

Sławomir Doburzyński

Aspekty zagospodarowania przestrzeni miejskiej w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 99, 29-39

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

SŁAWOMIR DOBURZYŃSKI

Zachodniopomorski Urząd Marszałkowski

**ASPEKTY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ
W RAMACH NOWEJ PERSPEKTYWY FINANSOWEJ
UNII EUROPEJSKIEJ**

1. Tereny miejskie jako bogactwo i wyzwanie

Przystępujące do udziału w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020 polskie samorządy – lokalne i regionalne – mają przed sobą szczególne wyzwanie. Z racji zebranych doświadczeń i niewątpliwych osiągnięć, jakie ma na koncie modernizujący się kraj, powinny spełnić społeczne oczekiwania na kolejny zastrzyk środków służących podniesieniu jakości infrastruktury, tworzeniu nowych obiektów, usprawniających komunikację, a w konsekwencji sprzyjających podnoszeniu jakości życia mieszkańców. Uwzględniając wytyczne unijnych urzędników i wyglądając w przyszłość, są skłaniane do tworzenia projektów prorozwojowych, budujących trwale podstawy rozwoju gospodarczego, sprzyjające obniżeniu zużycia energii i jego niekorzystnego wpływu na środowisko, nastawione na aktywizowanie i pobudzanie przedsiębiorczości, a nie tylko proste eksploatowanie unijnego budżetu. Pogodzenie obu tendencji jest zadaniem bardzo odpowiedzialnym i trudnym, obie mają głębokie uzasadnienie ekonomiczne, ale wiążą się z rozbieżnymi wizjami rozwoju i ich współwystępowanie może rodzić znaczące napięcia w fazie planowania i realizowania budżetów.

Samorządy potrzebują zatem takich wizji rozwoju, które przy ograniczonym dostępie do środków (nie jest ich znacząco więcej, przybywa uczestników ich podziału oraz obowiązków), własnych ograniczeniach budżetowych (zwią-

zanych przede wszystkim z dużym zaangażowaniem inwestycyjnym w obecnej perspektywie finansowej) oraz bardziej wymagającym niż w obecnej perspektywie procesem ich dystrybucji (w szczególności zwiększoną rolą zwrotnych instrumentów finansowych, ale także koniecznością realizacji zobowiązań wynikających z tzw. ring-fencing'u) dadzą im nowy impuls bez utraty społecznej energii i przy aktywnym włączeniu się środowisk gospodarczych w proces modernizacji kraju. Już nie możliwością, ale wręcz dziejową koniecznością jest sięgnięcie po rezerwy i ten ogromny potencjał rozwojowy, z którego wykorzystaniem Polska nie radziła sobie najlepiej – pokłady kapitału społecznego, możliwości obniżenia energochłonności gospodarki oraz obiektów publicznych i gospodarstw domowych, większego udziału uczelni wyższych w postępie technologicznym przemysłu. Jednym z bardzo istotnych elementów tego potencjału, na który w ostatnich latach zwraca się – szczególnie na poziomie samorządu – coraz większą uwagę, jest efektywne i racjonalne zagospodarowanie przestrzeni, wykorzystanie tych rezerw, które z różnych powodów leżały dotychczas odłogiem lub były przedmiotem swoistej korporacyjnej czy też sektorowej prywatyzacji. Opisywane zjawisko stanowi jeden z najważniejszych aspektów modernizacji kraju rozumianej jako przekształcanie struktur, w ramach których indywidualna aktywność i przedsięwzięcia o charakterze publicznym znajdują najlepsze i najbardziej efektywne warunki do spełniania potrzeb i aspiracji. Na utrzymywanie dotychczasowego stanu nie stać państwa, ale też rośnie społeczna presja na optymalizację zagospodarowania przestrzennego, szczególnie w miastach, gdzie koncentrują się zasoby ludzkie i do których ściągają kapitał.

