

Hanka Zaniewska

"Mieszkanie sektora publicznego - wymiar urbanistyczny, społeczny i przemysłowy polityki mieszkaniowej wobec sektora służb publicznych",
Paryż 19-20 listopada 2007 r.

Problemy Rozwoju Miast 5/2-4, 51-54

2008

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.

Hanka Zaniewska

**„MIESZKANIE SEKTORA PUBLICZNEGO –
– WYMIAR URBANISTYCZNY, SPOŁECZNY I PRZEMYSŁOWY POLITYKI
MIESZKANIOWEJ WOBEC SEKTORA SŁUŻB PUBLICZNYCH”
Paryż, 19-20 listopada 2007 r.**

Organizatorem międzynarodowej konferencji poświęconej mieszkaniom sektora publicznego było Międzynarodowe Stowarzyszenie Rozwoju Miast (INTA) wraz z Zarządem Administracji Transportu Regionu Paryża (RATP) i innymi partnerami.

Uczestnikami byli przedstawiciele urzędów centralnych, miast, instytucji sektora publicznego i prywatnego oraz środowisk naukowych.

Celem konferencji była wymiana doświadczeń i spostrzeżeń na temat polityki mieszkaniowej wobec pracowników służb publicznych odpowiedzialnych m.in. za bezpieczeństwo, edukację, zdrowie, zaopatrzenie w energię, transport, łączność, a więc zapewniających prawidłowe funkcjonowanie miast. Problem mieszkań dla tej grupy pracowników jest szczególnie istotny w dużych aglomeracjach miejskich, gdzie koncentracja miejsc pracy na obszarze centralnym wymusza dojazdy do pracy z mieszkań położonych na obszarach peryferyjnych.

Problem zapewnienia odpowiednich i znajdujących się blisko miejsc pracy mieszkań dla tej grupy pracowników sprawia, że poszukuje się takiej strategii rozwoju miast, która w nowy sposób uwzględniałaby relacje mieszkanie-praca na intensywnie zagospodarowanych obszarach dużych aglomeracji.

Tematyka konferencji obejmowała następujące grupy problemów:

- Mieszkania sektora publicznego – narzędzia urbanistyczne, ekonomiczne i społeczne.
- Doświadczenia międzynarodowe (przykłady z Izraela, Wielkiej Brytanii, Holandii, Arabii Saudyjskiej, USA).
- Partnerzy w finansowaniu przedsięwzięć.
- Służby publiczne i polityka rozwoju urbanistycznego.
- Wpływ różnych czynników zrównoważonego rozwoju w aglomeracji.

Uzupełnieniem wystąpień i dyskusji były wizyty techniczne, prezentujące „operacje” mieszkaniowe dla sektora publicznego (mieszkania urzędników oraz pracowników kolei), prowadzone w dzielnicy Paryża Gare-de-Lyon. Prezentacja problemów społeczno-ekonomicznych i technicznych dotyczących relacji mieszkanie-praca z racji miejsca konferencji objęła głównie te, które występują we Francji, a zwłaszcza w Paryżu. Zaznaczają się one szczególnie na obszarach dużych aglomeracji miejskich, gdzie następuje depopulacja centrów miast (Paryża i innych), a wybór mieszkania na peryferiach powoduje zmianę dotychczasowej funkcji mieszkaniowej budynków na biurową, handlową i inną komercyjną. Przyrost liczby ludności Paryża rzutujący na potrzeby mieszkaniowe następuje w sferze zewnętrznej, w odległości 15-20 km od miasta. Wywołuje to konieczność zorganizowania

transportu, powoduje wydłużenie drogi do pracy i wydłużenie czasu pobytu poza miejscem zamieszkania. Kolejnym czynnikiem wzrostu potrzeb mieszkaniowych są ubytki mieszkań, zwłaszcza w centrum miasta, spowodowane zarówno wyburzeniem ze względu na stan techniczny, jak i zmianą funkcji. Brakuje zwłaszcza mieszkań socjalnych, dostępnych dla mniej zamożnych grup ludności, do których należą również pracownicy sektora publicznego.

