

MIESZKANIA I USŁUGI

O wzroście jakości życia. O polskich absurdach słów kilka

Budownictwo mieszkaniowe jest dla rozwoju w miastach jak papierek lakmusowy i katalizator zarazem. Już wyjaśniam to porównanie: ilość i jakość oddawanych domów najlepiej pokazuje, czy w istocie mamy do czynienia ze wzrostem gospodarczym, a inwestycje w tej dziedzinie znakomicie napędzają koniunkturę. W Polsce – to truizm – powinny powstać miliony mieszkań. Oczekują ich zarówno ci, którzy po raz pierwszy wprowadzą się do swego domu, jak i ci, którzy chcą podwyższyć standard życia. Stoi przed nami zadanie na wiele lat, bo przecież wraz ze wzrostem poziomu życia i płac rosnąć będą apetyty mieszkaniowe.

O skali potrzeb mieszkaniowych we Wrocławiu daje pojęcie ponad dwukrotny wzrost cen nieruchomości w ostatnich czterech latach. Powiedzieć można, że rynek w tej dziedzinie nie nadążył za inwestycjami, które przyniosły miejsca pracy i dochody mieszkańcom. Wysokie ceny wynikają z małej podaży i wysokiego popytu. Wnioski to dość oczywiste, ale co zrobić, by poprawić sytuację? Władze miasta mogą w systemie rynkowym zrobić przede wszystkim jedno, a mianowicie spowodować, żeby w obrocie pojawiło się znacznie więcej gruntów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe. To wymaga przygotowania aktów prawa miejscowego, określających, jaki rodzaj zabudowy może

występować w określonej przestrzeni. Później trzeba zadbać o infrastrukturę, przygotować drogi, doprowadzić wodę, prąd i gaz. Miasta mogą też same budować mieszkania, muszę jednak przyznać, że za właściwsze uważam aktywne przygotowywanie przestrzeni, by mogło się w niej rozwijać budownictwo mieszkaniowe. Resztą powinny się zająć wyspecjalizowane firmy działające na rynku. To znacznie efektywniejsze.

Byłoby oczywiście znakomicie, gdyby uproszczeniu uległy narzucone przez prawo procedury udzielania pozwoleń na budowę i odbioru budowlanego. Przebrnięcie przez wymagania nałożone skomplikowanymi ustawami jest męczarnią i dla budujących, i dla urzędników. Zajmuje – i to zupełnie niepotrzebnie – bardzo dużo czasu. Pamiętam moje zdumienie, kiedy architekt miasta, którego poprosiłem o krótką informację, jak udziela się pozwolenia na budowę, zjawił się na spotkaniu z sześciometrowym rulonem pod pachą, na którym krok po kroku rozpisana była cała procedura analizy projektu budowlanego, towarzyszących mu opinii oraz instrukcji (fragmentów ustaw i rozporządzeń), co i w jaki sposób należy interpretować. Sześć metrów! Okropne!

Budownictwo mieszkaniowe jest jednym z silników napędzających gospodarkę. Aby mógł on sprawnie działać, potrzebne są: proste przepisy, dobry system kredytowania hipotecznego, duża podaż gruntów i proinwestycyjny system podatkowy. W każdym z tych elementów trzeba w Polsce wiele poprawić.

Od kilku lat we Wrocławiu intensywnie pracujemy nad tym, by mieszkań zaczęło szybko przybywać. Już niedługo, najdalej w ciągu roku, będziemy mogli powiedzieć, że usunęliśmy wszystkie przeszkody blokujące rozwój tej sfery. Przygotowujemy – poprzez opracowanie planów miejscowych oraz budowę infrastruktury – kilkaset hektarów gruntów mieszkaniowych. Niestety – Miasto nie jest najwięk-

szym posiadaczem ziemskim. W realizacji swych zamierzeń zależne jest od państwowych (sic!) „obszarników” – Agencji Mienia Wojskowego i Nieruchomości Rolnych. Może już czas zlikwidować te instytucje?

Odchodząc ma moment od problemu mieszkaniowego, opowiem o jednym z wielu polskich absurdów. Kiedy tłumaczę przedstawicielom jakiejś dużej zagranicznej firmy, chcącej u nas budować fabrykę, że właścicielem gruntu leżącego w obszarze miasta jest agencja zarządzająca nieruchomościami rolnymi, robią wielkie oczy. Jeszcze zabawniejsza jest instytucja tzw. odrolniania gruntów. Wyobraźmy sobie taką sytuację: oto przedsiębiorstwo buduje zgodnie ze wszystkimi przepisami fabrykę, zatrudnia ludzi i robi to w granicach miasta. Bywa, że taka firma jest zobowiązana wpłacać do publicznej kasy równowartość finansową plonów, którymi mógłby obrodzić grunt pod zakładem. Księgowy rachuje zatem kwintale żyta... Śmieszne? Dla mnie już nie.

