

**SYSTEM MONITOROWANIA  
GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ  
JAKO NARZĘDZIE ZINTEGROWANEGO  
PLANOWANIA ROZWOJU MIAST  
W DUCHU IDEI KARTY LIPSKIEJ**

**Poradnik**

Praca wykonana w ramach środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju  
Nr projektu: 11 0008 06

Zespół autorski:

Krzysztof Słysz  
Krzysztof Zgud  
Krystyna Pawłowska

Zespół współpracujący:

Teresa Mądry  
Zofia Górka

INSTYTUT ROZWOJU MIAST  
ZAKŁAD PROBLEMÓW ŚRODOWISKOWYCH  
30-015 Kraków, ul. Cieszyńska 2 tel./fax 633-94-05  
e-mail: [sekretariat@irm.krakow.pl](mailto:sekretariat@irm.krakow.pl)

lipiec 2011 r.

## Spis treści

0. Wstęp .....	3
1. Główne inicjatywy poprzedzające opracowanie Karty Lipskiej.....	3
2. Idee i cele Karty Lipskiej .....	7
3. Dalsze działania intensyfikujące postanowienia Karty Lipskiej.....	10
4. Definicje pojęć ujętych w Karcie Lipskiej.....	12
5. Powiązania polityk sektorowych miast z problematyką zagadnień ujętych w Karcie Lipskiej .....	22
6. Wzajemne powiązania pomiędzy politykami sektorowymi miast .....	27
7. Podstawowe dokumenty strategiczne rozwoju UE i kraju mające wpływ na rozwój miast .....	29
8. Istniejące systemy monitorowania miast .....	32
9. Pojęcie wskaźników w monitorowaniu problematyki Karty Lipskiej.....	39
10. Analiza dokumentów strategicznych polskich miast zawierających wskaźniki charakteryzujące problematykę Karty Lipskiej.....	44
11. Analiza wskaźników dla miast objętych monitoringiem Związku Miast Polskich pod kątem problematyki Karty Lipskiej .....	52
12. Analiza danych Głównego Urzędu Statystycznego oraz raportów PwC dla miast charakteryzujących problematykę Karty Lipskiej.....	55
13. Zbiór wskaźników charakteryzujących problematykę Karty Lipskiej.....	60
14. Zakończenie .....	80

## 0. Wstęp

Niniejszy poradnik jest propozycją systemu monitorowania gospodarki przestrzennej miast poprzez zbiór wskaźników charakteryzujących zjawiska i występujące problemy zdefiniowane w zapisach Karty Lipskiej.

Jest narzędziem pomocnym w poznaniu zarysowujących się problemów i tendencji niezależnie czy są one pozytywne czy negatywne.

Adresatami treści poradnika w pierwszym rzędzie widzi się pracowników administracji miast, którzy czują potrzebę, a dotychczas nie posiadają warsztatu dla analizowania zmian w zjawiskach o charakterze gospodarczym, społecznym, środowiskowym, a wszystkie w odniesieniu do wskazanych problemów w Karcie Lipskiej.

Zbiór wskaźników mierzalnych może dawać odpowiedzi obiektywne, lecz warunkiem jest zrozumienie ich charakteru i nie przyjmowanie bezkrytycznie wielkości danego wskaźnika. Zbiór ten może być pomocny nie tylko na potrzeby analizy procesów zmian w ramach problematyki Karty Lipskiej, ale także służyć dla innych analiz związanych z rozwojem miasta.

W trakcie tworzenia proponowanego zbioru wskaźników autorzy mieli na uwadze potrzebę jego cech praktycznych jak możliwość pozyskiwania danych, ich jednoznaczność interpretacyjną, ich obiektywność poprzez mierzalność, wielkość zbioru umożliwiającą z jednej strony analizowanie w miarę kompleksowo różnych zjawisk, a z drugiej ograniczoną wielkość do praktycznego zasobu danych.

Proponowany zbiór wskaźników bazuje na innych zbiorach wskaźników, w pierwszym rzędzie ogólnodostępnych, co zwiększa możliwości jego wykorzystania.

Dobór wskaźników daje możliwość porównywania skali zjawisk pomiędzy miastami, co może być dodatkową zaletą tego zbioru.

Oprócz tego, także zaletą jest jego otwartość na uzupełnienia, czyli powiększanie zbioru o kolejne wskaźniki.

Opracowując niniejszy tekst przewidywany do wykorzystania w formie internetowej przyjęto, aby nie był on za obszerny, co utrudnia jego czytelność. Także nie dołączono zbioru wykorzystanej, bardzo obszernej literatury związanej z tematem, lecz cytowano wyłącznie te propozycje, które są ściśle z nim powiązane.

Autorzy niniejszego poradnika mają świadomość, że nie jest to materiał jedyny w tym zakresie, na co wskazano w treści, lecz jest kolejną propozycją, która może być przydatna, jako narzędzie warsztatu planistycznego.

