



miasto, po zmianach

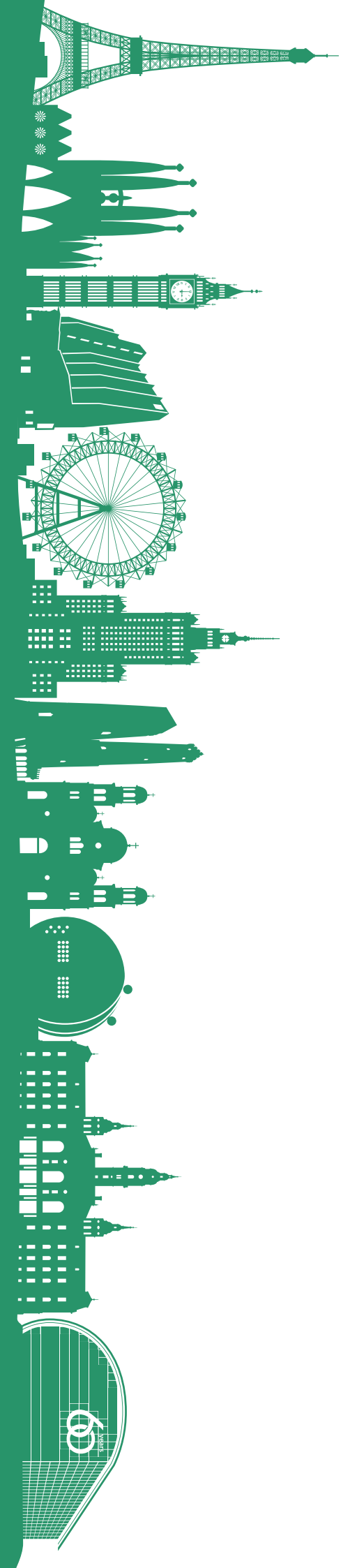
WARSZAWA

ożywienie i nowy kierunek
rozwoju

Wojciech Dziemianowicz
Jacek Szlachta

 Europejski
Bank
Inwestycyjny

bank UE 



WARSZAWA

ożywienie i nowy kierunek
rozwoju

Wojciech Dziemianowicz
Jacek Szlachta

Warszawa: ożywienie i nowy kierunek rozwoju

© Europejski Bank Inwestycyjny 2019

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wszelkie pytania dotyczące praw i licencji należy kierować na adres publications@eib.org.

Ustalenia, interpretacje i wnioski pochodzą od autorów i niekoniecznie odzwierciedlają poglądy Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Biuletyn elektroniczny EBI jest dostępny na stronie www.bei.org/sign-up.

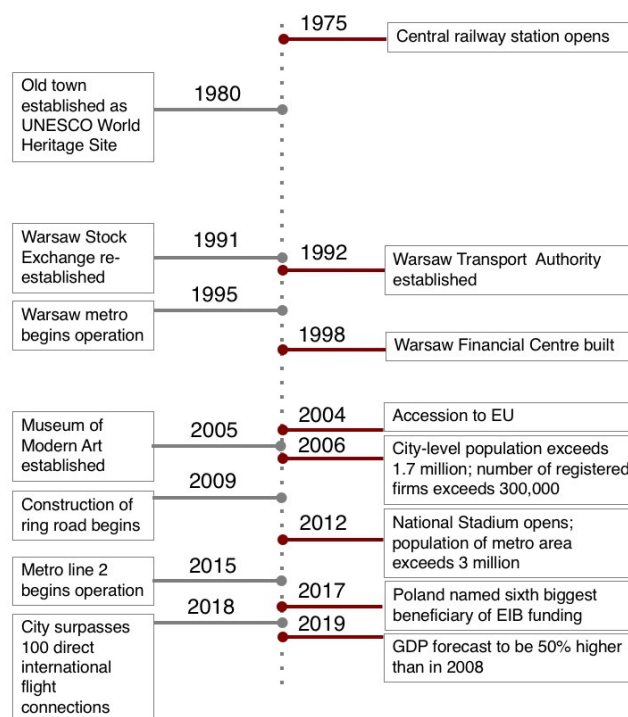
pdf: QH-01-18-961-PL-N ISBN 978-92-861-3939-0 doi:10.2867/147792
eBook: QH-01-18-961-PL-E ISBN 978-92-861-3940-6 doi:10.2867/45115

Jak stolica Polski zmieniła się z najbardziej zdegradowanej pod względem środowiska i infrastruktury w najbogatszą stolicę w Europie Wschodniej

1. Wprowadzenie

Obszar metropolitalny Warszawy zamieszkują trzy miliony ludzi i jest ona obecnie dziewiątą pod względem zaludnienia stolicą w UE. Miasto osiągnęło ten status dzięki licznym głębokim zmianom w strukturze gospodarczej, które wprowadzono w ciągu ostatnich 50 lat.

Gdy w latach 90. w Warszawie przywrócono gospodarkę rynkową, w mieście panowały szczególne warunki: słabo zorganizowany i słabo zintegrowany transport publiczny, wszechobecne bloki mieszkalne z wielkiej płyty, wyraźny brak domów jednorodzinnych, mnóstwo pustej przestrzeni, bardzo skomplikowany schemat własności, w ramach którego setki właścicieli historycznych nieruchomości domagały się restytucji mienia od nowego państwa, oraz niemal całkowity brak instrumentów prawnych lub regulacyjnych, które zapobiegałyby niekontrolowanemu rozrastaniu się miasta. To z kolei doprowadziło do chaotycznej rozbudowy, niekontrolowanego rozrastania miasta i rozprzestrzeniania się przedmieść o niskiej gęstości zabudowy, co było spowodowane zwłaszcza tym, że poprzedni departament planowania przestrzennego zastąpiono prywatnymi firmami bez doświadczenia w planowaniu.



Jednak mniej więcej w ciągu ostatnich 20 lat gospodarka Warszawy odbiła się od dna. Do ożywienia przyczynił się głównie cykl inwestycji w infrastrukturę, w których nacisk był położony na metropolitalną skalę rozwoju i w których unikano stosowania modelu rozwoju polegającego na korzystaniu z samochodu jako głównego środka transportu. Ponadto Warszawa skorzystała na przystąpieniu Polski do UE w 2004 r., które ułatwiło swobodny przepływ do miasta europejskiej siły roboczej i kapitału.

Kluczowe działania interwencyjne objęły inwestycje w budowę i modernizację oczyszczalni ścieków oraz kolei, zakup nowego nowoczesnego taboru dla sieci metra oraz budowę obwodnicy w celu zmniejszenia korków i połączenia

miasta z innymi ważnymi ośrodkami europejskimi, takimi jak Helsinki, Berlin i Gdańsk.² Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) odegrał kluczową rolę w umożliwieniu tych działań. Od początku aktywności EBI w Polsce w 1994 r. ponad 40% kredytów Banku dotyczyło transportu. Z czasem inwestycje zaczęły także dotyczyć poprawy usług opieki zdrowotnej, społecznych i edukacyjnych w mieście.³

Warszawa uznawana jest dziś za światowe miasto klasy „alfa”, będące ważną międzynarodową atrakcją turystyczną i znaczącym ośrodkiem kulturalnym, politycznym i gospodarczym. Przewiduje się, że do 2019 roku PKB miasta będzie o 50% wyższy niż w roku 2008, dzięki czemu stanie się ono najbogatszą stolicą – obok Berlina – w Europie Środkowo-Wschodniej.⁴ Obecnie w Warszawie realizowanych jest wiele nowych inwestycji komercyjnych, znajdują się tu również jedne z najlepszych placówek medycznych w Europie Środkowo-Wschodniej, w tym jedne z największych i najnowocześniejszych instytucji onkologicznych w Europie.⁵ Nadchodząca rozbudowa w mieście drugiej linii metra otwiera duże możliwości rozwoju budownictwa mieszkaniowego, przy czym seria projektów związanych z zagęszczeniem – takich jak Projekt Powiśle – które zostały zainicjowane przez uniwersytety i inne instytucje związane z kulturą, ponownie zaktywizuje życie uliczne w kluczowych dzielnicach nadrzecznych.⁶

2. Tło historyczne rozwoju Warszawy w ostatnich latach

1939–1989

Po II wojnie światowej Warszawa utraciła pozycję czołowej metropolii kulturalnej, którą była w Europie w okresie międzywojennym. Było to spowodowane m.in. ogromnymi zniszczeniami infrastruktury fizycznej miasta, eksterminacją dużej części mieszkańców po dwóch powstaniach w 1943 i 1944 roku oraz spadkiem jakości kapitału ludzkiego.

