**KONGRES POLITYKI MIEJSKIEJ**

KRAJOWE FORUM MIEJSKIE \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Ponad 1300 osób spotkało się w Kielcach na największym, ogólnopolskim wydarzeniu poświęconemu miastom. Współpraca między samorządami, wykorzystywanie przestrzeni w aglomeracjach i adaptacja do zmian klimatu to główne tematy tegorocznego Kongresu Polityki Miejskiej w Kielcach.**

Od 14 do 16 listopada odbyło się wydarzenie organizowane w ramach Krajowego Forum Miejskiego – Kongres Polityki Miejskiej. Jest to platforma dialogu pomiędzy rządem, samorządami, środowiskami akademickimi i eksperckimi oraz pozarządowymi i biznesowymi.

Program kongresu był bardzo różnorodny. Główne sesje tematyczne poświęcone były takim zagadnieniom jak: nowa krajowa polityka miejska, transport i mobilność, kształtowanie przestrzeni, mieszkalnictwo, środowisko i adaptacja do zmian klimatu.

Uczestnicy Kongresu mogli uczestniczyć także w sesjach poświęconych m.in. miastom w nowej perspektywie budżetowej, elektromobilności, zieleni miejskiej, PPP, smart cities, ruchom miejskim, budżetowi obywatelskiemu, miastom dostępnym dla wszystkich.

W ramach głównych sesji tematycznych, pierwszego dnia Kongresu zostały przedstawione raporty robocze z prac ekspertów z całej Polski. Wcześniej pracowali wspólnie **w celu opracowania rekomendacji do krajowej polityki miejskiej. Drugiego dnia natomiast efekt ich prac był dyskutowany z zaproszonymi ekspertami i uczestnikami Kongresu.** Eksperci w ramach prac zaproponowali rekomendowane działania, które służyłyby rozwiązaniu zidentyfikowanych problemów; oraz dokonali ich priorytetyzacji (**rekomendacje dostępne są tutaj:** [**http://bit.ly/rekomendacje\_KPM**](http://bit.ly/rekomendacje_KPM)).

- Raporty mają charakter roboczy i służą przede wszystkim prezentacji głównych też, założeń i rekomendacji względem krajowej polityki miejskiej - zarówno w kontekście jej całościowego przeformułowania lub aktualizacji (nowa KPM), jak w odniesieniu do poszczególnych zagadnień. Kongres był czasem intensywnej dyskusji nad tym materiałem. Wciąż oczekujemy jeszcze na komentarze i uwagi - nie tylko ze strony uczestników kongresu. Pozyskana w ten sposób informacja zwrotna pozwoli na wypracowanie jeszcze lepszych rozwiązań, które przedstawimy w końcowym raporcie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR podsumowującym realizację KPM w Polsce – mówi o pracach grup eksperckich dr Karol Janas, kierownik Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Temat** | **Przykładowe wyzwania** | **Przykładowe rekomendacje** |
| **Krajowa polityka miejska** | Depopulacja (kurczenie się) miast  Suburbanizacja  Postępujące starzenie ludności  Polaryzacja gospodarcza | Przyciąganie i lokalizacja siedzib lub filii dużych instytucji ( międzynarodowych i krajowych) poza Warszawą – zarówno publicznych, jak i prywatnych  Budowa efektywnych i szybkich połączeń kolejowych pomiędzy metropoliami  Nowe rozwiązania, o ile to możliwe, powinny być wcześniej wdrażane pilotażowo w bardzo ograniczonej licznie miast i na bieżąco monitorowane, tak aby modyfikować na bieżąco pierwotne założenia. Dopiero po szczegółowej ewaluacji, jeśli rozwiązanie okaże się satysfakcjonujące, można rozważyć jego szersze, bardziej systemowe zastosowanie. |
| **Transport i mobilność** | Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych.  Niekorzystne dążenie poszczególnych samorządów do finansowania zadań transportowych wyłącznie w granicach własnej gminy.  Polityka parkingowa.  Wyzwania „nowej mobilności”: urządzenia transportu osobistego – UTO. | Wprowadzenie krajowego funduszu kierowanego na rozbudowę infrastruktury rowerowej i pieszej. Dotacje powinny być zależne od dotychczasowych działań samorządu: taki, który już może się pochwalić dobrą infrastrukturą dla pieszych i rowerzystów, wprowadzaniem stref Tempo30 powinien być premiowany większą dotacją, w myśl konieczności zapewnienia efektu skali i powiązania układu w spójną sieć.  Zmiana pakietu przepisów dot. warunków technicznych projektowania dróg .  Konieczność znaczącego podwyższenia kwot mandatów.  Zaleca się pilny powrót w polityce miejskiej do idei związków metropolitalnych, zakładających jako swoją podstawę wspólne finansowanie usług transportowych przez miasto rdzeniowe i okoliczne gminy.  Wdrożenie bezwzględnego zakazu parkowania na chodnikach. |
| **Kształtowanie przestrzeni** | Kształtowanie miasta zwartego jako niezbędna odpowiedź na deficyty w zakresie jakości życia w miastach oraz rozwoju w duchu zrównoważonego rozwoju.  Przeciwdziałanie żywiołowej suburbanizacji.  Rozwiązanie problemu brakujących planów miejscowych lub ich niezadowalającej jakości. | Wprowadzenie mechanizmów (z odpowiednim kilkuletnim wyprzedzeniem), w których środki publiczne, w tym środki europejskie, nie będą wspierać procesów żywiołowej suburbanizacji.  Realne wdrożenie do praktyki planowania przestrzennego zasady pierwszeństwa (prymatu) wykorzystania terenów uprzednio zainwestowanych (tj. brownfield) nad zabudową obszarów dotychczas niezurbanizowanych (tj. greenfield).  Mechanizmów finansowych lub fiskalnych zniechęcających do podejmowania inwestycji suburbanizacyjnych (np. „w polu” - bez dostępnej infrastruktury).  Wprowadzenie maksymalnego czasu na uchwalenie planu, po upływie którego proces uchwalania należałoby rozpocząć od początku.  Zakaz sprzedaży nieruchomości gminnych, dla których nie uchwalono MPZP. |
| **Mieszkalnictwo** | Partnerstwo w realizacji przedsięwzięć mieszkaniowych.  Rozwój sektora mieszkań na wynajem.  Wzrost liczby mieszkań komunalnych i podniesienie ich standardu.  Rozwój sektora społecznego budownictwa czynszowego. | Wprowadzenie obowiązku programowania rozwoju mieszkalnictwa w mieście poprzez dokument strategiczny pt. „Polityka mieszkaniowa miasta”.  Wsparcie tworzenia Społecznych Agencji Najmu  Wprowadzenie wieloletniego programu rządowego (horyzont 10 – 15 lat) „Wsparcie remontów i modernizacji czynszowych zasobów komunalnych”  Granty dla podmiotów prowadzących mieszkania chronione i wspomagane  Przy planowaniu osiedli rekomenduje się wykorzystanie komunikacji publicznej i indywidualnej rowerowej oraz pieszej jako podstawowej |
| **Środowisko i adaptacja do zmian klimatu** | Konieczność działań adaptacyjnych w miastach  Planowanie przestrzenne determinujące miejską politykę klimatyczną  Racjonalne gospodarowanie wodą  Racjonalizacja transportu i mobilności w miastach | Miejskie projekty inwestycyjne uwzględniać powinny analizy ryzyka klimatycznego, analizy podatności na zmiany klimatu oraz dostosowane do nich scenariusze kosztów.  Wprowadzenie systemu kaucjowania i wprowadzenie automatycznego systemu opakowań zwrotnych.  Kompensacja okresów deficytu wody z okresami jej nadmiaru wymaga kształtowania miejskich zbiorników magazynujących wodę, powiększania powierzchni hydrologicznie czynnych, stosowania rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w celu równomiernej absorpcji wody.  Optymalizacja zarządzania przepływami towarowymi w miastach, w tym minimalizacja transportu dostawczego. W tym celu należy promować kooperację podmiotów na tzw. ostatniej mil |

