Z dr. Łukaszem Zaborowskim rozmawia Krzysztof Wołodźko

– Rozmawiamy w Radomiu. Okazuje się, że aby tu dotrzeć z Krakowa na 14.00 bezpośrednim pociągiem, który jedzie 160 minut, musiałbym wsiąść w taki przed 7.00. Następny bezpośredni jest dopiero po 15.00. Ostatni bezpośredni pociąg z Radomia do Krakowa wyjeżdża po 18.00. Gdyby na niego nie zdążyć, to owszem, można się dostać pociągiem z Radomia do Krakowa, ale podróż z przesiadką będzie trwała co najmniej 4,5 h. Wersja krajoznawcza: 9,5 h. To wymowne.

– **Łukasz Zaborowski:** W „komunistycznych czasach" ostatni pociąg z Krakowa do Radomia wyjeżdżał po 21.00. Linia kolejowa numer osiem, czyli Kraków – Warszawa, która łączyła te ośrodki jako pierwsza i biegnie przez aglomerację staropolską – Kielce i Radom, podlega obecnie tzw. efektowi tunelu. Polega on na tym, że gdy stworzymy alternatywą linię, która z jakichś względów jest lepiej obsługiwana, to siłą rzeczy przewoźnicy ograniczają liczbę i jakość połączeń na tej starej. Doświadczamy tego dziś w Kielcach i Radomiu. Odkąd dla przewozów pasażerskich została udostępniona Centralna Magistrala Kolejowa, która pierwotnie służyła do przewozu węgla z Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego do centrum kraju, linia numer osiem jest obsługiwana bardzo słabo. Podobnie jak stara linia kolejowa Warszawa – Katowice (Kolej Wiedeńska) przez Piotrków Trybunalski i Częstochowę. Ludzie, którzy planują rozkłady jazdy, siedzą w Warszawie i układają ruch pociągów pasażerskich pod kątem tego, co jest potrzebne stolicy i kilku największym metropoliom, do których „Warszawa chce dojechać".

[mc4wp_form id="84"]

– Ktoś może powiedzieć: potrzebujemy szybkiego połączenia między Warszawą i Krakowem, co nas obchodzą Kielce czy Radom.

– Takie myślenie dominuje. Ale nie jest to tylko polskie doświadczenie i szkoda, że nie uczymy się na cudzych błędach. Spójrzmy na dwa zagraniczne przykłady: Francję i Niemcy. We Francji w latach 80. XX w. stworzono sieć Train à Grande Vitesse (TGV – kolej dużej prędkości). Pierwotnym zamysłem projektu było „szybkie połączenie" Paryża z odległymi francuskimi ośrodkami, z pominięciem wszystkiego, co po drodze, np. Dijon, historycznej stolicy Burgundii. Ten system, jakkolwiek bardzo nowoczesny technologicznie, był i jest powszechnie krytykowany od strony polityki przestrzennej kraju. Ale nie narodził się wraz z TGV. Andrzej Bobkowski

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

w „Szkicach piórkiem”, opisując swoje podróże po Francji w czasie II wojny światowej, czynił uwagi, że kolejowa sieć francuska jest jak pajęczyna, która z Paryża rozchodzi się na kraj. A wszelkie połączenia poprzeczne są zupełnie niedowartościowanie. Teraz Francuzi próbują łatać tę sieć, tworząc w pobliżu mniejszych ośrodków lokalne linie i bocznice, które obsługują te miasta. Moim zdaniem całościowo to zły model.

– A jaki jest dobry?

– Niemcy są wzorem dobrego planowania przestrzennego i dobrego transportu publicznego. W Niemczech pociągi najwyżej klasy, czyli ICE, jeżdżą po sieci, każde duże miasto ma połączenia w każdym kierunku, nie ma potrzeby jazdy przez tylko jeden węzeł transportowy. Co więcej, u naszego zachodniego sąsiada mamy do czynienia z założeniem planistycznym, zgodnie z którym tzw. ośrodki wyższego rzędu (a jest ich około stu!) mają posiadać dostęp do pociągów najwyższej kategorii. Poza tym w Niemczech świetnie rozwinięta jest sieć ekspresów regionalnych, które są dużo tańsze, ale jeżdżą porównywalnie szybko do pociągów najwyższej klasy. Na nich opiera się sieć połączeń międzymiastowych. Do tego dodajmy regularność tych połączeń, ich określoną częstotliwość i dostępność przez większą część doby.

To są niemieckie standardy. Tam zatrzymania pociągów klasy ICE na stacjach następują średnio co kilkadziesiąt minut. To zupełnie inna sytuacja niż w Polsce, gdzie pociągi kursujące na linii Warszawa – Kraków zatrzymują się raz, w często ośmieszanej Włoszczowie, albo w ogóle się nie zatrzymują przez 300 km lub 2,5 h jazdy. W Niemczech właściwie nie ma odcinków o takiej długości, na których pociąg nie ma przystanku. U nas to norma w przypadku dalekobieżnych, szybkich pociągów. To są rosyjskie standardy, odnoszące się do sytuacji, w której sieć osadnicza jest na tyle rzadka, że faktycznie pociąg nie ma się gdzie zatrzymać po drodze. Tyle że polska sieć osadnicza – silnie policentryczna – jest porównywalna do niemieckiej, a nie rosyjskiej.