Z tych powodów powstał pomysł przeniesienia stolicy Polski do Łodzi, która została zniszczona w znacznie mniejszym stopniu. Jednak w styczniu 1945 roku ludzie zaczęli powracać w ruiny Warszawy, a komunistyczne władze postanowiły połączyć ich we wspólnych staraniach na rzecz odbudowy miasta jako stolicy. Ostatecznie odbudowa Warszawy na zasadach gospodarki centralnie planowanej wiązała się z ograniczeniami, które były konsekwencją istniejących struktur politycznych, takich jak słabe zarządzanie gospodarką komunalną, zniesienie samorządów terytorialnych czy odejście od partycypacyjnego podejmowania decyzji w zakresie urbanistyki. Dodatkowo szeroki wpływ wywarły także podział polityczny Europy na dwa przeciwstawne bloki militarne oraz związana z nim degradacja międzynarodowej pozycji stolic krajów Europy Środkowo-Wschodniej, wraz ze stopniową marginalizacją kulturalną i polityczną oraz izolacją społeczno-ekonomiczną.

Struktury społeczno-ekonomiczne stolicy Polski były ukształtowane zgodnie z wiążącą sowiecką doktryną polityczną, której założenia były następujące: priorytetowe podejście do gospodarki przemysłowej zamiast gospodarki usługowej czy kulturalnej; niedostatecznie rozwinięte usługi, w tym usługi finansowe; nadmierne wykorzystanie zasobów naturalnych; ograniczenie roli sektora prywatnego; niedocenianie znaczenia infrastruktury technicznej oraz rozwój struktur biurokratycznych hamujących przedsiębiorczość i kreatywność. W związku z próbami wprowadzenia rozwiązań urbanistycznych stosowanych w ZSRR często promowano struktury przestrzenne, które miały niewiele wspólnego z ludzkim wymiarem zarządzania miejskiego.

Ideologia wkroczyła również w sferę planowania przestrzennego, co doprowadziło do eliminacji lub zmiany różnych kategorii ekonomicznych związanych z kształtowaniem cen gruntów, czynszów za użytkowanie gruntów itd. Jedną ze zmian wprowadzonych z przyczyn ideologicznych po II wojnie światowej był dekret z 26 października 1945 r. o własności i użytkowaniu gruntów na obszarze m.st. Warszawy, którego skutkiem było przejęcie przez władze miasta nieruchomości znajdujących się w śródmieściu. Zgodnie z obowiązującą wówczas ideologią miało to ułatwić utworzenie nowej, zgodnej z zasadami socjalizmu przestrzeni metropolitalnej na terytorium stolicy kraju. Brak demokracji utrudniał tworzenie nowoczesnych struktur przestrzennych na terenie miasta i powiązanych funkcjonalnie obszarach podmiejskich. Polityczna izolacja Polski przełożyła się na izolację przestrzenną, niedobór infrastruktury oraz brak połączeń i stosunków międzynarodowych. W rezultacie do 1989 roku Polska nie miała dostępu do najlepszych praktyk miejskich i metropolitalnych stosowanych w świecie zewnętrznym.

Zachodzące na świecie zmiany geopolityczne będące skutkiem dezintegracji systemu socjalistycznego stanowiły bardzo silny impuls rozwojowy dla Warszawy. Od czasu rozszerzenia uprawnień samorządów terytorialnych, które nastąpiło na początku lat 90. w związku z transformacją systemu w kierunku gospodarki rynkowej, oraz przystąpienia Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. Warszawa stała się jednym z najszybciej rozwijających się miast w Europie. Niemniej mimo skutecznego wprowadzenia w kraju szeregu rozwiązań, które umożliwiały eliminowanie negatywnych skutków gospodarki centralnie planowanej, w samej Warszawie nie rozwiązano skutecznie problemów związanych z reprivatyzacją, co stanowiło barierę dla szerszego rozwoju miasta. Ponadto wystąpiły liczne patologiczne zjawiska związane z zarządzaniem nieruchomościami w centrum miasta.

Istotną rolę odegrały zmiany w teorii rozwoju regionalnego. Radziecka teoria ekonomiczna miała charakter „antyprzestrzenny”, natomiast w ostatnich dziesięcioleciach pojawiły się istotne tendencje naukowe wzmacniające wymiar terytorialny. Należą do nich takie teorie, jak nowa geografia ekonomiczna (Krugman), polityka ukierunkowana terytorialnie (Barca) czy przestrzenie przepływów (Castells).⁷

Warto zwrócić uwagę na fundamentalne zmiany teorii ekonomicznych, społecznych i przestrzennych dotyczące znaczenia metropolii dla rozwoju społeczno-gospodarczego. W latach 70. i 80. uważano, że duże miasta generują wysokie koszty i są źródłem problemów społeczno-ekonomicznych. Niemniej badanie Banku Światowego wykazało, że fundamentalna zmiana w pozycji dużych miast, która nastąpiła na przełomie wieków i została odzwierciedlona w podejściu do miast – zwłaszcza większych – stanowi zasób, który może istotnie stymulować rozwój, zamiast go ograniczać⁸. OECD opracowała badania na temat szeregu metropolii na całym świecie, w których udokumentowała ich czołową rolę związaną ze zmianami w globalnej gospodarce.⁹ EBI aktywnie uczestniczył w działaniach na rzecz pokonywania barier rozwojowych, jak również generowania potencjału rozwojowego wielu europejskich miast. W ramach polityki spójności Unii Europejskiej rozpoczęto skuteczne programowanie polityki miejskiej.¹⁰ EBI również wykazał swoją ważną i coraz istotniejszą rolę w społeczno-ekonomicznym rozwoju miast w UE.¹¹

W wielu krajach stworzono podstawy krajowej polityki miejskiej, wdrażanej we współpracy z władzami krajowymi, lokalnymi i regionalnymi oraz władzami poszczególnych miast. W 2015 roku w Polsce Rada Ministrów przyjęła również Krajową Politykę Miejską 2023.¹²

Największe ośrodki miejskie znów stały się katalizatorami rozwoju – usługi wysokiego szczebla skoncentrowane w dużych miastach były źródłem dochodów i zatrudnienia, a zmiany tendencji przestrzennych doprowadziły do powrotu ludzi i działalności gospodarczej do centrów miast. Dominujące obecnie megatrendy w światowej gospodarce są generalnie korzystne dla dużych miast. Postęp technologiczny sprzyja skutecznemu radzeniu sobie z deficytem dostępności terytorialnej, a problemy środowiskowe nie stanowią już bariery dla rozwoju największych miast. Istotny wpływ na rozwój tych miast wywarło m.in. pojawienie się koncepcji gospodarki o obiegu zamkniętym. W ostatnich latach duże europejskie miasta charakteryzowały się wysokiej jakości procesami rozwojowymi oraz, w sprzyjających warunkach, dyfuzją przestrzenną do otaczających obszarów.