Istotną przeszkodą w zaspokojeniu potrzeb mieszkaniowych dla tej grupy jest brak terenów, które mogłyby być przeznaczone na rozwój budownictwa mieszkaniowego. Równocześnie na obszarach miast znajdują się nieużytkowane w pełni tereny przemysłowe, kolejowe, magazynowe, należące do instytucji państwowych i sektora publicznego. Dlatego też uważa się, że ważnym instrumentem, który sprzyjałby właściwym relacjom mieszkanie-praca jest przekazywanie rynkowi państwowych i publicznych terenów po to, by sektor publiczny, lokując swoich pracowników blisko miejsc pracy, przeciwdziałał metropolizacji obszaru: presji cen nieruchomości, segregacji, oddaleniu od miejsc zamieszkania i długiego transportu z jego społecznymi i ekonomicznymi konsekwencjami. Ważna jest tutaj rola polityki wobec mieszkań sektora publicznego, uwzględniającej zarówno cele właścicieli zasobów, takich jak m.in. kolej, kasa depozytowo-konsygnacyjna, wojsko, ministerstwo służb publicznych, którzy w okresie powojennym przyczynili się do powstania znacznej liczby mieszkań, jak i obecne rynkowe uwarunkowania rozwoju mieszkalnictwa.

Dlatego też rozwiązanie tej kwestii upatruje się w partnerstwie publiczno-prywatnym i montażu finansowym, na który składają się środki państwa, miasta, instytucji publicznych i prywatnych. Konieczne jest przy tym opracowywanie wielorakich strategii: ekonomicznych, społecznych, urbanistycznych, środowiskowych, które powinny przyczynić się do zrównoważonego rozwoju miasta. Ich analiza ma istotny wpływ na rozwój rynku mieszkaniowego obejmującego mieszkania i grunty. Rynek mieszkaniowy powinien uwzględniać zarówno zróżnicowanie urbanistyczne, i społeczne jak i równowagę peryferii i centrum, przemieszczanie ludności, ochronę środowiska.

Przykłady operacji mieszkaniowych sektora publicznego w Paryżu

Realizowane bądź projektowane działania dotyczące dostarczania mieszkań dla służb publicznych prowadzone są w ramach strategii, której celem jest aktywizacja obszarów zaniedbanych i wykorzystanie istniejących zasobów i gruntów. Zakłada się przy tym, że około 20% mieszkań powstających w mieście powinno mieć charakter socjalny.

1. Operacja IFC La Sablier (mieszkania dla służb kolejowych)

IFC La Sablier i Logis Transports jest jedną z ważniejszych instytucji dostarczających mieszkania socjalne w regionie Paryża. Zarządzane przez nią mieszkania położone w 130 gminach użytkuje ok. 30 tys. rodzin, w tym połowa to pracownicy kolei. Na należące do IFC Sablier zasoby mieszkaniowe usytuowane w okolicy dworca (Gare de Lyon) składają się:

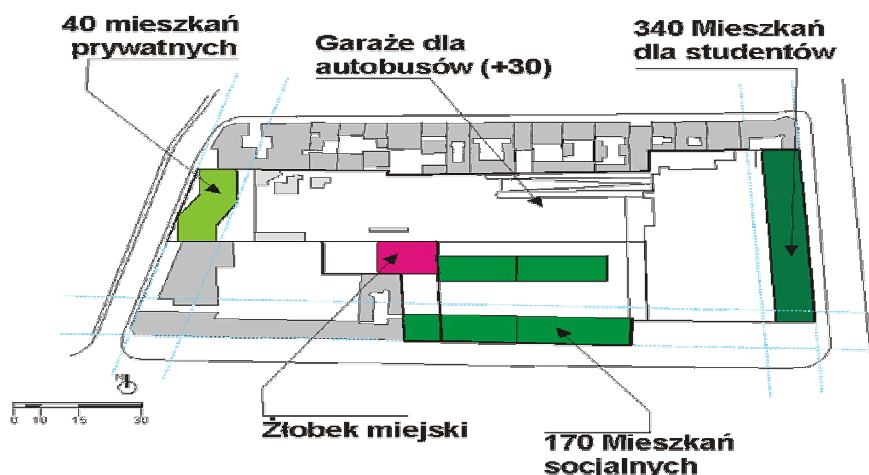
- 202 studia w budynku o funkcji hotelowej z 1975 r. (odpowiednik hotelu robotniczego),
- 107 mieszkań o podstawowym standardzie w budynku z 1980 r.,
- 79 mieszkań standardowych w budynku z 1993 r.,
- 80 mieszkań socjalnych o zrównoważonym standardzie w budynku z 2007 r.