– Ktoś powie: ale w miejsce kolei wchodzą prywatni przewoźnicy busowi i autobusowi, więc w czym problem?

– Problem polega na tym, że równamy do standardów spoza naszego kręgu cywilizacyjnego. Busy powszechnie spotyka się na Bliskim Wschodzie, gdzie komunikacja publiczna nigdy nie była rozwinięta tak jak w Europie. W Turcji nazywane są dolmuszami, na przystankach nie ma rozkładów jazdy, więc nie wiadomo, kiedy busik przyjedzie. Albo, jeśli nie zbierze się odpowiednia liczba

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

pasażerów, dolmusz nie jedzie. Podobne doświadczenie miałem w Radomiu – wcześnie rano wyszedłem na busa do Krakowa, a kierowca stwierdził, że jeśli nie zbierze się odpowiednia liczba pasażerów, to kursu nie będzie. To nie jest sposób zapewniania sprawnej komunikacji publicznej dla dużych ośrodków osadniczych. W roku 2002 Tomasz Kossowski opublikował badanie dostępności szybkich połączeń kolejowych dla dużych miast w Polsce. Autor przeprowadził to badanie dla lat 1975 i 1999, dzieląc miasta na cztery kategorie dostępności. W 1975 r. do kategorii najwyższej były zaliczone tylko dwa miasta: Warszawa oraz Radom, w którym rozmawiamy.

– **Skąd tutaj Radom?**

– Leży na skrzyżowaniu dwóch szlaków kolejowych: Warszawa – Kraków oraz Lublin – Łódź. Później Radom spadł do trzeciej kategorii. Również na tym przykładzie widać, że następuje wyraźne pogorszenie obsługi kolejowej ośrodków dużych, ale nie największych.

– Jak wygląda polityka regionalna w wydaniu radomskim? Jak walczycie o swoje interesy?

– Typowo polskim sposobem walenia głową w mur. Aż do przebicia. Drobny przykład: w okolicach Radomia trwają prace nad rozbudową drogi krajowej S7. Ale dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że jest ona potrzebna Warszawie jako „naturalny korytarz” łączący ją z Krakowem i Zakopanem, via Radom i Kielce.

Wracając do kolei, właśnie linia komunikacyjna Warszawa – Radom – Kielce – Kraków, a nie Centralna Magistrala Kolejowa, stanowi optymalne połączenie między stolicą kraju i stolicą Małopolski, gdyż umożliwia równocześnie zagospodarowanie ruchu pasażerskiego generowanego przez Radom i Kielce. Trasa Warszawa – Radom – Kraków jest porównywalnej długości z trasą przez CMK, to decyzje polityczne zdecydowały o komunikacyjnym „odsunięciu” mniejszych miast na plan dalszy.

Tu pojawia się kwestia lokalnych władz. One protestują przeciw temu, co się dzieje. Ale trzeba wyróżnić dwa wątki problemu. Ośrodki pozametropolitalne są wydrenowane z kadr i wbite w niewolniczą mentalność, zwasalizowane przez polityków centralnych, dlatego na ogół upominają się tylko o ochłapy z pańskiego stołu. Rzadko wnoszą postulaty odnoszące się do całościowej wizji polityki transportowej i regionalnej państwa. Problemem jest z jednej strony to, że państwo nie ma pomysłu na politykę regionalną służącą interesom niemetropolitarnych

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

ośrodków miejskich, a z drugiej to, że przynajmniej w przypadku Radomia myślenie władz było absolutnie dostosowane do panującego status quo.

– Sytuację utrudnia pewnie także to, że nie jesteście obecnie miastem wojewódzkim.

– To przesądza, że jesteśmy na straconej pozycji. Rozgrywka toczy się o to, czy będziemy traktowani tylko gorzej czy też dużo gorzej niż miasta o porównywalnej wielkości, które miały szczęście utrzymać status wojewódzki. Właściwie bijemy się o to, żeby nie powiększał się zbyt szybko dystans między Radomiem a innymi ośrodkami. A przecież powinniśmy upominać się o to, żeby nasze miasto miało ten sam status planistyczny, co Kielce, które są obecnie stolicą województwa i mają o wiele lepszą pozycję przetargową.

W przypadku Radomia dobrze widać, że popularna teoria rozwoju polaryzacyjno-dyfuzyjnego świetnie sprawdza się w zakresie polaryzacji – zwiększania różnic rozwojowych. Znacznie gorzej jest z dyfuzją, czyli rozprzestrzenianiem bodźców rozwojowych do obszarów kryzysowych.

– Dlaczego?

– Zacznijmy od tego, że model polaryzacyjno-dyfuzyjny jest coraz częściej krytykowany, także na Zachodzie. Krytyka koncentruje się na tym, że dyfuzja zachodzi tylko w obrębie obszarów miejskich, w promieniu najwyżej kilkudziesięciu kilometrów. Natomiast z obszarów bardziej odległych od obecnych centrów rozwoju gwałtownie postępuje wysysanie potencjału ludzkiego. Mamy zatem dwa dopełniające się zjawiska – oba niepożądane w świetle zrównoważonej polityki przestrzennej. Z jednej strony przenoszenie miejsc pracy i zamieszkania do obszarów podmiejskich wielkich miast, z drugiej – wypłukiwanie zasobów z ośrodków bardziej odległych, które potencjalnie powinny stanowić możliwie samodzielne bieguny wzrostu swoich regionów.