3. Strategiczne myślenie o rozwoju Warszawy

Niestety kultura planowania przestrzennego na szczeblu miejskim i gminnym oraz jej związek z osiąganiem celów rozwojowych jest w Polsce jeszcze w fazie początkowej. Inaczej jest w przypadku strategii województw¹³, których dokumenty opracowane w 1999 r. zostały już trzykrotnie zaktualizowane – umożliwia to dokładniejsze definiowanie rzeczywistych potrzeb oraz łączenie planów z wdrażaniem europejskich programów społeczno-ekonomicznych.¹⁴

Wprawdzie na szczeblu lokalnym strategia miejska nie ma systematycznego przełożenia na wdrażane programy (w tym programy finansowane ze środków unijnych), jednak strategie dotyczące zintegrowanych inwestycji terytorialnych, realizowane w Unii Europejskiej od 2014 r., są zwiastunem kierunku pożądanych zmian. W Polsce strategie te są realizowane przez wszystkie stolice wojewódzkie, w tym Warszawę. Należy podkreślić, że choć nie jest to obowiązkowe, większość polskich miast opracowała strategię miejską w formie dokumentu, co – z jednej strony – świadczy o myśleniu przyszłościowym, a z drugiej – ułatwia pozyskiwanie środków zewnętrznych.

W 2018 r. Rada m.st. Warszawy przyjęła nową strategię rozwoju Warszawy – Warszawa 2030 – która zastąpiła dokument z 2005 r. Obecnie istnieją trzy dokumenty strategiczne wyznaczające kierunek zmian w najbliższej i dalszej przyszłości:

- Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego Warszawy do roku 2030 (opracowana w 2015 r.),
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014–2020+ (opracowana w 2015 r. i zaktualizowana w 2017 r.),
- wspomniana wyżej strategia Warszawa 2030, przyjęta w maju 2018 r.

W ramach przeglądu tych dokumentów pod kątem celów strategicznych podkreślono szereg obszarów o szczególnym znaczeniu dla władz miasta, zarówno w kontekście samej jednostki administracyjnej, jak i obszaru metropolitalnego.

We wszystkich trzech dokumentach poruszono następujące kwestie:

- jakość życia,
- dostępność usług publicznych,
- rozwój funkcji metropolitalnych,
- odpowiednia organizacja przestrzeni miejskiej.

Tabela 1. Cele strategiczne ujęte w głównych dokumentach strategicznych

Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego Warszawy (OMW)	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	Strategia Warszawa 2030
Warszawa wraz z jej obszarem metropolitalnym jako znacząca europejska metropolia	Wzrost dostępności usług publicznych	Odpowiedzialna społeczność, z uwzględnieniem celów operacyjnych: 1) dbamy o siebie nawzajem, 2) podejmujemy wspólne decyzje dotyczące naszego miasta
Inteligentna, zintegrowana sieć transportu publicznego dla OMW	Rozwój sieci powiązań gospodarczych	Wygodna okolica, z uwzględnieniem celów operacyjnych: 1) mamy szeroki wybór miejsc zamieszkania, 2) aktywnie spędzamy czas w pobliżu domu, 3) korzystamy z usług w pobliżu domu, 4) działamy w warunkach przyjaznych dla biznesu
Ład przestrzenny, oparty na kompleksowym planowaniu, zapewniający komplementarność funkcji, estetykę, wykorzystanie istniejącego potencjału i uwzględniający zrównoważony rozwój	Poprawa jakości przestrzeni	Funkcjonalna przestrzeń, z uwzględnieniem celów operacyjnych: 1) korzystamy z atrakcyjnych przestrzeni publicznych, 2) żyjemy w czystym środowisku, 3) mamy przyjazny dla użytkownika system transportu
Zintegrowana, atrakcyjna oferta spędzania wolnego czasu, wykorzystująca naturalny, kulturowy i historyczny potencjał OMW		Innowacyjne otoczenie, z uwzględnieniem celów operacyjnych: 1) rozwijamy nasz potencjał twórczy, 2) generujemy innowacje, 3) przyciągamy talenty i liderów, 4) inspirujemy świat
Atrakcyjne warunki rozwoju przedsiębiorczości i lokowania inwestycji w sieci gospodarek miejskich		
Wysoki poziom kapitału ludzkiego i społecznego, udział mieszkańców OMW w kształtowaniu zrównoważonej metropolii opartej na idei społeczeństwa obywatelskiego		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentów strategicznych.

Co oczywiste, poszczególne dokumenty mają swoje specjalne cechy. Najnowsza strategia Warszawa 2030 nie tylko została opracowana w bardzo społeczny sposób, lecz także jest skoncentrowana na mieszkańcach i ma na celu wdrożenie koncepcji lokalnych ośrodków gwarantujących bliski dostęp do usług publicznych i innych miejsc aktywności dla mieszkańców.

Powyższe założenia strategiczne pozwalają na wyciągnięcie co najmniej dwóch wniosków. Pierwszy wniosek związany jest z dążeniem Warszawy do osiągnięcia pozycji rdzenia nowoczesnej metropolii, która gwarantuje bardzo dobre warunki życia i pracy. To dlatego tak istotna z punktu widzenia miasta jest rola inwestycji infrastrukturalnych, które rekompensują deficyty skumulowane przed okresem transformacji, a także inwestycji w zwiększanie korzyści związanych z aglomeracją, których doświadczają firmy działające w Warszawie (zwłaszcza bliski dostęp do wysokiej jakości kapitału ludzkiego).

Drugi wniosek strategiczny związany jest z koncentracją działań na projektach „miękkich”. Nie oznacza to, że w Warszawie panuje obecnie niemal optymalna sytuacja związana z infrastrukturą i że wkrótce miasto nie będzie mieć problemów dotyczących liczby i jakości dróg lub połączeń transportowych z sąsiednimi obszarami. Niemniej projekty wzmacniające sieci współpracy – w mieście, w metropoliach oraz w otoczeniu krajowym i międzynarodowym miasta – powinny odgrywać coraz ważniejszą rolę w określaniu struktury podejmowanych działań.

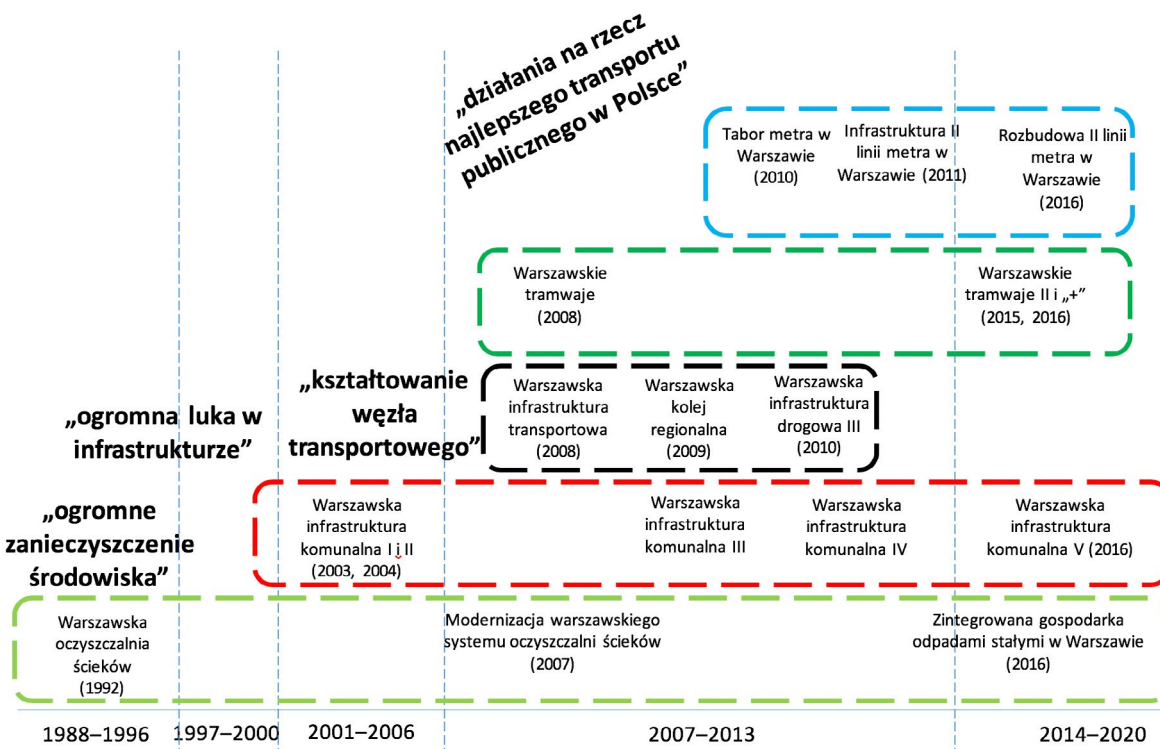
4. Znaczenie wsparcia finansowego EBI dla rozwoju Warszawy