Spektakularnym przykładem tego procesu jest dyskusja wokół statusu i przyszłości rodzinnych ogródków działkowych. Została ona zintensyfikowana przez orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego z lipca 2012 roku mówiące o niezgodności z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej 24 z 50 przepisów ustawy o rodzinnych ogrodach działkowych¹. Sprawa dotyczy ponad 4,9 tys. ogrodów o łącznej powierzchni około 34 tys. ha użytkowanych przez blisko milion działkowców. W samym województwie zachodniopomorskim na koniec 2011 roku zarejestrowanych było 265 ogrodów działkowych skupiających 762,3 tys. działek o łącznej powierzchni 3 tys. ha. Orzeczenie Trybunału wprowadziło kwestie ich zagospodarowania do publicznej debaty, ale samorządy od

¹ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 lipca 2012 r. sygn. akt K 8/10, <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20120000837>.

dawna stoją w obliczu potrzeby uporządkowania polityki przestrzennej w odniesieniu do tego zasobu. Przeprowadzone w lutym 2012 roku badanie stanu prawnego gruntów rodzinnych ogródków działkowych wskazuje, że „Polski Związek Działkowców posiada prawo użytkowania wieczystego ujawnione w księgach wieczystych w stosunku do 63% powierzchni ROD, o łącznej powierzchni 27 354 ha. Natomiast w użytkowaniu zwykłym Polskiego Związku Działkowców znajdują się grunty o powierzchni 16 071 ha, z czego w stosunku do 2634 ha prawo to zostało ujawnione w księgach wieczystych. Łącznie prawo użytkowania wieczystego i użytkowania PZD jest ujawnione w księgach wieczystych w stosunku do 29 988 ha, co stanowi 69% powierzchni rodzinnych ogrodów działkowych ogółem”². Szczecin należy do tych miast, gdzie uregulowany stan prawny gruntów posiada mniej niż 20% powierzchni rodzinnych ogrodów działkowych.

Wtórą i nieporuszaną tu kwestią pozostaje koncepcja zagospodarowania w obecnej lub innej formie przestrzeni, wobec której po decyzji Trybunału zmieniła się pozycja samorządów – prawdopodobnie w znacznej mierze zechcą one zachować jako niezbywalną wartość aktywność mieszkańców angażujących własne środki i czas w pielęgnowanie ogrodów. Istotniejszy jest rodzący się nowy model relacji między samorządem a partnerem, który tak jak Polski Związek Działkowców posiadał nieograniczoną kontrolę nad przestrzenią stanowiącą niejednokrotnie enklawę w organizmie miejskim. Nowy charakter tej relacji jest zagadnieniem bardzo delikatnym, w obecnej sytuacji w szczególnych przypadkach grozić może powstaniem swoistej pustki administracyjnej, która nie jest korzystna ani dla użytkowników działek w ich masie, ani dla samorządu znajdującego się pod presją uruchomienia procesów inwestycyjnych, a jednocześnie porządkowania systemu administracyjnego. Samorządy lokalne potrzebują już nie tylko prawnego instrumentarium prowadzenia polityki przestrzennej, ale i takich narzędzi, które pozwolą w decyzjach zarządczych uwzględnić wszelkie prawne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne aspekty procesu restrukturyzacji, prywatyzacji czy też reprivatyzacji przestrzeni. Chodzi także o coś więcej niż dokument o charakterze planu zagospodarowania przestrzennego, bo doświadczenia samorządów wielu krajów świadczą o przydatności jego uelastycznienia, dostosowania do zmieniających się uwarunkowań i oczekiwań potencjalnych inwestorów, a przede wszystkim mieszkańców. Nie mniej

² Komunikat dotyczący badania stanu prawnego gruntów ROD według stanu na dzień 1 lutego 2012 r. według stanu na dzień 1 lutego 2012 r. <http://pzd.pl/uploads/komunikat%20aneta.docx>.

ważna jest kultura rozwoju i wizja miasta, które ma być wokół i z udziałem przestrzeni budowane i które należy rozwijać ze świadomością tego, kto jest jego najważniejszym użytkownikiem – mieszkańcy czy też np. podmioty gospodarcze odpowiadające za tworzenie miejsc pracy.