– Radom bywa nazywany sypialnią Warszawy, wiele osób stąd pracuje na co dzień właśnie w stolicy. Jak wysokie jest tutaj bezrobocie?

– Rzeczywiście, w Warszawie pracują tysiące radomian. Są zameldowani w Radomiu, tutaj zostawiają rodziny i na cały tydzień wyjeżdżają „za chlebem”. Natomiast opowieści o masowych codziennych migracjach do Warszawy to taka miejscowa legenda. Dojazdy na odległość 100 km, nawet gdyby były technicznie

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

dogodne, zawsze będą nieracjonalne ekonomicznie. Pomysły planistów-amatorów, że po modernizacji linii kolejowej będzie się mieszkać w Radomiu, a pracować w Warszawie, są wręcz szkodliwe, bo odwodzą nas od poszukiwania prawdziwych sposobów przełamania kryzysu. Zasilanie rynku pracy sąsiednich ośrodków to nie jest wizja rozwoju dla ćwierćmilionowego miasta.

Bezrobocie wynosi tutaj ponad dwadzieścia procent, według oficjalnych danych. To wartość najwyższa dla polskich miast, które mają powyżej stu tysięcy mieszkańców. W czasach PRL Radom był wielkim ośrodkiem przemysłowym. To był przemysł wysokiej klasy: precyzyjny, maszynowy, elektromaszynowy, zbrojeniowy. „Za komuny" Radom tym przyciągał nowych mieszkańców. Uchodził wówczas za miasto dość atrakcyjne właśnie dlatego, że można było tu znaleźć „dobrą robotę". Ponad dwadzieścia lat temu prawie wszystkie te zakłady upadły: albo same z siebie, albo ktoś im pomógł. Nie było żadnej sensownej restrukturyzacji. Nagle się okazało, że nasze miasto nie ma żadnej ważniejszej funkcji. A każdy ośrodek musi pełnić jakąś funkcję, inaczej staje się zbędny i zbędni stają się w nim ludzie. Radom nie posiada takowej, ponieważ przez ostatnie dekady nie inwestowano w miasto choćby jako ośrodek usługowy.

[irp]

Sądzę ponadto, że nie ma w Polsce drugiego dużego miasta tak zaniedbanego pod względem infrastruktury społecznej. Brakuje tutaj specjalistycznych szpitali, nie istnieje sieć wyższych uczelni, niewiele jest ośrodków wyższej kultury, nie ma specjalistycznych urzędów wyższej rangi, które także zostały z Radomia wyprowadzone. A to są istotne czynniki przyciągające kapitał ludzki, bo miasta nie są przypadkowymi zbiorowiskami ludzi. Żeby wytworzyć własne, lokalne elity, potrzebują warstwy kreatywnej, inteligencji technicznej i humanistycznej, ambitnych i wykształconych kadr w administracji, lokalnych liderów większego biznesu.

A jeśli nie istnieje przemysł, nie ma specjalistycznych funkcji, to jest oczywiste, że zatrudnienia nie mają ludzie nie tylko pracujący w tych dziedzinach, ale także ci na różne sposoby je „obsługujący".

Wszystko to powoduje, że mamy w Radomiu kilkadziesiąt tysięcy ludzi, którzy albo są bezrobotni, albo żyją w rodzinie, w której ktoś jest dotknięty trwałym bezrobociem. Ponieważ ten stan trwa od ponad dwudziestu lat, mamy do czynienia z problemem kolejnego pokolenia, które żyje w takich warunkach, jest uzależnione

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

od pomocy MOPS-u. Podam pewien przykład. Moja znajoma zajmuje się pedagogiką ulicy. Pracuje z dziećmi w tzw. dzielnicach socjalnych. Pewnego razu miała jechać z podopiecznymi na wycieczkę. Nie mogła zabrać wszystkich, ponieważ brakowało środków na wynajęcie drugiego autokaru. Tłumaczyła, że brakuje jej na to pieniędzy. Jedno z dzieci podpowiedziało: „niech pani idzie do MOPS-u".

– Taką historię łatwo wykorzystać jako argument przeciw „roszczeniowcom". Ale Pana opowieść dobrze pokazuje, jak całościowy brak sensownej polityki miejskiej/regionalnej skutkuje podobnymi realiami.

– W dodatku brak strukturalnych rozwiązań powoduje, że takie sposoby na „walkę z bezrobociem", jak krótkoterminowe kursy czy doszkalania, to para w gwizdek. Realną alternatywą są różne formy migracji zarobkowej. Z badań przeprowadzanych w Radomiu, a dotyczących klas maturalnych, wynika, że ponad 90 proc. młodych nie tylko chce stąd na stałe wyjechać, ale faktycznie – znika z miasta. I jeszcze inne dane, sprzed dwóch lat. W pobliskich Kielcach pracuje 75 tys. osób, nie tylko mieszkańców tego miasta. W Radomiu mamy 55 tys. pracujących, choć to miasto jest większe, jeśli liczyć na podstawie meldunków. Tymczasem Radom „równa" do miast dwukrotnie od siebie mniejszych, typu Opole czy Płock. To pokazuje, jak bardzo marnowany jest lokalny potencjał demograficzny.