Zaangażowanie zasobów EBI w rozwój Warszawy jest wieloaspektowe. Z jednej strony są środki, które zostały przyznane wyłącznie na rzecz samorządu warszawskiego w formie dość precyzyjnie sformułowanych celów. Z drugiej strony, będąc stolicą zarówno kraju, jak i regionu, Warszawa jest miejscem, w którym wdrażane są projekty finansowane przez EBI, mimo że mogą się one znajdować w budżetach innych instytucji, a miasto jest tylko pośrednim beneficjentem tych projektów. Przykładem tego jest wsparcie dla sektora przedsiębiorstw, którego znaczna część działa w Warszawie. Kolejnym przykładem jest budowa połączeń transportowych między Warszawą a innymi miastami.

Dlatego podczas sporządzania listy projektów do bardziej szczegółowego omówienia w niniejszym badaniu jako główne kryterium zastosowaliśmy pytanie: kto może być administratorem tych funduszy? Ważne było zilustrowanie znaczenia tych inwestycji, za które w pełni odpowiedzialne są lokalne władze Warszawy. Zrobiliśmy tutaj jeden wyjątek. Aby zilustrować istotę kompleksowego podejścia do rozwoju lokalnego na różnych szczeblach administracji, uwzględniliśmy Warszawską Kolej Dojazdową – przedsięwzięcie realizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego.

W ramach przeglądu bazy danych projektów wybrano 21 projektów infrastrukturalnych, które – biorąc pod uwagę okresy programowania działań EBI (1988–1996, 1997–2000, 2001–2006, 2007–2013, 2014–2020) – dotyczą okresu 2007–2013 (rysunek 1). Postanowiliśmy połączyć je tematycznie, co nie było trudne z uwagi na ciągłe inwestycje miasta w określone obszary życia społeczno-gospodarczego.

Rysunek 1. Wybrane linie kredytowe EBI dla Warszawy



Źródło: Opracowanie własne.

4.1 Walka z ogromnym zanieczyszczeniem środowiska

W 1989 r. w Warszawie funkcjonował system wodociągów i oczyszczalni ścieków, który – choć najnowocześniejszy w roku 1886 (gdy taki system funkcjonował tylko w sześciu miastach w Europie) – u progu transformacji był już bardzo przestarzały (Zespół Stacji Filtrów jest obecnie wpisany do rejestru zabytków). Zespół Stacji Filtrów był jedynym punktem odbioru ścieków z systemu kanalizacji prawo- i lewobrzeżnych dzielnic miasta, który przez dziesięciolecia nie był modernizowany ani rozbudowywany. Do poprawy sytuacji istotnie przyczyniło się uruchomienie w 1991 r. oczyszczalni ścieków, która odbierała ścieki z prawobrzeżnej części Warszawy (ścieki z północnej lewobrzeżnej części miasta były jeszcze przez jakiś czas usuwane do Wisły). Warto zauważyć, że poprawa sytuacji w Warszawie spowodowała pozytywne zmiany dla mieszkańców innych miast położonych wzdłuż Wisły. Inwestycja, którą zrealizowano w 1991 r., była zaplanowana jako pierwszy etap szeregu kolejnych działań na rzecz poprawy gospodarki ściekowej w mieście. Oczyszczalnia „Czajka” była sukcesywnie rozbudowywana i modernizowana wraz z systemem kanalizacji, głównie dzięki finansowaniu ze środków unijnych. Istotny wpływ na przebieg tego procesu wywarły również dwa duże kredyty EBI (o łącznej wartości około 45 mln EUR).

Ze środków EBI sfinansowano także inne ważne działania interwencyjne z zakresu ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców. Niedawno wybrano wykonawcę najnowocześniejszej spalarni odpadów w Polsce (umowa z EBI dotycząca zintegrowanej gospodarki odpadami stałymi w Warszawie, „Warsaw Integrated Solid Waste Management”, 2016 r.). Spalarnia nie będzie dużym obciążeniem dla otoczenia (dzięki zastosowaniu systemów filtrów i systemu próżniowego do zbierania odpadów z samochodów ciężarowych). Ponadto przyczyni się ona do likwidacji istniejącego wysypiska śmieci na Radiowie. W ramach tego projektu EBI sfinansuje budowę i funkcjonowanie wielkowskalowej spalarni (dwie jednostki o całkowitej mocy nominalnej wynoszącej 265 200 ton rocznie), umożliwiającej kogenerację energii elektrycznej i ciepłej, oraz zakładu odzysku materiałów.

4.2 Wypełnianie ogromnej luki w infrastrukturze

Na początku transformacji Warszawa, podobnie jak cała Polska, ucierpiała z powodu słabej infrastruktury technicznej, która wpłynęła negatywnie na wszystkie sektory. Występowały opisane wyżej problemy związane z wodociągami i oczyszczalniami ścieków, przy czym długa lista innych wyzwań, które stanęły przed miastem, obejmuje między innymi infrastrukturę drogową, stan budynków mieszkalnych i publicznych oraz zbyt małą liczbę mostów.

Ten złożony i wieloaspektowy problem został częściowo rozwiązany dzięki kilku liniom kredytowym „Warszawska infrastruktura komunalna” („Warsaw Municipal Infrastructure”). W latach 1992–2016 dla Warszawy otwarto pięć takich linii w kolejnych okresach wskazanych na rysunku 1. Skalę problemu i zasięg działań interwencyjnych niezbędnych do poprawy jakości życia w mieście ilustrują dane dotyczące inwestycji zrealizowanych dzięki pierwszej linii kredytowej (około 47,5 mln EUR). Należy podzielić wszystkie inwestycje współfinansowane kredytem EBI na inwestycje miejskie i inwestycje realizowane przez władze dzielnicowe (Warszawa jest podzielona na 18 dzielnic).

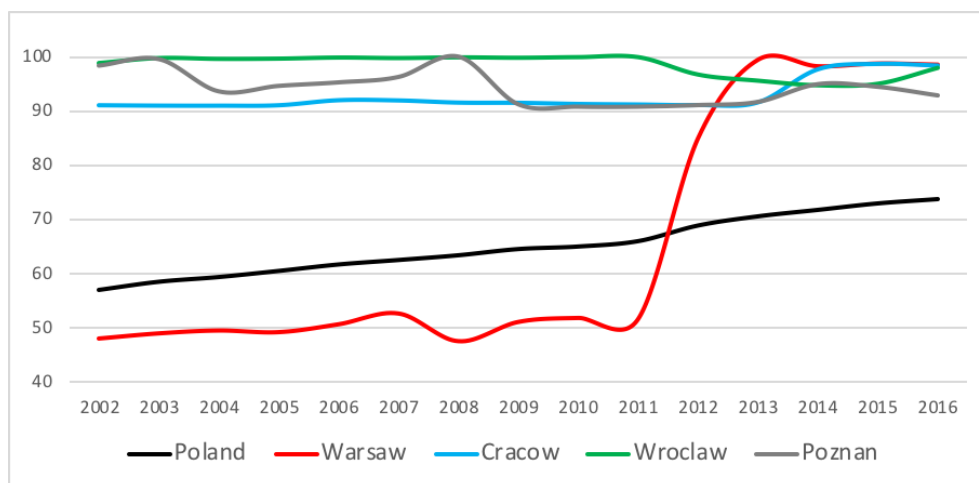
Projekty na poziomie miejskim (prawie 160) były skoncentrowane tematycznie na służbie zdrowia. Prawie 100 projektów dotyczyło modernizacji budynków, zakupu sprzętu oraz adaptacji infrastruktury dla niepełnosprawnych w szpitalach, punktach opieki ambulatoryjnej i instytucjach służby zdrowia, jak również w placówkach opieki medycznej i leczniczych. Oprócz sfery zdrowia i opieki zdrowotnej, środki EBI zostały przeznaczone na modernizację ważnych szlaków drogowych (tunel drogowy na trasie wschód-zachód, Wał Miedzeszyński, Trasa Łazienkowska i Trasa Toruńska) oraz projekty związane z modernizacją I linii metra. Dzięki środkom pozyskanym w ramach linii kredytowej „Warszawska infrastruktura komunalna I” na szczeblu ogólnomiejskim zostały także wdrożone działania modernizacyjne w ośrodkach kultury (głównie w teatrach) i ośrodkach sportu. Inwestycje realizowane przez poszczególne dzielnice dotyczyły głównie infrastruktury drogowej (ponad 200 ulic zostało zmodernizowanych i przebudowanych, ulepszono system oświetlenia) oraz infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. Około 50 warszawskich szkół uzyskało wsparcie na poprawę warunków do nauki.