2. Polskie dworce – udany eksperyment i budujące doświadczenia

Opisywany nowy typ relacji jest ćwiczony przez samorzady w ramach procesu dokonującego się w ciągu ostatnich lat w 70 miastach w Polsce i polegającego na modernizacji infrastruktury dworców kolejowych. Istotnym czynnikiem wdrożenia tego procesu było powołanie do życia podmiotu, który zarówno w sensie prawnym, jak i w zakresie kompetencji polegającej na tworzeniu i realizowaniu wizji uwzględniającej szerszy kontekst funkcjonowania dworca jako elementu przestrzeni miejskiej i obiektu użyteczności publicznej, stanowiło powołanie do życia w połowie listopada 2010 roku Spółki Dworzec Polski, której wyłącznym właścicielem są Polskie Koleje Państwowe SA. Spółka jest kontynuatorem działalności Konsorcjum Taborowego SA należącego do Grupy PKP, które została zarejestrowana w 1999 roku. W dniu 8 lipca 2010 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy przyjęło nowy statut i zakres działalności. Początkowo spółka miała być zarządcą dworców, jednak obecnie jest podmiotem usługowym, wykonującym zadania w zakresie komercjalizacji powierzchni reklamowych i dystrybucji biletów. Zajmuje się zarządzaniem sieciami reklamowymi na dworcach kolejowych, sprzedażą powierzchni reklamowych podmiotom zewnętrznym, zarządzaniem urządzeniami informatycznymi. Pod auspicjami spółki polskie dworce zmieniają się na nieotowaną wcześniej skalę.

W ramach realizacji programu modernizacji dworców kolejowych do 2013 roku PKP SA planują wydać na ten cel prawie 1 mld zł (z funduszy unijnych, budżetu państwa i własnego). W czerwcu 2012 roku zakończono modernizację zabytkowego dworca w Gdyni. Budynekowi przywrócono historyczny charakter i wprowadzono nowoczesne standardy obsługi podróżnych. Remont kosztował ponad 40 mln zł. Szczególnie duży efekt prac modernizacyjnych uzyskano we Wrocławiu. Objęły one pięć historycznych peronów, hal peronowych, plac dworcowy, a przede wszystkim budynek główny. Całkowity koszt bliskiego ukończenia projektu jest szacowany na 362 mln zł, z czego 285 mln pochodzi z funduszy unijnych, natomiast pozostała kwota ze środków PKP SA. W Kato-

wicach przebudowa dworca połączona z budową galerii handlowej jest warta 240 mln euro. Dworcowa część inwestycji jest na ukończeniu. Cała Galeria Katowicka obejmująca ok. 250 sklepów powinna być gotowa w połowie 2013 roku. Podobny projekt jest realizowany w Poznaniu, kontrakt na jego realizację uzyskało konsorcjum Trigranit Development Corporation, które planuje postawienie kompleksu wartego 160 mln euro. Wcześniej za około 50 mln przebudowano dworzec Warszawa Centralna, również uzupełniając go o podziemny pasaż handlowy. Blisko 40 mln zł kosztowała przebudowa stacji Warszawa Wschodnia. W odniesieniu do dworca Warszawa Zachodnia PKP SA podpisały umowę z prywatnym developerem, w myśl której do końca 2014 roku ma powstać dworzec kolejowy, a w kolejnych latach nowoczesny kompleks budynków, łączących funkcje biurowe, handlowe i usługowe. Inwestycja w Sopocie jest prowadzona w formule partnerstwa publiczno-prywatnego i radykalnie zmieni ona przestrzeń miasta. Powstanie dwupoziomowy plac miejski połączony z reprezentacyjnym „Monciakiem”, podziemny parking na 250 samochodów, nowy hotel, dworzec, galeria handlowa. Jeszcze większą skalę, wręcz stwarzającą nową jakość w miejskiej przestrzeni, stworzy przygotowywany projekt przebudowy dworca Łódź Fabryczna. Jeszcze w 2012 roku rozpocznie się remont dworca PKP Gdańsk Główny.