Ciekaw jestem, który rząd zdecyduje się wreszcie zerwać z tymi absurdami. Grunty rolne można przecież łatwo skomunalizować, dodając jedną linijkę w jednej z ustaw. Podobnie ma się sprawa z likwidacją opłat „odrolniających”. Cóż, trzeba być cierpliwym.

Mimo niekorzystnego dla Miasta statusu części gruntów, już wkrótce doprowadzimy do tego, że budownictwo mieszkaniowe w naszej metropolii będzie się bardzo dynamicznie rozwijać. W różnorodnej ofercie tej branży znajdzie się wyjątkowa wrocławska specjalność – mieszkania w starej, przeważnie dziewiętnastowiecznej zabudowie. Rozpoczynamy właśnie rewitalizację starej substancji architektonicznej naszego miasta. To będzie jeden z trzech, czterech największych megaprojektów realizowanych we Wrocławiu z udziałem środków unijnych. Kamienice z kilkudziesięcio-

ma tysiącami mieszkań, dziś będące własnością Miasta, są często bardzo zdekapitalizowane, nie dają lokatorom odpowiedniego komfortu i po prostu szpecą. W ich remont i rewitalizację będziemy inwestować sami, zaprosimy też do współpracy deweloperów, pomożemy w uzyskiwaniu kredytów indywidualnym właścicielom. Sięgnemy po różne środki, aby osiągnąć naprawdę dużą skalę przedsięwzięcia. Pierwszym krokiem będą remonty elewacji, już w przyszłym roku odnowimy ich ponad sto.

Przepiękne dziewiętnastowieczne kamienice staną się jedną z atrakcji Wrocławia. Może przyciągną też nowych mieszkańców, a myślę, że będzie warto się do nas przenieść. Ponad stuletnie kamienice przypominają o czasie rozkwitu miasta na przełomie XIX i XX wieku:

„Breslau przekształcił się w miasto o wielkim uroku. Wyburzono najgorsze slumsy, a obiekty przemysłowe nie szpeciły centralnych dzielnic. W Breslau nie brakowało przestronnych parków, pełnych zieleni promenad, wysadzanych drzewami bulwarów, kwiecistych ogrodów, rozległych nadrzecznych widoków, monumentalnych gmachów, urokliwych starych zakątków i modnych nowych przedmieść. To, co nowoczesne, dobrze harmonizowało z tym, co wiekowe. Sto wież miasta wznosiło się dumnie w niebo. W architektonicznej mozaice znajdowały się pierwszorzędne przykłady stylu gotyckiego, barokowego, klasycystycznego i modernistycznego. Mało kto nie zgodziłby się z opinią, że Breslau jest dobrym miejscem do życia”.¹⁷

Dobre miejsce do życia – oby wrocławianie jak najczęściej mogli tak mówić o swoim mieście. Postawiliśmy bowiem na trzy najważniejsze dla nich sprawy: tworzenie miejsc pracy w nowoczesnej gospodarce, rozwój budownictwa mieszkaniowego i poprawę jakości życia. Jakość życia

¹⁷ N. Davies, R. Moorhouse, dz. cyt., s. 351.

w przestrzeni miejskiej zależna jest od poziomu wszelkich świadczonych w niej usług, związanych z komunikacją zbiorową, służbą zdrowia, systemem edukacyjnym, administracją, kulturą, rekreacją, sportem, rozrywką, bezpieczeństwem. We wszystkich tych sferach we Wrocławiu wydarzyło się i wydarzy bardzo dużo.

W jednym z poprzednich rozdziałów prosty wywód o rozwoju społecznym i gospodarczym rozpocząłem od wyjaśniania, jak wiele zależy od wyniku iloczynu: ilość miejsc pracy pomnożona przez średnią zarobków. Raz jeszcze wrócę do pierwszego czynnika tego iloczynu. Pisałem o tym, że powiódł się plan wytworzenia 100 tysięcy nowych miejsc pracy w aglomeracji wrocławskiej. Dlaczego z uporem powtarzam tę – skądinąd efektywną – liczbę? Sądzę, że owe 100 tysięcy to masa krytyczna, powyżej której miejsca pracy zaczynają samoczynnie się powielać. Taka jest natura gospodarki: jeśli na rynku działa wystarczająco wiele zdrowych podmiotów, to pojawiają się kolejne. Gospodarka naszej aglomeracji, z tak wieloma inwestycjami produkcyjnymi zlokalizowanymi wokół Wrocławia i inwestycjami usługowymi w samym mieście, jest krzepkim organizmem, który chce, może i będzie rosnąć.