Kolejny program, „Warszawska infrastruktura komunalna II” (ponad 128 mln EUR), obejmował inwestycje drogowe (142 drogi w ramach projektów wdrożonych przez poszczególne dzielnice), 13 inwestycji dotyczących dróg krajowych,

wojewódzkich i powiatowych w Warszawie oraz jedną z najważniejszych inwestycji w tym czasie – budowę Trasy Siekierkowskiej. Ponadto w szkołach zrealizowano 26 projektów (budowa szkolnych boisk sportowych i modernizacja budynków szkół).

Dwa projekty, które zrealizowano w tym czasie, miały dla Warszawy znaczenie reprezentacyjne. Środki EBI wsparły modernizację Krakowskiego Przedmieścia (odnowiono także powierzchnię ulicy), które jest głównym historycznym, prestiżowym szlakiem turystycznym miasta. Drugi projekt dotyczył współfinansowania budowy Muzeum Powstania Warszawskiego.

Rysunek 2. Odsetek mieszkańców korzystających z oczyszczalni ścieków (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Fakt, że projekty realizowane w latach 2009–2011 dotyczyły głównie dróg, świadczy o znaczącej potrzebie modernizacji infrastruktury. Zakres działań podejmowanych w innych sferach życia społeczno-gospodarczego zwiększył się w późniejszym okresie. Spośród 285 projektów wdrożonych w ramach programu „Warszawska infrastruktura komunalna III” (suma dwóch alokacji wyniosła ponad 200 mln EUR) około 140 dotyczyło budowy i modernizacji systemu dróg, 26 dotyczyło renowacji parków, skwerów i terenów zielonych, a 17 – infrastruktury kulturalnej. W ramach programu zrealizowano także 16 projektów związanych z budową i modernizacją placów zabaw dla dzieci oraz 13 projektów dotyczących infrastruktury sportowej i rekreacyjnej (w tym ścieżek rowerowych). W ramach tej alokacji podjęto decyzje dotyczące innych projektów ważnych dla rozwoju miasta. Dotyczyły one budowy centrum przedsiębiorczości z biurami na wynajem dla małych firm.

W ramach programu „Warszawska infrastruktura komunalna IV” (250 mln EUR) zrealizowano projekty dotyczące obszarów tematycznych wcześniej uruchomionych przedsięwzięć. Spośród 136 projektów 30 dotyczyło budowy i rozbudowy dróg i ulic, 15 dotyczyło modernizacji oświetlenia, 10 dotyczyło sygnalizacji świetlnej, a kolejnych 10 – modernizacji szpitali i innych placówek opieki zdrowotnej. Niemniej większość projektów (51) dotyczyła szeroko pojętej edukacji wchodzącej w zakres odpowiedzialności samorządów terytorialnych (żłobków, szkół podstawowych, gimnazjów i szkół średnich). Działania w tym obszarze obejmowały budowę i rozbudowę budynków edukacyjnych, termomodernizację budynków oraz budowę boisk sportowych i sal gimnastycznych. Kontynuowano także inwestycje w dziedzinie opieki zdrowotnej i infrastruktury kulturalnej. Ze środków EBI zostało sfinansowane Centrum Kreatywności Targowa, będące elementem programu rewitalizacji prawobrzeżnej dzielnicy Praga, a przede wszystkim – częścią koncepcji związanej ze stworzeniem Warszawskiej Przestrzeni Technologicznej (w Warszawie nadal nie ma parków technologicznych). Centrum to jest obecnie ważnym miejscem w Warszawie, w którym odbywają się szkolenia, konferencje i spotkania mieszkańców. Na uwagę zasługuje również finansowe wsparcie rozbudowy infrastruktury instytucji wspierających dzieci i rodziny w potrzebie (Centrum Wspierania Rodzin oraz Ośrodek Wspierania Dziecka i Rodziny).

4.3 Kształtowanie systemu transportowego

W 1989 roku Warszawa była jedną z niewielu europejskich stolic bez dostępu do autostrady, a w samym mieście istniał system głównych międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, które przebiegały praktycznie przez centrum. Problem związany z transportem należało rozwiązać na kilku poziomach:

- 1) reorganizacja głównych krajowych i międzynarodowych szlaków komunikacyjnych w mieście,
- 2) ulepszenie połączeń transportowych w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym,
- 3) ulepszenie połączeń transportowych z innymi ośrodkami miejskimi w Polsce i za granicą.

Problemy na pierwszym z tych poziomów rozwiązano częściowo dzięki dużym inwestycjom w ramach linii kredytowych „Warszawska infrastruktura komunalna III” i „Warszawska infrastruktura komunalna IV”. W 2011 roku EBI przyznał Warszawie kredyt w ramach linii „Warszawska infrastruktura drogowa III”. Środki przyznano na trzy ważne dla miasta inwestycje:

- budowa ulicy Nowolazurowej, znacząca poprawa stanu szlaku komunikacyjnego wschód-zachód,
- modernizacja węzła komunikacyjnego przy ulicy Siekierkowskiej w celu rozładowania zatorów w lewobrzeżnej, południowej części miasta,
- rozbudowa i modernizacja ulicy Marsa, która miała się istotnie przyczynić do rozwiązywania problemów komunikacyjnych we wschodniej części Warszawy.

Te trzy inwestycje są jedynie małą częścią „dużej” infrastruktury drogowej. Wchodzą one w zakres przedsięwzięcia związanego z planowaną obwodnicą Warszawy – elementu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), na rzecz której miasto otrzymało środki w ramach dodatkowych specjalnych linii kredytowych EBI („Obwodnica Warszawy – TEN”) w latach 2009, 2012 i 2015 (na łączną kwotę 865 mln EUR).

Problemy transportowe drugiego rodzaju – tj. połączenia transportowe w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym – rozwiązano również w ramach projektu budowy obwodnicy Warszawy, przy czym istotny element w tym przypadku stanowiły połączenia kolejowe mające poprawić bezpośredni dojazd z obrzeży miasta do centrum. Projekt „Warszawska Kolej Regionalna” (w 2009 roku przyznano na ten cel środki w wysokości 37 mln EUR) odegrał zasadniczą rolę w realizacji powyższego przedsięwzięcia. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego wykorzystał środki EBI na zakup nowych wagonów dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD), która obsługuje trasę Warszawa – Grodzisk Mazowiecki. Ta południowo-zachodnia część warszawskiej metropolii charakteryzuje się dynamicznym rozwojem funkcji gospodarczych i wzrostem liczby mieszkańców. Należy przy tym podkreślić, że ze środków unijnych sfinansowano również modernizację innych kolei obsługujących obszar metropolitalny oraz zakup nowych pociągów i zapewnienie dojazdu kolejowego do głównego krajowego lotniska, Warszawa-Okęcie.