Ambitne plany obejmują zmianę wyglądu i funkcjonalności większości z ok. tysiąca polskich dworców. Do czerwca 2012 roku zmodernizowano ponad 50 dworców, a ponad 30 jest w trakcie remontu. Zmodernizowane dworce mają być także miejscami spotkań i spędzania wolnego czasu, oferującymi usługi komercyjne, rozrywkowe, biurowe, hotelowe i restauracyjne. W efekcie tych działań zaniedbane wcześniej obiekty zyskują nowy wygląd, ale co najważniejsze, przyczyniają się do znaczącej zmiany standardu przestrzeni publicznej. Przede wszystkim zaś wpisują się w nowy, postulowany model inwestycji realizowanych z zastosowaniem środków pomocowych – umożliwiają ich przyszłą komercjalizację i przyczyniają się do podnoszenia ekonomicznego potencjału miast.

Tak złożone przedsięwzięcie i jego rozmach jest możliwe dzięki środkom unijnym, ale też jest obciążone wysokimi wymaganiami związanymi z ich wykorzystaniem. Pełna pula środków przyznanych Polsce przez Komisję Europejską na inwestycje związane z infrastrukturą kolejową to 21,3 mld zł. Do czerwca 2012 roku wydano z tej kwoty 4% (900 mln zł), a Komisja Europejska zatwierdziła projekty na 8,4 mld zł (39% przyznanych środków). W całym sekto-

rze transportu zakontraktowano już 67% środków na lata 2007–2013 i wydano 32% funduszy³. W przypadku budowy dróg Unia zrefundowała już Polsce 25 mld zł (50% wszystkich środków), czyli aż dwanaście razy lepszy wynik niż na kolei⁴. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego stara się także uzyskać zgodę Brukseli na zwiększenie udziału Unii w finansowaniu projektów kolejowych, co przyspieszyłoby proces wydawania funduszy (Polska dokładałaby się do projektu w mniejszym stopniu). Aby wykorzystać resztę sumy, Polska musi przedstawić Komisji Europejskiej do końca 2013 roku gotowe projekty. Negocjacje dotyczą m.in. dalszej modernizacji dworców PKP (np. w Bydgoszczy, Gliwicach czy Szczecinie). Co jednak najważniejsze, po dekadach zaniedbań samorządy korzystają na współpracy z partnerem, który z wizją i determinacją w sposób systemowy realizuje w najbardziej reprezentacyjnych częściach miast nowoczesne przedsięwzięcia o wielokierunkowym oddziaływaniu. Świadczy to o konieczności wdrożenia nowego standardu działania w miejskiej przestrzeni opartego na holistycznym myśleniu o niej oraz stosowaniu rozwiązań o charakterze horyzontalnym, przekraczających interesy środowiskowe, sektorowe i korporacyjne – wymuszające myślenie właśnie w kategoriach miasta jako całości.

Nie ma rozwiązań uniwersalnych nadających się do zaadaptowania w odniesieniu do wszystkich potencjalnych partnerów samorządu. Doświadczenia zebrane w ramach modernizacji polskich dworców kolejowych uwydatniają jednak znaczenie zintegrowanego podejścia do odzyskiwanej przestrzeni i modernizowanej infrastruktury opartego na mocnych podstawach instytucjonalnych. W przypadku Szczecina, ale także kilku innych polskich miast, aktualne jest zagadnienie zmiany funkcji lub pierwotna aktywizacja terenów położonych w przestrzeni nadwodnej określanych najogólniej pojęciem *waterfront*. Obejmują one tereny uwolnione z działalności stoczniowej, portowej i innego typu działalności gospodarczej, ale też obszary udostępnione przez osuszenia, budowę nadrzecznych bulwarów, rewitalizację starej zabudowy, zmianę funkcji i sposobu zagospodarowania wysp na akwenach położonych w centralnej części miast.