W dodatku często przyjęty w Radomiu sposób zarobkowania to wyjazdy na tydzień roboczy i powroty na weekend, ze skutkami nierzadko tragicznymi dla życia rodzinnego, bo ojciec czy matka albo oboje rodzice wyjeżdżają na kilka dni do Krakowa i Warszawy, tam mieszkają na co dzień i wracają na sobotę i/lub niedzielę do domów. Jedna sprawa to problem czysto „ludzki", druga – w ten sposób miasto może wegetować, ale nie będzie się rozwijać.

– Pytanie, jak w aktualnych warunkach odbudować przemysł i przywracać stabilne miejsca pracy.

– W okresie międzywojennym i w czasach PRL mieliśmy do czynienia z państwowymi inwestycjami w przemysł. Tak było w Radomiu, choćby w przypadku zbrojeniówki. Dziś jest tak, że prywatny inwestor przychodzi tam, gdzie mu się to opłaca. Do Radomia nie opłaca mu się przychodzić, choćby dlatego, że jeśli chciałby wprowadzić tutaj nieco bardziej innowacyjne inwestycje, to nie znajdzie odpowiedniej liczby wykwalifikowanych pracowników.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Spójrzmy, gdzie dziś w Polsce dokonywane są największe inwestycje. Tam, gdzie są największe ośrodki akademickie, czyli kadry – najważniejszy czynnik rozwoju innowacyjnej gospodarki.

– Ale w Radomiu jest uczelnia wyższa.

– Owszem, mamy Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. Kazimierza Pułaskiego. Ale to mały ośrodek naukowy. W dodatku w naszym mieście zaznacza się spektakularny spadek liczby studentów. Dziś studiuje około 7 tys. osób, dziesięć lat temu było ich dwa razy tyle. Nie jest tak, że jedynym czynnikiem determinującym tę kwestię jest demografia. W Polsce wciąż są ośrodki akademickie, gdzie przybywa studentów. Jeśli porównać sytuację Radomia do Kielc czy Torunia – miast podobnej wielkości, to na początku lat 90. mieliśmy o połowę mniej studiujących niż oni. Obecnie ta dysproporcja wzrosła kilkakrotnie. W dodatku Radom to największy ośrodek miejski, poza konurbacjami, gdzie jest tylko jedna uczelnia publiczna. Nawet mniejsze miasta, jak Olsztyn, Opole czy Rzeszów, mają po co najmniej dwie publiczne uczelnie.

Na stronie Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego znaleźć można ogłoszenia o naborach na stanowiska wyższych pracowników naukowych na poszczególnych uczelniach. Niestety, porównanie Radomia z miastami o podobnej wielkości wypada źle. O ile w Kielcach, gdzie są dwie publiczne wyższe uczelnie, każda z nich przedstawia regularnie po kilka ofert pracy, w Radomiu są jedna, dwie oferty. To również wskazuje, że ten ośrodek naukowy wciąż się degraduje.

– A jak wygląda demografia Radomia?

– Jeśli chodzi o przyrost naturalny, to przynajmniej do niedawna byliśmy na bardzo dobrej pozycji. Mamy dodatni przyrost naturalny, co nie jest częstym zjawiskiem, jeśli idzie o duże miasta. Obecnie w Polsce głównie miasta ze ściany wschodniej, a także Rybnik, mogą się tym pochwalić. Bardzo wysoki jest także odsetek małżeństw w relacji do całej populacji. Mieliśmy także do niedawna najwyższy odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym, jeśli chodzi o duże miasta. Wskaźniki demograficzne, „czysto rozrodcze”, są więc wspaniałe. Tylko że przychodzi moment, w którym ta ludność w wieku przedprodukcyjnym przechodzi w „okres studencki” – i znika stąd. Jeśli wziąć pod uwagę oficjalne dane Głównego Urzędu Statystycznego dotyczące migracji, to nie jest tak źle w porównaniu z innymi miastami. Ale trzeba pamiętać, że wśród tych, którzy są zameldowani w Radomiu, bardzo wielu ludzi tutaj nie mieszka. Mówiliśmy już o tym: wyjeżdżają na tydzień,

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

wracają na weekend, tutaj nawet płacą podatki, ale właściwie ich nie ma, choć są „niezauważani przez statystykę". Jestem przekonany, że z Radomia sukcesywnie znika przede wszystkim kreatywna warstwa społeczna, ludzie lepiej wykształceni, pracujący w zawodach o wyższej specjalizacji, pełniący ważniejsze funkcje zawodowe i społeczne. Nie ma ich tutaj co zatrzymać.

– Mamy w Polsce pewne „remedium" na niedostatki rozwoju społeczno-gospodarczego, czyli Specjalne Strefy Ekonomiczne.

– [śmiech] Mamy w Radomiu SSE. W skali aglomeracji Radomia daje ona zatrudnienie rzędu półtora procent. Szerszy problem z SSE polega na tym, że można je założyć właściwie wszędzie: zarówno w Warszawie czy Wrocławiu, jak i w Radomiu. Specjalne Strefy Ekonomiczne w miastach najlepiej rozwiniętych są w czołówce pod względem zatrudnienia we wszystkich polskich SSE. Nie dzieje się tak bez powodu.