Prowadzone działania obejmują modernizację mieszkań w budynkach z lat 1975 i 1980 oraz budowę nowych, finansowanych przez różnych partnerów. Na takiej zasadzie w 2007 r. oddano do użytku budynek mieszkalny z 80 mieszkaniami socjalnymi różnej wielkości i o różnym wyposażeniu (od 32-95 m² w standardzie podstawowym i 48-59 m² w standardzie podwyższonym). Największy, bo przekraczający 40%, udział mają mieszkania o powierzchni 65 m². Montaż finansowy opierał się na subwencjach państwa – 30%, miasta – 31%, przedsiębiorstwa Gare de France – 39%. Ponadto w ramach projektu rozwoju obszaru dworca kolejowego (Gare-de-Lyon) przewiduje się oddanie do użytku w 2011 r. ok. 100 mieszkań socjalnych. Podkreślić należy, że użytkowane i budowane mieszkania socjalne subwencionowane ze środków publicznych mają zróżnicowany standard, a zasiedlenie określonego typu mieszkań uwarunkowane jest poziomem dochodów gospodarstw domowych. Przeprowadzona operacja ICF La Sabliere i Logis Transports objęła w 1999 r., również adaptację budynku dawnego hotelu, w którym oddano 12 mieszkań o dość wysokim standardzie, przeznaczonych dla urzędników przedsiębiorstw transportowych.

2. Projekt rewitalizacji zajezdni autobusowej „Montrouge”, przygotowany w 2007 r. przez RATP, Logis Transport i Gestion et Developpement Patrimonial (zarząd rozwoju obszarów zabytkowych). Problematyka operacji dotyczyła przekształcenia i rozwoju obszaru (zajezdnia autobusowa) poprzez inwestycje mieszkaniowe dla różnych grup społecznych i inwestycje infrastrukturalne.

Zróżnicowany funkcjonalnie i przestrzennie program operacji obejmował:

- powiększenie powierzchni garażu o 30 miejsc dla autobusów i 80 dla samochodów oraz budowę:
 - budynku biurowego,
 - 170 mieszkań socjalnych,
 - 340 mieszkań dla studentów,
 - 40 mieszkań prywatnych,
 - żłobka miejskiego.



Ryc. 1. Założenia projektu rewitalizacji zajezdni autobusów

Rozmieszczenie obiektów na działce zajezdni pozwala na zachowanie odrębności związanych z funkcją poszczególnych obiektów z jednoczesnym zapewnieniem wspólnej infrastruktury technicznej (energii elektrycznej, zaopatrzenia w wodę, urządzenia ściekowe, grzewcze i społeczne) i żłobka. Inwestycja ma także spełnić warunki zrównoważonego rozwoju nie tylko ze społecznego i ekonomicznego punktu widzenia, ale także środowiskowego (odzyskiwanie wody deszczowej do mycia autobusów, wykorzystanie energii słonecznej poprzez instalowanie baterii na dachu i paneli zewnętrznych). Zapewnić ma również wysokie walory estetyczne. Dlatego też wybór rozwiązania architektonicznego odbywa się w drodze 2 konkursów: jednego dla mieszkań socjalnych, drugiego na mieszkania dla studentów. W składzie sądu znajdują się przedstawiciele RATP, miasta, dzielnicy, władz urbanistycznych oraz towarzystwa mieszkań socjalnych.

Wnioski

Uzyskane materiały i wizje lokalne budynków z mieszkaniami socjalnymi oraz wyniki dyskusji nad rolą mieszkań sektora społecznego w rozwoju miast były przydatne w opracowaniu kryteriów zrównoważonego rozwoju polskich osiedli mieszkaniowych¹⁸. Brak takich kryteriów, jak i różnorodne interpretacje terminologiczne sprawiły, że jednym z wniosków generalnych konferencji w Paryżu było właśnie poszukiwanie koncepcji zrównoważonego mieszkalnictwa w różnych warunkach społeczno-gospodarczych.

Prof. dr hab. inż. arch. Hanka Zaniewska
Instytut Rozwoju Miast, Kraków

¹⁸ H. Zaniewska, A. T. Kowalewski, M. Thiel, R. Barek, *Zrównoważony rozwój osiedli i zespołów mieszkaniowych w strukturze miasta. Kryteria i poziomy odpowiedzialności*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2008.