Problemy polskiego systemu planowania przestrzennego pojawiały się w różnych dyskusjach, niezależnie od głównego tematu. - **Nasz system stworzony jest na realia przedwojenne, a nawet średniowieczne** – stwierdził profesor Przemysław Śleszyński, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.

Natalia Weremczuk z Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Poznaniu zwracała uwagę, że obecny system jest bardzo niesprawiedliwy. - **Koszty planowania przestrzennego ponosi cała gmina a korzyści płyną do konkretny osób i użytkowników przestrzeni** - skomentowała.

Przedstawiciele władz krajowych mają świadomość konieczności zmian, ale zwracają uwagę, że działania utrudnia szereg specustaw. - Dopóki mamy 20 specustaw nie możemy świadomie planować – mówiła podczas Kongresu Joanna Zarzecka z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. - **Musimy przekopać ten ogródek w całości, a nie zmieniać dekoracje. Konieczna jest gruntowna zmiana systemu a nie małe, szybkie zmiany** – dodała.

W temacie transportu eksperci zwracali uwagę przede wszystkim na prawo, które nie sprzyja kształtowaniu miast opartych o nowoczesne rozwiązania transportowe, w tym podnoszenia bezpieczeństwa uczestników ruchu. - **Nigdy nie osiągniemy efektu w postaci miast z marzeń, jeśli te miasta nie będą bezpieczne** – mówił Łukasz Franek, Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

- **W Niemczech wymusza się opłaty parkingowe w instytucjach publicznych i miejscach pracy, nawet opłat symbolicznych, aby wymusić refleksję nad koniecznością przyjazdu samochodem do pracy** – zwracał uwagę dr Michał Beim z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.

Podczas dyskusji nie zabrakło wątków dotyczących środowiska, w tym konieczności adaptacji do zmian klimatu. - Adaptacja do zmian klimatu powinna bazować na usługach ekosystemowych zwłaszcza na niezagospodarowanych terenach w mieście. **Musimy pozwolić odtwarzać się przyrodzie w granicach miasta** – mówiła Małgorzata Hajto, ekspertka Instytutu Ochrony Środowiska-Państwowego w Instytucie Badawczym.

- Musimy dbać o obieg wody w mieście - retencja, sieć zielonej infrastruktury. **Nie możemy wysuszać miasta, powinniśmy zatrzymywać wodę w mieście** – przypominał prof. Tomasz Bergier, wiceprezes Fundacji Sendzimira.

Po kongresie opublikowany zostanie finalny raport o polityce miejskiej w Polsce, który uzupełniony będzie o wnioski z dyskusji i komentarze przedstawione w trakcie sesji kongresowych.

Podczas wydarzenia poruszono temat Katowic jako gospodarza, organizowanego pod egidą ONZ, Światowego Forum Miejskiego w 2022 roku.

W Kongresie Polityki Miejskiej wzięło udział około 1300 uczestników. Wydarzenie zostało organizowane przez **Instytut Rozwoju Miast i Regionów** wraz z **Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju**.