Zgodnie z ustawą o SSE powinny one być lokowane w obszarach wymagających „pomocy regionalnej" – szczególnego wsparcia, impulsu rozwojowego szans na przewagę konkurencyjną nad innymi ośrodkami. A jeżeli te strefy można zakładać wszędzie, to atrakcyjni inwestorzy i tak idą do „lepszych lokalizacji", np. do Kobierzyc pod Wrocławiem.

Co do samych stref, to są przypadki, że lokują się w nich miejscowe przedsiębiorstwa, które i tak prowadziły działalność w okolicy, ale po powstaniu SSE przeniosły się do niej. Dzięki temu nie płacą podatków, które wcześniej płaciły. Tak dzieje się statystycznie częściej w miejscach, które są mniej atrakcyjne dla inwestorów zewnętrznych, to syndrom bardziej zaniedbanych ośrodków miejskich. Ma to miejsce także w radomskiej SSE.

Natomiast nie podważałbym samej zasady, że w SSE obowiązują ulgi podatkowe, na tym to przecież polega – to jest zdecydowanie problem bezsensownej lokalizacji stref w Polsce. Oczywiście, można pytać, czy na ulgach musi tracić lokalny samorząd, czy instytucje centralne powinny wziąć na siebie takie obciążenia.

Strefy dają zatrudnienie, to jest największe dobrodziejstwo dla lokalnych społeczności. Ale moim zdaniem SSE w mniejszym stopniu stanowią czynnik przyciągania przedsiębiorstw do regionu z zewnątrz, a w większym są czynnikiem wtórnej lokalizacji wewnątrz danego regionu. Jeśli dany region nie interesuje inwestora, nie przyjdzie on tam ze względu na SSE. Natomiast jeśli już wybierze

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

dany region, to oczywiście woli działać w specjalnej strefie. Czyli inwestor w pierwszym kroku wybierze Wrocław (jako aglomerację), a w drugim – Kobierzyce zamiast jakiegoś terenu po drugiej stronie Wrocławia. Dzieje się tak właśnie dlatego, że nie istnieje żadna sensowna strategia lokalizacyjna odnośnie do stref, można je zakładać wszędzie. Strefy powinny być tylko w lokalizacjach preferowanych, nie powinna istnieć możliwość ich zakładania gdzie indziej.

– Jak zatem wygląda mapa najlepiej radzących sobie SSE?

– Jeśli spojrzeć choćby na odsetek zatrudnionych, to wysoko plasuje się Wrocław, a także Kraków i Poznań. Co do jakości, innowacyjności produkcji, dane są wyrywkowe i – z tego co wiem – tego typu przedsięwzięcia lokują się na przykład w rejonie Wrocław-Kobierzyce. Nie jest to żelazna reguła, ale moim zdaniem bardziej innowacyjne przedsiębiorstwa lokują się właśnie w regionach lepiej rozwiniętych.

– A gdyby Pan miał zarządzać mapą SSE, jak by ona wyglądała? Obsadziłby Pan nimi ścianę wschodnią?

– Sądzę, że obecnie częściowo zaciera się podział na Polskę wschodnią, centralną i zachodnią, przynajmniej w wymiarze miejskim. Jeśli zbadamy dynamikę rozwoju stosunkowo dużych ośrodków, to okaże się, że silnie dotowane miasta Polski wschodniej, typu Białystok, Rzeszów czy Lublin, radzą sobie dziś lepiej niż szereg miast podobnej wielkości w Polsce środkowej lub zachodniej. Na problem międzyregionalny nakłada się pytanie o pożądany model rozwoju uwzględniający miasta i obszary wiejskie.

– A istnieje w ogóle jakaś przemyślana strategia dotycząca relacji miasto-wieś?

– W polskiej polityce przestrzennej nie mamy odróżnienia modelu rozwojowego miast od modelu rozwoju obszarów wiejskich. W tej chwili, jeśli mówimy o rozwoju obszarów wiejskich, to de facto mówimy o wprowadzaniu funkcji miejskich na tereny wsi, co jest szkodliwe.

Lokalizacja SSE powinna być elementem całościowej polityki regionalnej. Ta powinna rozpocząć się od rzetelnego rozpoznania sytuacji w skali tzw. regionów miejskich. Pod tym pojęciem rozumiem obszar wokół miasta co najmniej średniej wielkości, leżący w promieniu swobodnych codziennych dojazdów. W ramach takich

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

regionów zamyka się obecnie większość aktywności społeczno-gospodarczej. W ramach tych regionów zbadałbym, jakie są obecnie ich możliwości i bariery, dynamika rozwojowa. I lokalizowałbym SSE w ośrodkach dysfunkcyjnych. Ale – co do rozróżnienia między ośrodkami miejskimi i wiejskimi – dbałbym o to, żeby SSE były zlokalizowane w miastach, w obszarach zabudowy miejskiej, czy też dotychczas bezpośrednio związanych z tą zabudową, szczególności w obszarach wymagających rewitalizacji, np. na dawnych terenach przemysłowych, a nie „w szczerym polu", w gminach podmiejskich, tak jak teraz się to dzieje. Klasycznym przykładem negatywnym są tutaj właśnie Kobierzyce pod Wrocławiem czy Zabierzów pod Krakowem. Obecnie za pomocą SSE wspieramy w skali kraju polaryzację rozwojową – dysproporcje pomiędzy najlepiej a najgorzej rozwiniętymi regionami, a w skali regionu miejskiego silnie stymulujemy procesy suburbanizacyjne, rozrost miast na okoliczne tereny. W obu przypadkach powinno być odwrotnie.