Rynek pracy, mimo wszystko, wymaga obserwacji, a niekiedy także interwencji. Mogą się bowiem pojawić pewne bariery rozwoju związane z podażą pracowników. Wśród potencjalnych przeszkód wymieniłbym: ograniczoną migrację ludzi mogących podjąć pracę lub ich kłopoty z dojazdem do zakładów, brak specjalistów (m.in. informatyków i księgowych władających językami obcymi, przede wszystkim angielskim), braku pracowników technicznych z wykształceniem średnim bądź zawodowym. Być może okaże się, że niezbędne są zmiany w systemie edukacyjnym (od zawodowego po uniwersyteckie), a ewentualnie także ściągnięcie specjalistów.

Już teraz trzeba więc uważnie patrzeć na rynek pracy i przewidywać zmiany, by w porę i skutecznie reagować na pojawiające się problemy. Nie zdajemy się w tym przypadku na intuicję. Najciekawszym narzędziem, które pomoże nam w przewidywaniu ewolucji wrocławskiego rynku pracy, będzie jego matematyczny model „włożony” w pewien system informatyczny. Pracują nad tym właśnie matematycy z wrocławskiego Centrum Steinhausa. System ten pozwoli przewidywać znaczenie poszczególnych inwestycji, badać reakcje rynku pracy, określać jego chłonność w bliższej i dalszej przyszłości.

Nie będę jednak brnął w szczegóły techniczne, choć są one fascynujące, powtórzę tylko raz jeszcze najważniejszą informację: w ilości miejsc pracy osiągamy w aglomeracji wrocławskiej masę krytyczną wyzwalamą dalszy samoczynny rozwój.

Nurt jest więc już silny, pozostaje jedynie usuwać z jego drogi bariery. By je precyzyjnie wskazać, warto zadać dwa pytania:

- Co jest ważne dla nas, pracujących?
- Co jest ważne dla gospodarki?

Odpowiedź na pierwsze pytanie już padła i układa się w sekwencję: praca, mieszkanie i jakość życia.

Również na drugie pytanie starałem się odpowiedzieć, wskazując przede wszystkim na dobrą komunikację (w szerokim znaczeniu tego słowa, począwszy od sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, przez optymalny system komunikacyjny miasta, lotnisko, komunikację zbiorową, do telekomunikacji).

By wykorzystać impet nadany gospodarce w naszej aglomeracji, spełnić trzeba kilka warunków:

- Sieć autostrad i dróg szybkiego ruchu musi połączyć Wrocław z Pragą, Dreznem, Berlinem, Poznaniem i Warszawą.
- Budowa autostradowej obwodnicy Wrocławia musi się zakończyć na przełomie 2008 i 2009 roku.
- Miasto musi w tym samym czasie bardzo rozbudować i „wygładzić” wewnętrzny układ komunikacyjny.
- Lotnisko wrocławskie wymaga trzech rzeczy: czteropasmowej drogi dojazdowej, nowego terminalu i uruchomienia większej liczby połączeń (i tanich, i biznesowych).
- Niezwykle istotne jest zbudowanie w najbliższych pięciu, siedmiu latach sprawnego, zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej dla całej metropolii wrocławskiej. System taki umożliwi mieszkańcom szybkie przemieszczanie się z jednego krańca na drugi, łatwe dotarcie z domu do pracy i miejsc świadczenia usług (w tym rozrywki).

Ten rozdział podsumuję hasłem: Po pierwsze – komunikacja! Znów można się odwołać do analogii z czasem rozkwitu miasta pod koniec XIX i na początku XX wieku.

Raz jeszcze oddam głos historykom:

„By dotrzymać kroku ekspansji miasta, trzeba było rozwijać sieć komunikacyjną. Podczas prowadzonych na wielką skalę prac inżynierskich przestarzałe bądź prowizoryczne przeprawy zastąpiono imponującymi konstrukcjami z żelaza. (...) Do roku 1914 Breslau miał już rozległą sieć tramwajową obsługującą większość dzielnic. (...) W 1881 roku otwarto biuro telefoniczne i telegraficzne (...), siedem lat później ukończono połączenie z Berlinem (...). U progu

pierwszej wojny Breslau miał już połączenia kolejowe ze wszystkimi regionami Niemiec i Europy”¹⁸

Niczego nie trzeba wymyślać, wystarczy stare wzory odnieść do współczesnych rozwiązań technicznych (autostrady, lotniska, Internet). Wtedy, przed wiekiem, niezwykle rozkwit miasta przerwała I wojna światowa. Dziś – można powiedzieć – przed Wrocławiem stoi druga szansa i ją wykorzystamy. W sferze komunikacji wiele zrobimy sami. Przy niektórych przedsięwzięciach niezbędny jest udział państwa. Jednak bez wyraźnego postępu, którego symbolem ma stać się Autostradowa Obwodnica Wrocławia, Wrocław nie da Polsce tak wiele, ile mógłby dać!

¹⁸ N. Davies, R. Moorhouse, dz. cyt., s. 347, 349, 351.