## 1. Główne inicjatywy poprzedzające opracowanie Karty Lipskiej

Wśród głównych inicjatyw, które poprzedziły opracowanie Karty Lipskiej można wymienić:

- Kartę europejskich miast na rzecz zrównoważonego rozwoju zatwierdzoną podczas europejskiej konferencji na temat miast, która odbyła się w Alborgu (Dania) w dniu 27 maja 1994 r.,
- Europejską perspektywę rozwoju przestrzennego (ESDP) przyjętą podczas nieformalnego posiedzenia Rady Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, które odbyło się w Poczdamie w dniu 11 maja 1999 r.,

- Podstawowe Wytyczne dla Zrównoważonego Rozwoju Przestrzennego Kontynentu Europejskiego CEMAT, zatwierdzone przez Komitet Ministrów Rady Europy,
- „Program działania z Lille” przyjęty podczas nieformalnego posiedzenia Rady Ministrów odpowiedzialnych za politykę rozwoju miast, które odbyło się w Lille w dniu 3 listopada 2000 r.,
- Nową Kartę Ateńską z 2003 r., proklamowaną na posiedzeniu Rady Europejskiej ds. urbanistyki, które odbyło się w Lizbonie w dniu 20 listopada 2003 r.,
- „Urban acquis” w zakresie polityki miejskiej przyjęty podczas nieformalnego posiedzenia Rady ministrów odpowiedzialnych za spójność terytorialną, które odbyło się w Rotterdamie w dniu 29 listopada 2004 r.,
- Porozumienie bristolskie” przyjęte podczas nieformalnego posiedzenia Rady Ministrów w dniach 6-7 grudnia 2005 r., na temat zrównoważonych wspólnot, które odbyło się w Bristolu.

Krokiem, który zdynamizował działania na rzecz rozwijania polityki regionalnej i planowania przestrzennego w Wspólnocie było przyjęcie w 1999 r. w Poczdamie na posiedzeniu Ministrów państw członkowskich UE odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne dokumentu pt.: „Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego” (ESPD – *European Spatial Development Perspective*). Dokument ten nie miał formalnego charakteru, lecz stanowił wieloletnią perspektywę rozwoju terytorium Europy z zaleceniem, aby państwa członkowskie uwzględniały w krajowych politykach rozwoju priorytety rozwoju terytorialnego Europy sformułowane w ESDP. Wraz z przyjęciem ESPD rozpoczęto prace nad monitorowaniem zmian struktury europejskiej przestrzeni powołując w celu analiz przestrzennych program *European Spatial Planning Observatory Network* (ESPON).

Apel ministrów z krajów członkowskich o zwrócenie większej uwagi na działania prorozwojowe wynikające z prowadzenia polityki miejskiej i realizację „celów z Lille” podjęty na spotkaniu w listopadzie 2004 r. w Rotterdamie zaowocował następnie przyjęciem brytyjskiej koncepcji „zrównoważonych wspólnot” („*sustainable communities*”) w 2005 r., a Komisja Europejska sformułowała dokument „Polityka spójności i miasta – rola w odniesieniu do wzrostu i zatrudnienia w regionach”<sup>1</sup> zapowiadający zwiększenie znaczenia miast jako ośrodków przemian i wzrostu, co znalazło wyraz w polityce wspólnotowej na lata 2007-2013.

Kwestia zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich włączona została do formułowanej właśnie w UE polityki spójności.

Dokument wyjaśniał pojęcie wzrostu gospodarczego w aspekcie idei rozwoju zrównoważonego. *„Wzrost ten jest zrównoważony, kiedy towarzyszą mu środki przeznaczone do ograniczenia ubóstwa, wykluczenia społecznego i problemów z zakresu ochrony środowiska. Kwestia zrównoważonego charakteru wzrostu ma szczególne znaczenie w miastach bardziej narażonych na wykluczenie społeczne, degradację środowiska naturalnego, istnienie nieużytków oraz niekontrolowaną zabudowę miast. Miasta charakteryzują się znaczącymi różnicami w zakresie perspektyw gospodarczych i społecznych. Są to na przykład nierówności przestrzenne (między dzielnicami) lub społeczne (między poszczególnymi grupami) lub często różnice łączące oba te wymiary. Jakość środowiska naturalnego jest czynnikiem kluczowym*

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 385 wersja ostateczna. KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO. *Polityka spójności i miasta: rola miast i aglomeracji w odniesieniu do wzrostu i zatrudnienia w regionach* {SEK(2006) 928}  
[ec.europa.eu/regional\\_policy/.../urban/com\\_2006\\_0385\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/.../urban/com_2006_0385_pl.pdf).

w atrakcyjności” ...miasta na równi z pozostałymi trzema czynnikami: transportem, dostępnością, usługami i infrastrukturą oraz sektorem kulturalnym.

W Komunikacie omówiono m.in. rolę:

- znaczenia miast i ich wzajemnych związków,
- dostępności i mobilności,
- dostępu do infrastruktury i usług,
- środowiska naturalnego i fizycznego,
- znaczenia kultury,
- wsparcia dla innowacji, ducha przedsiębiorczości i gospodarki opartej na wiedzy,
- zwiększenia liczby miejsc pracy i poprawy ich jakości m.in. poprzez podniesienie poziomu nauczania i szkolenia,
- zróżnicowania wewnątrzmijskiego w sferze społecznej,
- promocji integracji społecznej i równości szans oraz wzmocnienie bezpieczeństwa obywateli,
- zarządzania zintegrowanym rozwojem terenów miejskich i czynnego uczestnictwa obywateli przy tworzeniu tych planów.