– Swego czasu przeprowadzałem wywiad z dr Katarzyną Kajdanek, autorką dwóch książek poświęconych „suburbanizacji po polsku". Zwraca ona uwagę, że ta kwestia nie istnieje jako problem polityczny, świadomie wyartykułowany na forum publicznym.

– Rzecz jest w praktyce „puszczona na żywioł", choć, co trzeba podkreślić, w środowiskach eksperckich problem jest zauważany i ma swój oddźwięk w dokumentach planistycznych, czy to krajowych, czy niższego szczebla. Nawet projekt Krajowej Polityki Miejskiej jest pod tym względem całkiem niezły, zwraca się tam uwagę na potrzebę koncentracji zabudowy w miastach. Widzą ten problem także samorządy miejskie. Natomiast – tak sądzę – świadomie lekceważą go samorządy wiejskie, położone pod miastami, gdyż upatrują w tym szans na własny rozwój. Dzieje się tak również dlatego, że w Polsce każda gmina jest udzielnym księstwem, brak nam planowania w skali funkcjonalnych obszarów miejskich. To umożliwia rozlewanie się miast.

– Z kolei włodarze gmin podmiejskich narzekają, że nowo osiedlona ludność przybyła z miast, nie płaci u nich podatków, za to domaga się dobrych dróg dojazdowych.

– Gdyby faktycznie uznawali, że im się to nie opłaca, to mają przecież narzędzia planistyczne, żeby temu zapobiec. Jest coś takiego jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Nawet jeśli przyjmiemy, że w jakiejś skali czasu ludność napływowa nie przemelduje się, to gminy podmiejskie zarabiają

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

na sprzedaży działek, przybysze robią tam zakupy, niejednokrotnie zakładają działalność gospodarczą itp. Uważam, że w obecnych realiach to gminy podmiejskie żerują na miastach centralnych. Ludność z terenów podmiejskich korzysta z infrastruktury miejskiej – nawet jeśli ich dom jest pod miastem, to jednak na co dzień żyją w mieście, tutaj korzystają ze szkół dla dzieci, z instytucji kultury, ochrony zdrowia.

– Odpowiedź może być taka: to problem miast, że nie potrafią zagospodarować własnego potencjału, że nie ma odpowiedniej liczby mieszkań o dobrym standardzie i przystępnych cenowo.

– W obecnych warunkach, jeśli deweloper ma w perspektywie kupno dużo droższego terenu i płacenie dużo wyższych podatków w mieście, i jeszcze ma ponosić dodatkowe obciążenia związane z rekultywacją terenu, który wcześniej był zabudowany, to woli iść „w pole”, gdzie nie ma w dodatku żadnych obostrzeń dotyczących architektury itp. Nawet gdyby miasta prowadziły najlepszą politykę mieszkaniowo-komunalną, to nic nie poradzą na to, że gminy podmiejskie występują w roli konkurentów w stosunku do miasta, wokół którego są skupione.

– Tego się dziś nie uniknie.

– Ale można by uniknąć. I na tym polega zasadniczy błąd polityki przestrzennej w Polsce: nie mamy odróżnionej klasyfikacji obszarów miejskich i wiejskich. Na przykład w Niemczech nie ma takiej możliwości, żeby wybudować osiedle mieszkaniowe w obszarze, który jest zaklasyfikowany jako otwarty, czyli wiejski. W Polsce można wszystko robić wszędzie. To jest powód, dla którego mamy tak żywiołowe niszczenie krajobrazu wiejskiego. Mamy ujemny przyrost demograficzny, miasta mamy zabudowane niezbyt gęsto w porównaniu z Europą Zachodnią, a jednak nasze miasta i tak się rozlewają. Kto trochę podróżuje po Europie, łatwo stwierdzi, że jesteśmy krajem o naprawdę tragicznie zdewastowanym krajobrazie.

– Krajobraz to żadna wartość we współczesnej Polsce.

– Tak właśnie sądzą włodarze gmin podmiejskich. Gminy podmiejskie to aktualnie dobre, dochodowe przedsiębiorstwa, gdzie wójt jest prezesem zarządu i różnymi metodami, legalnymi i nielegalnymi, robi złote interesy na tym, że właściwie wszystko wolno albo wszystko uchodzi na sucho.

To paradoks: zaniedbanie polskich miast, brak troski o rewitalizację terenów

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

poprzemysłowych to także efekt tego, że pozwalamy bezkarnie niszczyć tereny wiejskie. Tam jest taniej, tam się opłaca. Cierpią na tym i miasta, i tereny otwarte. Ale mało się o tym mówi, bo dzisiejsze opiniotwórcze media głównego nurtu nie służą temu, żeby prowadzić merytoryczne dyskusje, żeby oświecać społeczeństwo, a wręcz przeciwnie. Media są od zapewniania rozrywki, a nie od rzetelnych debat.

