio, w Stanach Zjednoczonych Ameryki, Australii, Kanadzie i Japonii.

Niniejszy materiał ma wyłącznie charakter promocyjny i w żadnym przypadku nie stanowi oferty ani zaproszenia do składania ofert, jak również nie może stanowić podstawy podjęcia decyzji w przedmiocie inwestowania w papiery wartościowe Grupy LOTOS S.A. („Spółka”). Prospekt emisyjny sporządzony w związku z ofertą publiczną akcji Spółki („Akcje”) z zachowaniem prawa poboru („Prospekt”) został zatwierdzony przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 7 listopada 2014 r. i stanowi jedyny prawnie wiążący dokument zawierający informacje o Spółce i publicznej ofercie jej Akcji w Polsce.

Prospekt został udostępniony do publicznej wiadomości w formie elektronicznej na stronie internetowej Spółki (www.lotos.pl) oraz, dodatkowo, w celach informacyjnych, na stronie internetowej Powszechnej Kasy Oszczędności Banku Polskiego S.A. Oddział – Dom Maklerski PKO Banku Polskiego w Warszawie (www.dm.pkobp.pl).

www.lotos.pl



Pomorski Przegląd Gospodarczy

Miasta – jak nimi zarządzać?

Temat wydania:

W numerze:

dr Andreas Billert

Paweł Adamowicz

Paweł Orłowski

Marcin Nowicki

prof. dr hab. Maria Lewicka

dr Paweł Kubicki

Janusz Sepioł

Robert Moritz

dr Piotr Kuropatwiński

Poturbowani dzikim kapitalizmem

Samorządowcy, wróćmy do źródeł!

Czas na politykę miejską

Żeby piękno nie zabiło

Miasto na miarę ludzi

Rodzi się polskie mieszczaństwo

Przestrzeń - wspólna sprawa

Na dobrym planowaniu zyskamy wszyscy

Mobilność, nie transport