Polskie samorządy korzystają w tej dziedzinie z wieloletnich doświadczeń innych państw. Zabudowa typu *waterfront* jest przedmiotem wielkich projektów

³ Dane na podstawie informacji Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

⁴ Informacje na temat inwestycji oraz środków na ich realizację na podstawie: „Rynek Kolejowy”, www.mapadotacji.gov.pl.

urbanistycznych realizowanych w szczególności w obszarze starych portów i wzdłuż kanałów transportowych w miastach portowych. Taka jest np. logika tworzonego z wielkim rozmachem HafenCity w Hamburgu. Swoją kompleksowy program porządkowania urbanistycznego terenów nadwodnych, w tym rozwoju funkcji sportowo-turystycznej, realizuje Dublin. Wzorem w tej dziedzinie jest zagospodarowanie terenów wzdłuż rzek i kanałów w Holandii, zarówno w wielkomiejskiej zabudowie Amsterdamu, jak i w małych miejscowościach budowanych niejako „od strony wody”. W Niemczech już od roku 1971 wspieranie rozwoju urbanistycznego stało się trwałym składnikiem polityki rządu federalnego. W „starych” landach na pomoc wydawano od kilkudziesięciu do 500 mln euro rocznie (apogeum w latach 1987–1988), w „nowych” landach pomoc wahała się od 250 mln do 500 mln euro rocznie. 1 euro pomocy publicznej generowało średnio 5,8 euro inwestycji prywatnych. W Australii za początek budownictwa w sektorze *waterfront* uważa się inwestycję zainicjowaną w roku 1958 przez dewelopera Alfreda Granta i architekta Karla Langerera. Wyzaczyli oni dwie działki w obrębie Złotego Wybrzeża w Queensland – Miami Keys o powierzchni 50 hektarów oraz Rio Vista o powierzchni 30 hektarów. W sumie obie nowe lokalizacje obejmowały 400 nowych działek wytyczonych według amerykańskiego modelu. Były to wzorcowe dla dalszych inwestycji, często związanych w warunkach australijskich z osuszaniem zaniedbanych terenów bagiennych i podmokłych w otoczeniu bagien.

Z czasem tego typu projektów przybywało coraz więcej, szczególnie w Ameryce Północnej i Europie Zachodniej. „Tereny nad wodą zmieniały się z zaniedbanych, niedostępnych miejsc w atrakcyjne lokalizacje. Mieszkanie, praca, wypoczynek, spędzanie czasu wolnego nad wodą ma swoją wartość, którą się ceni. Jak to sformułował holenderski architekt Hans Venhuizen: „Nadwodna lokalizacja terenu zabudowy już nie jest czynnikiem ograniczającym, lecz czynnikiem inspirującym projektowanie. Także znaczenia wody zmieniło się z <<wroga>> w <<przyjaciela>>. Wcześniej tylko osoby niezamożne mieszkaly nad wodą. Natomiast ci, którzy dzisiaj wnoszą lub kupują postmodernistyczne nadwodne mieszkania, nie są biedni, lecz wprost przeciwnie – majątni”⁵.

Swego rodzaju skrajnym przypadkiem tego trendu jest nabywanie prywatnych wysp i użytkowanie ich jako „permanentnej przestrzeni *waterfront*”, swo-

⁵ A. Tölle, *Restrukturyzacja miejskich obszarów nadwodnych*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2010, s. 33.

istych enklaw zagospodarowania terenów nadwodnych. Zazwyczaj są one przekształcane w ekskluzywne kurorty, rzadziej nabywane są dla indywidualnego użytku. Według danych z października 2010 roku za Baliceaux Island w archipelagu Grenadyny trzeba było zapłacić 30 mln USD, jeszcze droższa jest Emerald Cay (Turks i Caicos), bo wyłożyć na nią trzeba ponad 48 mln USD. W zestawie przyszedł właściciel otrzyma jednak zamek z piwnicą na 6 tys. butelek wina. W grę wchodzi także wynajęcie wyspy, np. w posiadanie Turtle Island (Fidzi) można wejść na tydzień za 275 tys. USD. W prywatnym obrocie znajdują się także m.in. tak urokliwe miejsca, jak Guana Island (Brytyjskie Wyspy Dziewicze), Diamond Cay (Honduras), Lyford Cay oraz Castaway Cay (Bahamy), Sofitel Bora Bora Motu (Polinezja Francuska), Motukawaiti (Nowa Zelandia) czy też Entalula Island (Filipiny)⁶.