Gdyby rządzący naszym krajem chcieli faktycznie mieć rozeznanie, jaka jest sytuacja, w jakim kierunku należałoby zmierzać to naprawdę jest wciąż kogo zapytać, zarówno w środowiskach eksperckich, jak i wśród praktyków. Nie idzie o to, by pytać czterech osób, które się ze sobą zgadzają, lecz należałoby szukać ludzi o różnych opiniach, pytać w wielu środowiskach, prowadzić debaty z udziałem decydentów. Ale dziś nasza debata publiczna nie ma takiego kształtu. Jeśli zapadają jakieś rozwiązania, to niestety bardziej liczą się interesy poszczególnych koterii, niż – szumnie mówiąc – dobro wspólne.

– Przyjrzyjmy się polityce regionalnej w Polsce. Jakie są jej główne założenia? I jak wygląda praktyczna realizacja?

– Skłaniam się ku tezie, że takiej polityki w zasadzie nie ma. Owszem, istnieją dokumenty planistyczne, które formalnie nadają kierunek polityce regionalnej. Jest choćby Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, jest Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Problem polega na tym, że zapisy we wszystkich tych dokumentach są mało konkretne i tworzone wedle zasady „dla każdego coś miłego”. Przykładowo: „będziemy wspierać rozwój obszarów metropolitarnych” lub „będziemy wspierać rozwój miast wojewódzkich”, albo „będziemy wspierać rozwój ośrodków regionalnych, subregionalnych, lokalnych”. Jednocześnie będziemy wspierać rozwój miast i obszarów wiejskich, a na tych ostatnich będziemy dopuszczać zarówno funkcje miejskie, jak funkcje wiejskie. To jest dokładnie wszystko i nic.

Polityka przestrzenna/regionalna musi opierać się na realnym wsparciu dla bardzo konkretnie wybranych celów. Nie można równocześnie w ramach tej samej wizji wspierać tendencji wzajemnie przeciwstawnych, bo w takiej sytuacji „wygrywają” procesy i tak już zachodzące samoczynnie, jak choćby polaryzacja rozwojowa.

Ale bywa jeszcze gorzej. Część dokumentów dotyczących strategii rozwojowych wprost mówi o wspieraniu regionów wygrywających, ośrodków już rozwiniętych, czyli np. miast wojewódzkich. O tym traktuje Krajowa Polityka Miejska czy Umowa Partnerstwa, program na lata 2014–2020, wdrażana przez Ministerstwo

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Infrastruktury i Rozwoju. Kładzie się w nich nacisk na rozwój metropolii i miast wojewódzkich. A to jest jeszcze mniej korzystne dla pozostałych miast i wzmaga procesy coraz głębiej idących podziałów na tych, którzy dysponują środkami i przyciągają większy kapitał gospodarczy i kulturowy, i na tych, którym on ucieka wraz z ludźmi.

Wrócę raz jeszcze do przykładu Niemiec. W tamtejszych ustawach i dokumentach wykonawczych dotyczących planowania przestrzennego bardzo ściśle określone są zasady rozwoju regionalnego, z precyzyjnym wskazaniem potrzeb, skutków i metod unikania zjawisk przeciwnych zamierzonym. W Polsce jest to puszczone właściwie samopas.

Jest jeszcze jeden problem, związany z naszą polityką spójności. Ona się odbywa de facto w trybie konkursowym. Na ogół wygrywają ci, którzy najlepiej przygotują wnioski, a nie ci najbardziej potrzebujący wsparcia. Trudno liczyć na to, że ośrodki najbardziej zdegradowane, ich instytucje, zwykle o kadrach z niższymi kwalifikacjami, będą miały szanse wygrać w takiej konkurencji. Podobnie jest z tzw. projektami kluczowymi. Środki z nich trafiają na ogół do tych, którzy mają odpowiednie „dojścia” do władzy – mowa choćby o włodarzach miast. To z kolei specyficzny „konkurs wpływów”.

Poza tym dziś wszystko jest doraźne: przychodzi minister, ma jakiś pomysł, ktoś mu coś podszepnie, ktoś kogoś poprosi o przysługę dla swojego regionu czy miasta – i właśnie to się robi, zarzucając często wcześniejsze ustalenia.

– Ale pewnie dzięki temu np. Włoszczowa zyskała stację kolejową, na której zatrzymują się pociągi dalekobieżne. Gdyby śp. Przemysław Gosiewski nie miał dość wpływów, tej stacji by nie było. A przecież dobrze, że jest.

– Tak się składa, że o otwarcie pośrednich stacji pasażerskich na Centralnej Magistrali Kolejowej sam wnioskowałem na konferencji w 2003 r. U nas odbyło się to tak, jak widzieliśmy: niemal cała Polska, poinstruowana przez większość mediów głównego nurtu, śmiała się ze stacji we Włoszczowie. Nikt nie myślał, że znacznie bardziej groteskowa jest sytuacja, w której w centrum kraju o gęstej sieci osadniczej pociąg pokonuje 300 km i się nie zatrzymuje.

– Pamiętam bardzo charakterystyczne obrazki telewizyjne z tamtych czasów: pokazywano lokalnych pijaczków zagadniętych przez dziennikarzy

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

na włoszczowskim rynku i pytanych, czy będą korzystać z ekspresu do Warszawy.