Trzeci wymiar problemów transportowych ma związek z połączeniami między Warszawą a głównymi ośrodkami miejskimi w Polsce i za granicą. W tym wymiarze środki EBI również odegrały istotną rolę, choć nie zostały przekazane bezpośrednio władzom Warszawy. Do najważniejszych inwestycji ulepszających połączenia krajowe i międzynarodowe w Warszawie należą:

- środki na rozbudowę i modernizację linii kolejowych, z uwzględnieniem linii na trasach Warszawa – Berlin, Warszawa – Terespol (w kierunku Białorusi), Warszawa – Sadowne (Rail Baltica), Warszawa – Lublin oraz Warszawa – Radom,
- zakup przez PKP Intercity nowoczesnych, szybkich pociągów na potrzeby linii Gdańsk – Warszawa – Wiedeń,
- zakup przez Polskie Linie Lotnicze LOT około 50 samolotów na potrzeby lotów regionalnych z lotniska Okęcie w Warszawie.

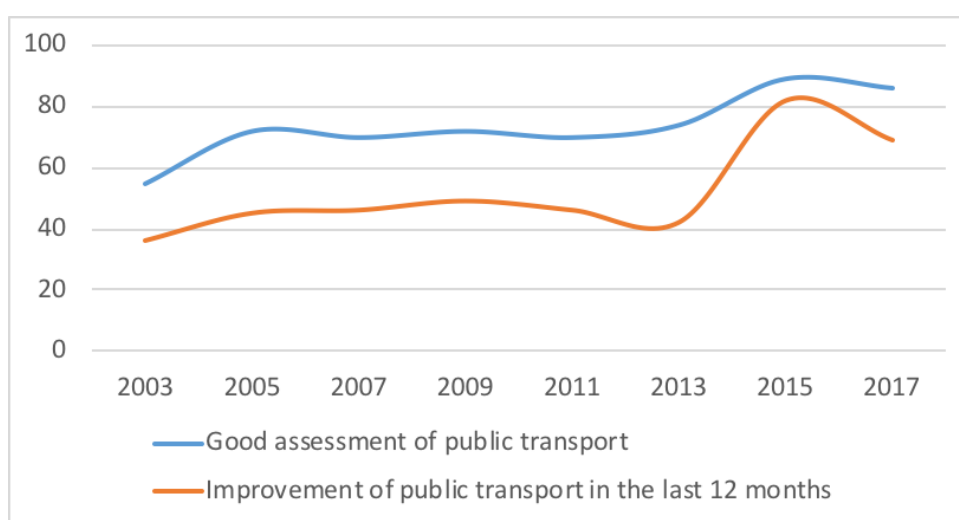
4.4 Działania na rzecz najlepszego transportu publicznego w Polsce

Warszawa stopniowo rozwija swój system transportowy, z uwzględnieniem przewozów transportem publicznym (autobusy, tramwaje, metro, Szybka Kolej Miejska), ruchu rowerowego (sieci ścieżek rowerowych i system wypożyczenia rowerów) oraz organizacji ruchu na najbardziej zatłoczonych drogach przez wprowadzenie pasów dla autobusów publicznych i taksówek.

Dzięki wszystkim inwestycjom przeprowadzonym w ciągu ostatnich dwudziestu lat (sfinansowanym z różnych środków, a głównie z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych) system transportu publicznego w Warszawie jest obecnie najlepszy w Polsce. Mieszkańcy Warszawy to doceniają (rysunek 3). Badanie przeprowadzone przez Urząd Miasta na reprezentatywnej próbie mieszkańców Warszawy wykazało, że:

- zadowolenie z transportu w mieście jest już stabilne i wysokie,
- mieszkańcy miasta zauważyli pozytywne zmiany, które zachodzą w Warszawie z roku na rok.

Rysunek 3. Odsetek mieszkańców pozytywnie oceniających transport publiczny w Warszawie (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Barometru Warszawskiego.

Z uwagi na wysoką jakość transportu publicznego 60% mieszkańców Warszawy oświadczyło, że codziennie korzysta z tej formy transportu – polska stolica zajmuje dzięki temu 13. miejsce wśród 83 miast uwzględnionych w badaniu jakości życia.¹⁵ Zgodnie z badaniem EUROSTAT, które objęło 28 stolic państw członkowskich UE, dzięki podjętym inwestycjom transportowym w połowie bieżącej dekady w Warszawie był największy odsetek podróżnych korzystających z miejskiego transportu publicznego.

Kluczowe inwestycje w tym obszarze, które zostały sfinansowane kredytami EBI, były następujące:

- zakup wagonów I linii metra w 2010 roku oraz, przede wszystkim, budowa i dalsza rozbudowa II linii metra. W ramach programu „Tabor metra w Warszawie” zakupiono 35 jednoprzestrzennych sześciowagonowych pociągów metra, z których 20 będzie obsługiwać aktualnie budowaną nową linię II warszawskiego metra, a pozostałych 15 wagonów posłuży do zwiększenia częstości przejazdów na istniejącej linii I (135 mln EUR);
- budowa – ze środków przyznanych w 2011 roku („II linia metra w Warszawie”) – odcinka nowej linii metra o długości 6,7 km z siedmioma nowymi stacjami oraz rozbudowa istniejącej stacji postojowej na Kabatach (łączna kwota wyniosła niemal 240 mln EUR);
- przyznanie w 2016 roku linii kredytowej na drugi etap rozbudowy II linii metra, obejmującej odcinek o długości 16,4 km, na którym umieszczono kolejnych sześć stacji, jak również na zakup 59 nowych pociągów na potrzeby linii I i II oraz budowę nowej stacji postojowej metra.

Inwestycje w miejską sieć tramwajową również były skoncentrowane na modernizacji i rozwoju. W 2008 roku w ramach projektu „Warszawskie tramwaje” przyznano środki w wysokości 230 mln EUR, natomiast w 2015 roku na potrzeby projektu „Warszawskie tramwaje II” przeznaczono środki w wysokości 191 mln EUR. EBI sfinansował na przykład zakup nowego taboru oraz modernizację i rozbudowę infrastruktury tramwajowej zgodnie z planem inwestycyjnym warszawskiej spółki tramwajowej. W ramach drugiej linii kredytowej sfinansowano budowę nowych linii tramwajowych w mieście oraz zakupiono tabor tramwajowy. Nowa linia kredytowa EBI, która została uruchomiona w 2016 roku, umożliwi Warszawie zakup nowych wagonów tramwajowych oraz, przede wszystkim, budowę nowej linii tramwajowej do dzielnicy Wilanów w południowej części miasta. Inwestycja ta będzie odpowiedzią na silną urbanizację, jaka nastąpiła w Wilanowie w ostatnich latach, i na coraz większe problemy transportowe w tej części miasta.

5. Jaka będzie przyszłość Warszawy?

Rozwój Warszawy, osiągnięty w dużej mierze dzięki inteligentnemu wykorzystaniu czynników zewnętrznych i sukcesywnemu budowaniu oddolnego potencjału, jest wielowymiarowym sukcesem.

Pierwszy aspekt dotyczy pozycji rozwojowej Warszawy w porównaniu z innymi stolicami Europy Środkowo-Wschodniej, jak również z konkurencją w kraju. Wzrost i poziom PKB na mieszkańca w Warszawie jest imponujący (tabela 2), nawet bez uwzględnienia korzystnego parytetu siły nabywczej. Miasto odnotowało jeden z największych przyrostów w UE wśród jednostek terytorialnych NUTS 3¹⁶. Wzrost PKB na kilometr kwadratowy w cenach bieżących w latach 2004–2014 wyniósł 207%, a wzrost PKB na mieszkańca w tym samym okresie wyniósł 191% (tabela 3). Oznacza to, że PKB Warszawy na kilometr kwadratowy w 2014 roku wynosił 438 mln PLN, natomiast w innych polskich metropoliach był na poziomie od 112 mln do 186 mln PLN, przy czym średnia w Polsce wynosiła tylko 5,5 mln PLN. Pod względem wartości na mieszkańca kwoty te wynosiły odpowiednio: 131 000 PLN (Warszawa), od 56 000 do 89 000 PLN (inne polskie metropolie) oraz prawie 45 000 PLN (Polska). Taki układ wartości obserwuje się zarówno w samej stolicy, jak i w obszarze funkcjonalnym Warszawy.