3. Przestrzeń, czyli wartość wspólna aktorów rozwoju

Ułomność polskich rozwiązań w zakresie rewitalizacji i przekształceń w obrębie przestrzeni *waterfront* wynika w znacznej mierze stąd, że ich ciężar w całości jest przerzucony właśnie na samorządy lokalne. Mają one organizacyjnie, a przede wszystkim finansowo udźwignąć zadania, z którymi na ogół samodzielnie nie radzą sobie bogate miasta zachodniej Europy czy Stanów Zjednoczonych. Właśnie amerykańskie doświadczenia są znamienne – tam kryzys przestrzeni miejskiej i związane z nią kłopoty całej amerykańskiej gospodarki trwał od połowy lat sześćdziesiątych i dopiero odważny program federalnej interwencji wsparcia metropolii pozwolił go stosunkowo szybko przezwyciężyć. Obecnie Nowy Jork czy aglomeracja kalifornijska są notowane wśród najpotężniejszych gospodarek świata. Tego typu interwencja była powszechna także w europejskich projektach rewitalizacyjnych. W miastach brytyjskich i irlandzkich proces ten wspomagany był i jest znacznym udziałem finansów z budżetu państwa, których wydatkowanie nadzorowały specjalnie w tym celu powołane instytucje (UDC – Urban Development Corporations), zaś stosowne działania trwały wiele lat. Podobnie wyglądała sytuacja w Niemczech. We Francji z kolei, gdzie ciężar rewitalizacji ponoszą w większym stopniu władze lokalne i regionalne, przy raczej ograniczonym udziale finansów państwa, pro-

⁶ <http://platine.pl/wyspy-bahama-na-sprzedaz-trzy-miliony-za-sztuke-0-759291.html>.

ces ten ma słabsze natężenie, a zmiany nie są tak wyraźne, jak na Wyspach Brytyjskich czy w Niemczech.

W krajach europejskich, gdzie wystąpiło opisane zjawisko, podejmowano zatem różnorakie działania zaradcze, które były rozłożone w czasie. Różniły się one zarówno skalą dokonywanych przekształceń, jak i mechanizmów nimi sterujących. Postępowanie wymagało dużych nakładów inwestycyjnych, partnerstwa finansów publicznych i kapitału prywatnego, a także kompleksowego planowania zmian. Mamy tu do czynienia z dwoma przyjętymi i realizowanymi podstawowymi modelami – silnym interwencjonizmem państwowym (w Wielkiej Brytanii podczas rządów konserwatystów i premier Margaret Thatcher, w Irlandii, w Niemczech, zwłaszcza w Zagłębiu Ruhry) oraz pozostawienie problemu samorządom lokalnym i regionom, umiarkowany, limitowany udział państwa (przede wszystkim we Francji).

Miasta zazwyczaj powołują do koordynacji procesów rewitalizacyjnych wyspecjalizowane struktury. W Hamburgu powołano do życia Port Area Development Corporation. W Holandii, podobnie jak w Belgii, władze portów (komunalnych) ściśle powiązane są z władzami miejskimi, dzięki temu mają lepsze relacje z przedstawicielami miasta, w tym w kwestiach rozwoju przestrzennego organizmów miejsko-portowych. W Rotterdamie Departament Planowania Urbanistycznego jest bezpośrednio zaangażowany w planowanie przestrzeni portu, podczas kiedy zarząd portu bierze udział w tworzeniu planu przestrzennego miasta. Dla realizacji projektu Maasvlakte 2 powołano ROM, który jest jedyną w swoim rodzaju spółką pomiędzy przemysłem, grupami interesu, rządem, władzami prowincji, władzami Miasta Rotterdam i gmin regionu Rijnmond⁷.

Wprowadzenie takich rozwiązań w polskich warunkach wymaga nowego modelu współpracy między samorządami (lokalnymi i regionalnymi) a podmiotami o charakterze agencji rozwoju. Przy wdrożeniu skutecznych mechanizmów ich finansowania, a przede wszystkim optymalizacji procesu określania strategii działania, wdrażania i monitorowania działań inwestycyjnych, mogą one z powodzeniem pełnić rolę operatorów procesów rewitalizacyjnych i pozyskiwania inwestorów dla odzyskanej przestrzeni. Przedmiotem osobnych analiz jest znaczenie, jakie dla Szczecina i innych polskich miast nadwodnych może to mieć w związku z przekształcaniem roli i funkcji przestrzeni poportowych i poprzemysłowych. Niemniej istotne jest umiejętne i efektywne angażowanie do