– Z jednej strony miało to wymiar polityczny, z drugiej pokazywało mentalność elit wielkomiejskich. Świetnie ją dziś widać na przykładzie Pendolino, z którego zrobiono ekskluzywny pociąg dla wybrańców losu, a nie szybszy środek lokomocji. Mieszkańcy Radomia czy Kielc nie mają tej łaski, by do niego wsiąść. Ludzie, którzy potrzebują takiego standardu usługi mieszkają np. w Warszawie czy w Krakowie, ale nie na „polskiej prowincji".

To szerszy problem, odnoszący się właśnie do sposobu, w jaki duża część wielkomiejskich elit postrzega resztę kraju. Rozmawiałem ostatnio z pewnym warszawskim profesorem, który stwierdził, że w Polsce powinny być wszystkiego ze trzy filharmonie. Po co więcej? To są ludzie, których zupełnie nie interesują kulturowe aspiracje osób spoza ich dość wąskiego grona. Ktoś uważa, że w Polsce nie trzeba filharmonii poza Warszawą i Krakowem, ktoś inny dowodzi, że nasza kolej świetnie funkcjonuje, bo mamy wreszcie Pendolino…

– Motorem napędowym współczesnego świata jest gospodarka. Ale także ona zależy od bardzo różnych czynników „typowo ludzkich": jakość instytucji, prawa, specyfika geograficzna, zasobowa, historyczna, kulturowa poszczególnych regionów. Czy Pana zdaniem istnieje u nas tego typu szersze myślenie o relacjach społeczno-gospodarczych?

– W przekazie politycznym i medialnym go nie dostrzegam. Ale w pytaniu widzę coś więcej: ważna jest kwestia aspiracji i kompetencji wspólnoty, która zamieszkuje dane terytorium. Warto postawić zagadnienie, czy w naszych współczesnych realiach mniejsze ośrodki regionalne mają warunki do odtwarzania lokalnych elit, zdolnych świadomie wpływać na rozwój swojego regionu. Obecnie w przypadku większości regionów w Polsce mamy do czynienia z następującym problemem: ludzie, którzy mogliby sami stymulować rozwój lub twórczo wykorzystywać bodźce płynące z zewnątrz – wyjeżdżają.

– W skali kraju dochodzi do erozji lokalnych elit?

– Elit lokalnych, regionalnych, nawet elit większych miast. Mamy dziś może z dziesięć ośrodków, które przyciągają kadry, stwarzają im warunki do życia zgodnego z ich aspiracjami, nie tylko finansowymi, ale także „oczekiwaniami cywilizacyjnymi", związanymi z dostępem do edukacji, kultury wyższej,

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

infrastruktury medycznej, usługowej itd.

W ujęciu socjologicznym kładzie się silny nacisk na fakt, że podstawowym czynnikiem regionalnego rozwoju są zasoby ludzkie. To one są zdolne choćby właściwie zarządzać instytucjami publicznymi, tworzyć odpowiednie projekty, opracowywać strategie rozwoju i pozyskiwać środki na rozwój. Jeśli istnieją takie kadry, to często przyciągają na przykład zewnętrznych inwestorów, bo potrafią z nim współpracować. Mieliśmy niedawno w Radomiu do czynienia z zamykaniem oddziałów szpitalnych, ponieważ szpital nie był w stanie znaleźć pracowników odpowiednio wykwalifikowanych – ani w samym mieście, ani na zewnątrz.

– Mówiliśmy o tym, że jednym z czynników przyciągających fachowców i budujących całościową „ofertę" ośrodka, jest dostęp do kultury. Jak wygląda życie kulturalne Radomia, jego infrastruktura kulturalna?

– Wszystko jest, poza filharmonią, ale w dużo mniejszej skali niż wynikałoby to z wielkości miasta. Mamy jeden teatr – to akurat standard w ośrodkach tej wielkości. Ale Radom nie ma własnej orkiestry symfonicznej, istnieje jedynie Radomska Orkiestra Kameralna, zresztą na bardzo dobrym poziomie. Poza tym odbywają się u nas Międzynarodowy Festiwal Gombrowiczowski i Radomski Festiwal Jazzowy. Czasem większe wydarzenia artystyczne organizuje tutaj Krzysztof Penderecki, który współpracuje z miejscową szkołą muzyczną. Mamy Muzeum Jacka Malczewskiego na przyzwoitym poziomie, jest w Radomiu Muzeum Sztuki Współczesnej, które ma jedną z dziesięciu największych kolekcji w Polsce. Niestety, uważam, że to naprawdę mało w stosunku do wielkości miasta i regionu, że elita kulturalna jest bardzo wąska. Problem polega też na tym, że wiele instytucji musi walczyć o przetrwanie. „Organa prowadzące" te instytucje są na ogół samorządowe i mają mało pieniędzy. Stąd rokrocznie pojawia się wątpliwość: „będzie finansowanie czy go nie będzie?". A jeśli są to instytucje marszałkowskie, to już w ogóle nie jest ich priorytetem, żeby w Radomiu rozwijała się kultura.

Na to wszystko nakłada się jeszcze jedna kwestia: z jednej strony wąskie są elity, które tworzą wysoką kulturę, z drugiej – wąskie jest grono osób, które chce z niej korzystać. Przecież mnóstwo osób stąd już wyjechało…

– Dziękuję za rozmowę.

Źródło: Nowy Obywatel.pl. Czytaj dalej…

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].