Tabela 2. Produkt krajowy brutto na mieszkańca według parytetu siły nabywczej w polskich metropoliach w latach 2004–2014, UE-28 = 100

Miasto	2004	2014	Zmiana 2004–2014
Warszawa	144	199	+55
Kraków	78	110	+32
Łódź	61	85	+24
Poznań	103	135	+32
Gdańsk–Gdynia–Sopot	75	94	+19
Wrocław	72	112	+40
Polska	56	68	+12

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego i Urzędu Statystycznego w Katowicach, 2006 i 2016 r., Warszawa – Katowice

Tabela 3. Produkt krajowy brutto na km² i na mieszkańca w cenach bieżących w latach 2004 i 2014

Miasto	PKB na km ² w mln PLN		Wzrost w PKB na km ² 2004–2014	PKB na mieszkańca w tys. PLN		Wzrost w PKB na mieszkańca 2004–2014
	2004	2014		2004	2014	
Warszawa	212	438	207	68,7	131,0	191
Kraków	87	168	193	37,5	72,3	193
Łódź	77	135	175	29,1	55,6	191
Poznań	107	186	174	49,1	89,0	181
Gdańsk–Gdynia–Sopot	63	112	178	34,7	61,9	178
Wrocław	77	159	206	34,3	73,4	214
Polska	3,0	5,5	183	24,2	44,7	185

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego i Urzędu Statystycznego w Katowicach, 2006 i 2016 r., Warszawa – Katowice

Drugi wymiar sukcesu polega na zwiększeniu potencjału demograficznego miasta. Co ważne, różne symulacje trendów demograficznych i ostatnie strategiczne wybory świadczą o „kompaktowym” charakterze Warszawy. Miasto liczące 1,7 miliona mieszkańców nie zamierza zwiększyć swojej populacji do 3–4 milionów, mimo dostępności wolnych terenów inwestycyjnych i względnie dużego obszaru (pięciokrotnie większego niż obszar Paryża). Jest jasne, że znaczący wzrost liczby mieszkańców przełożyłby się na spadek jakości życia, o ile wraz z nim nie podjęto by inwestycji w infrastrukturę społeczną.

Biorąc pod uwagę aktualne trendy i wyzwania stojące przed Warszawą, które określono w najnowszej strategii rozwoju miasta, można oczekiwać, że miasto będzie rozwijać się w następujących kierunkach (wspieranych już ze źródeł zewnętrznych, takich jak środki EBI):

- **Globalna Warszawa.** Wzmocnienie krajowych i międzynarodowych funkcji metropolitalnych przez wywieranie jeszcze silniejszego wpływu w ramach różnych sieci współpracy (politycznych, biznesowych, naukowych i kulturowych). W dłuższej perspektywie działania w tym zakresie będą wspierane z unijnych środków na rzecz innowacji oraz przez tworzenie różnych projektów współpracy, w ramach których Warszawa będzie nadal w pełni wykorzystywać swoje dobre relacje z Berlinem i innymi stolicami europejskimi. Na podstawie danych globalnej sieci ośrodków analitycznych Globalisation and World Cities Research Network, która co dwa lata opracowuje ranking światowych miast, pozycja Warszawy w rankingu w ostatnich dziesięcioleciach stopniowo się poprawiała: w 2010 r. Warszawa zajęła 37. miejsce, w 2012 r. – 32. miejsce, a w 2016 r. osiągnęła 18. pozycję pod względem globalnego wskaźnika połączeń sieciowych¹⁷. Wysoka pozycja Warszawy wynika przede wszystkim z rozwoju funkcji metropolitalnych w ciągu ostatnich dwóch dekad na skalę rzadko spotykaną w Europie. Zjawisko to ilustrują między innymi: rozmiar, jakość i większa dostępność przestrzeni biurowych, handlowych i magazynowych¹⁸; rosnące znaczenie Warszawy jako ośrodka badawczego; skala działalności edukacyjnej i kulturalnej; wielkość i jakość sektora usług biznesowych; skala koncentracji technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz rozwój i skala transformacji strukturalnej, w tym struktury zatrudnienia.
- **Mobilna Warszawa.** Wykonanie kluczowych planów infrastruktury drogowej w samej Warszawie oraz ulepszenie połączeń transportowych (głównie kolejowych) przyczynią się do dalszego umacniania pozycji miasta i jego obszaru metropolitalnego jako głównego ośrodka rozwoju w kraju. Trudno jednoznacznie oszacować przyszły wpływ sztandarowej planowanej inwestycji obecnego rządu – Centralnego Portu Komunikacyjnego, położonego w odległości około 60 km od Warszawy – która będzie się wiązać z zamknięciem największego lotniska w Polsce, Warszawa-Okęcie.
- **Nadająca się do życia Warszawa.** Dzięki nowej strategii Warszawy władze miasta wykazują wielką troskę o jakość życia mieszkańców Warszawy, angażując ich w proces współzarządzania i budowania odpowiedzialnej społeczności. To dlatego tak ważne jest bieżące planowanie przez EBI środków na finansowanie taniego budownictwa mieszkaniowego („Kredyt na mieszkania przystępne cenowo w Warszawie Północnej” i „Kredyt na mieszkania przystępne cenowo w Warszawie Południowej”).
- **Zielona i czysta Warszawa.** Rozwój wygodnej przestrzeni dla mieszkańców – która obecnie charakteryzuje się dobrymi połączeniami transportowymi, terenami rekreacyjnymi i czystością Wisły (dzięki wyżej opisanym inwestycjom rzeka zaczyna pełnić oczekiwaną funkcję związaną z połączeniem prawobrzeżnych i lewobrzeżnych dzielnic stolicy) – będzie uwzględniała koncepcję „centrów lokalnych”. Oznacza to dalsze inwestycje w infrastrukturę społeczną w całym mieście i nacisk na jeszcze lepszy transport publiczny. Jednocześnie deweloperzy będą wywierać presję na dalszy rozwój funkcji usługowych i mieszkaniowych. Warszawa oferuje już dobre połączenia transportowe, systematycznie rosnącą jakość przestrzeni publicznej oraz dużą ilość wysokiej jakości terenów zielonych. Niewątpliwie priorytetem musi być skuteczne rozwiązanie problemu fundamentalnej poprawy jakości powietrza, a także społeczna, ekonomiczna i przestrzenna rewitalizacja niektórych z wcześniej zaniedbanych części miasta.

Ogólnie rzecz biorąc, oznacza to, że szerokie zaangażowanie EBI może obejmować zarówno działania „twarde”, jak i „miękkie”, co umożliwi wykorzystanie społeczno-ekonomicznego potencjału Warszawy oraz dyfuzję procesów rozwojowych zachodzących w stolicy w różnych wymiarach przestrzennych: międzynarodowym, krajowym, regionalnym, metropolitalnym i lokalnym.

Bibliografia

Barca F., 2009, An Agenda for a Regional Cohesion Policy. A place based approach to meeting European Union challenges and expectations, Independent Report prepared at the request of D. Huebner, Commissioner for Regional Policy, Bruksela.

Castells M., 1997, The Power of Identity, The Information Age: Economy, Society and Culture Vol. II. Cambridge, MA; Oxford, Wielka Brytania: Blackwell.

Castells, M., 1996, The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture Vol. I. Cambridge, MA; Oxford, Wielka Brytania: Blackwell.

Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Katowicach, 2006, Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne w 2004 r., Warszawa–Katowice.

Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Katowicach, 2016, Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne w 2014 r., Warszawa–Katowice.

Clark G. et al, 2017, The EIB in Cities, Europejski Bank Inwestycyjny.