⁷ Por. A. Tölle, *Restrukturyzacja...*

tego procesu partnerów społecznych, a także tych wszystkich uczestników procesów społeczno-gospodarczych, którzy mogą być pośrednimi i bezpośrednimi beneficjentami przedsięwzięć w przestrzeni *waterfront* (np. uczelni wyższych, instytucji kultury). Taki właśnie powinien być charakter projektów, które będą przygotowywać gminy i powiaty oraz współpracujące z nimi podmioty na potrzeby formułowania regionalnych programów operacyjnych oraz innych instrumentów realizacji nowej perspektywy finansowej UE. Wnioski z realizacji inwestycji dworcowych czy też praktyka działań na rzecz aktywizacji terenów nadwodnych są do wykorzystania w odniesieniu do tych wszystkich obszarów, które funkcjonują na styku przestrzeni prywatnej i publicznej, np. terenów zamkniętych (w szczególności obiektów powojkowych), administrowanych przez kościoły i związki wyznaniowe, wspólnoty mieszkaniowe i osiedla mieszkaniowe, lub też państwowe firmy, w szczególności przechodzące proces restrukturyzacji (np. Poczta Polska).

Przestrzeń może i powinna stać się czymś więcej niż tylko potencjałem i wyzwaniem dla polskich miast, zwłaszcza w przypadku tak dużych i atrakcyjnie położonych ośrodków jak Szczecin musi być czynnikiem uczestniczącym w kumulowaniu wzrostu gospodarczego. Nie oznacza to bezwarunkowego likwidowania ogródków działkowych czy też zabudowywania brzegów rzek, ale też dostępność terenu czy nawet spójna wizja rozwoju to tylko początek długotrwałego procesu, co dobrze widać na przykładzie inwestycji w dworce. W grudniu 2008 roku przyjęto długo oczekiwany strategiczny plan rozwoju kolei, potem wiele czasu zabrał proces przygotowania dokumentacji środowiskowej. Kolejne znaczące opóźnienia spowodowała także restrukturyzacja grupy PKP, która jest odpowiedzialna za znaczną część projektów. Polsce doskwiera niewystarczająca liczba ekspertów zdolnych zaprojektować nowoczesne inwestycje kolejowe i firm, które mogłyby je skutecznie realizować. Można przewidywać, że działania na innych typach obszarów wymagać będą również dużego zaangażowania i skali systemowych rozwiązań. Ponadto powodzenie w wydatkowaniu unijnych funduszy na kolej jest istotne dla powodzenia trwających negocjacji nad nowym budżetem Unii na lata 2014–2020. Problemy z wydawaniem pieniędzy na kolej i nieudane próby ich przesuwania na drogi czy inne cele będą argumentem dla największych państw Unii Europejskiej, które dążą do zmniejszenia unijnego budżetu, szczególnie w obszarze polityki spójności, z którego finansowane są projekty drogowe, kolejowe i inne przedsięwzięcia mogące w jeszcze większym stopniu zmienić jakość polskiej przestrzeni.

**ASPECTS OF URBAN DEVELOPMENT
IN THE NEW EU FINANCIAL PERSPECTIVE****Summary**

By entering the new European Union's financial perspective, Polish self-governments – local and regional – face a very special challenge. Because of gained experience and important achievement, which modernizing country has scored, they should meet public expectations for a further injection of funds to enhance the quality of infrastructure, creation of new facilities, improve communication, and consequently conducive to improving the quality of life. Taking into account the guidelines and EU and by looking into the future, self-governments are encouraged to create a pro-development projects, which builds a firm basis for economic development, promotes reduced energy consumption and its adverse impact on the environment, aimed at activating and stimulating the entrepreneurship and not just a simple exploitation of the EU budget. Therefore self-governments need such a vision of development that with limited access to resources, own budget limitations and more demanding than in present perspective process of its distribution will give them a new impulse with no loss of social activity and the active inclusion of business community in the process of modernizing the country.

Translated by Pawel Szeremet