Dziemianowicz W., Szmigiel-Rawska K., Nowicka P., Dąbrowska A., 2012, Planowanie strategiczne. Poradnik dla pracowników administracji publicznej, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

Komisja Europejska, 2016, Establishing the Urban Agenda for the EU, Pact of Amsterdam, Bruksela.

Unia Europejska, 2016, Quality of the European Cities 2015, Luksemburg.

Fujita M., Krugman P., Venables A. J., 2001, The Spatial Economy. Cities, Regions and International Trade, The MIT Press, Cambridge-Londyn.

Gill J., 2010, Regional development policies: place-based or people-centred, Bank Światowy, Washington D. C., październik.

Globalisation and World Research Network (GaWC) Research Bulletins, 2012, 2014, 2016.

Krugman P., 1995, Development, Geography and Economic Theory, The Massachusetts Institute of Technology Press, Cambridge.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2015, Krajowa Polityka Miejska 2023, Warszawa.

OECD, 2006, Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy, Paryż.

OECD, 2011, Urban Policy Reviews, Polska, Paryż-Warszawa.

OECD, 2016, Urban Policy Reviews: The Metropolitan Region of Rotterdam – the Hague, Holandia, Paryż.

Polski Rynek Nieruchomości, 2016, wydanie z 2016 r., Warszawa.

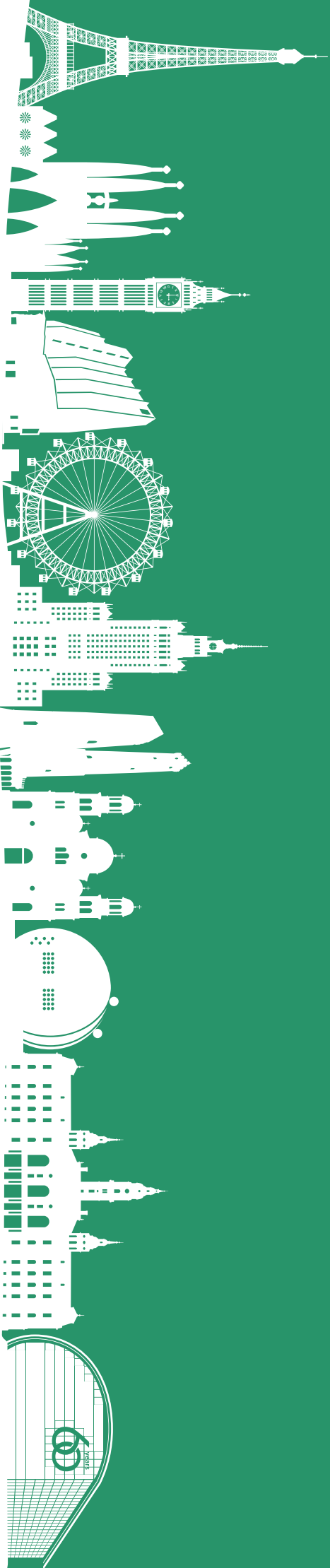
Bank Światowy, 2009, raport o rozwoju świata z 2009 r. Reshaping Economic Geography, Waszyngton.

Przypisy

- 1 <http://europe.uli.org/wp-content/uploads/sites/3/ULI-Documents/The-Density-Dividend-Warsaw-case-study-FINAL.pdf>
- 2 www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2017/2017-030-ebi-kredyty-dla-polski-w-2016-w-wysokosci-4-44-mld-euro-w-tym-603-mln-euro-w-ramach-planu-junckera.htm; www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2009/2009-092-eib-supports-with-eur-565-million-construction-of-warsaw-motorway-ring-road
- 3 europa.eu/rapid/press-release_BEI-14-159_en.pdf
- 4 www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/02/weodata/weorept.aspx?pr.x=86&pr.y=18&sy=2015&ey=2015&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=964&s=PPPEX&grp=0&a=
- 5 <https://web.archive.org/web/20081201112737/www.apta.org/AM/Template.cfm?Section=Home&TEMPLATE=%2FCM%2FHTMLDisplay.cfm&CONTENTID=28705>
- 6 <http://europe.uli.org/wp-content/uploads/sites/3/ULI-Documents/The-Density-Dividend-Warsaw-case-study-FINAL.pdf>
- 7 Barca F., 2009, An Agenda for a Regional Cohesion Policy. A place based approach to meeting European Union challenges and expectations, Independent Report prepared at the request of D. Huebner, Commissioner for Regional Policy, Bruksela; Castells M., 1997, The Power of Identity, The Information Age: Economy, Society and Culture Vol. II. Cambridge, MA; Oxford, Wielka Brytania: Blackwell; Castells, M., 1996, The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture Vol. I. Cambridge, MA; Oxford, Wielka Brytania: Blackwell; Fujita M., Krugman P., Venables A. J., 2001, The Spatial Economy. Cities, Regions and International Trade, The MIT Press, Cambridge – Londyn, oraz Krugman P., 1995, Development, Geography and Economic Theory, The Massachusetts Institute of Technology Press, Cambridge.
- 8 Gill J., 2010, Regional development policies: place-based or people-centred, Bank Światowy, Washington D. C., październik; również Bank Światowy, 2009, raport o rozwoju świata z 2009 r. Reshaping Economic Geography, Waszyngton.
- 9 Dostępne są badania dotyczące następujących miast europejskich: Madryt (2007), Stambuł (2008), Kopenhaga (2009), Wenecja (2010), Bergamo (2016), Rotterdam – Haga (2016). Także: OECD, 2006, Territorial Reviews, Competitive Cities in the Global Economy, Paryż.
- 10 Komisja Europejska, 2016, Establishing the Urban Agenda for the EU, Pact of Amsterdam, Bruksela.
- 11 Clark G. et al, 2017, The EIB in Cities, EBI.
- 12 Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2015, Krajowa Polityka Miejska 2023, Warszawa.
- 13 Polska podzielona jest na 16 województw, które są także jednostkami terytorialnymi NUTS 2 (według wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych). Województwami zarządzają rady samorządu terytorialnego wybierane przez rady wojewódzkie, które z kolei są wybierane w wyborach powszechnych. Odpowiedzialność województw obejmuje także politykę rozwoju regionalnego opartą na ich własnych zasobach oraz systemie państwowych dotacji rządowych. Fundusze strukturalne UE wdrażane przez polskie regiony stanowią około 40% całkowitej kwoty alokacji przyznanej Polsce.
- 14 Dziemianowicz W., Szmigiel-Rawska K., Nowicka P., Dąbrowska A., 2012, Planowanie strategiczne. Poradnik dla pracowników administracji publicznej, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- 15 Unia Europejska, 2016, Quality of the European Cities 2015, Luksemburg.
- 16 Wspólna klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych.
- 17 Drugie polskie miasto, Wrocław, znalazło się w rankingu na 211. miejscu.
- 18 Według magazynu Polski Rynek Nieruchomości (wydanie z 2016 r., Warszawa 2016) około 53% przestrzeni biurowej, 25% przestrzeni handlowej i 32% przestrzeni magazynowej siedmiu największych polskich miast skoncentrowane jest w Warszawie. Przestrzenie biurowe i magazynowe są dużo większe niż w Pradze czy Budapeszcie.

Wojciech Dziemianowicz (po prawej) jest profesorem nadzwyczajnym na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego oraz członkiem Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk. Pełnił funkcję kluczowego eksperta w zakresie strategii rozwoju „Warszawa 2030” i kierował pięcioma projektami badawczymi finansowanymi przez Narodowe Centrum Nauki. **Jacek Szlachta** kieruje Katedrą Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie i jest zastępcą przewodniczącego Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk. Był stypendystą Massachusetts Institute of Technology i Strathclyde University oraz doradcą przewodniczącego Komisji Rozwoju Regionalnego w Parlamencie Europejskim. Współpracował z unijnymi programami pomocowymi, Europejską Siecią Obserwacyjną Planowania Przestrzennego, OECD i Bankiem Światowym.





Europejski
Bank
Inwestycyjny