Istotnym czynnikiem wspierającym politykę rozwoju miast jest wielozadaniowy program Urban na lata 2007-2013 będący kontynuacją inicjatywy Urban II<sup>2</sup>, w którym rozwijane są systemy monitorowania i oceny. Podobnie rozszerzeniu uległ ramowy program na rzecz wymiany doświadczeń i dobrych praktyk URBACT<sup>3</sup>, obejmujący obecnie miasta we wszystkich państwach członkowskich, mający wykorzystać doświadczenia płynące z krajowych sieci i centrów informacji. W ramach nowych rozporządzeń Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) i Funduszu Spójności (FS) w programach operacyjnych przewidziano finansowanie całego szeregu projektów dotyczących rozwoju obszarów miejskich (tabela).

Konwergencja (EFRR/EFS/FS) Działania kwalifikowalne	Regionalna konkurencyjność i zatrudnienie (EFRR/EFS) Działania kwalifikowalne	Współpraca (EFRR) Działania kwalifikowalne
<ul style="list-style-type: none"> <li>– zrównoważony transport miejski,</li> <li>– zrównoważone budownictwo,</li> <li>– energie odnawialne,</li> <li>– efektywność energetyczna,</li> <li>– pomoc dla MŚP w zakresie technologii środowiskowych,</li> <li>– systemy składowania odpadów i systemy wodne,</li> <li>– jakość powietrza w miastach,</li> <li>– rekultywacja terenów skażonych,</li> <li>– turystyka i dziedzictwo kulturowe,</li> <li>– zdrowie publiczne,</li> <li>– zapobieganie zagrożeniom – zmiany klimatu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zrównoważony transport miejski,</li> <li>– zrównoważone budownictwo,</li> <li>– energie odnawialne,</li> <li>– efektywność energetyczna,</li> <li>– pomoc dla MŚP,</li> <li>– rekultywacja terenów i gruntów skażonych,</li> <li>– turystyka i dziedzictwo kulturowe,</li> <li>– zdrowie publiczne,</li> <li>– zapobieganie zagrożeniom,</li> <li>– zmiany klimatu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zrównoważone sieci miejskie,</li> <li>– sieci MŚP,</li> <li>– wymiana doświadczeń/najlepszych praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju miast,</li> <li>– statystyka/dane,</li> <li>– wspólne zarządzanie środowiskiem,</li> <li>– zapobieganie zagrożeniom,</li> <li>– zmiany klimatu</li> </ul>

Źródło: Wytyczne w zakresie strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Integrated Environmental Management. Guidance in relation to the Thematic Strategy on the Urban Environment <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/iem.pdf>.

<sup>3</sup> Stworzony na początku 2003 r. program URBACT objął również miasta 10 nowych państw członkowskich po 1 maja 2004 r.

Rozwój obszarów miejskich może również korzystać ze wsparcia w ramach inicjatyw JASPERS, JEREMIE i JESSICA. Miasta zachęcane są też do partnerstwa publiczno-prywatnego, lecz wymaga to od władz lokalnych, aby posiadały długoterminową wizję strategiczną oraz odpowiednie kompetencje techniczne i w zakresie zarządzania.

Dostrzegając rosnące trudności w dziedzinie zapewnienia warunków rozwoju zrównoważonego w obszarze miast, Komisja Europejska uznała ten problem jako jeden z siedmiu głównych strategii tematycznych *Szóstego Programu Działań „Środowisko” 2010 Nasza przyszłość Nasz wybór*<sup>4</sup>.

Po długich przygotowaniach, w styczniu 2006 r. przedstawiono obszerny Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich *W stronę strategii tematycznej dla środowiska miejskiego*<sup>5</sup>, który w ostatecznej wersji został przyjęty przez Radę i Parlament Europejski<sup>6</sup> i w dniu 26 września 2006 r. ogłoszony wraz z Rezolucją Parlamentu Europejskiego dotyczącą tej strategii<sup>7</sup>.

Za nadrzędny cel strategii uznano *„poprawę stanu środowiska i jakości terenów zurbanizowanych oraz zapewnienie zdrowego środowiska życia mieszkańcom europejskich miast, zwiększenie znaczenia kwestii środowiskowych w rozwoju zrównoważonym terenów miejskich przy uwzględnieniu związanych z tym kwestii gospodarczych i społecznych”*.

Strategia promuje nowe podejście do zarządzania miejskiego. Zarządzanie to powinno mieć charakter zintegrowany i wiodący w stosunku do sektorowych rozwiązań. Za główne jego składniki uważa się:

- zrównoważony transport miejski,
- zintegrowane zarządzanie środowiskiem,
- zintegrowane planowanie urbanistyczne,
- zintegrowane budownictwo miejskie.

W dziedzinie rozwiązań instytucjonalnych zaproponowano, aby dla każdego miasta liczącego powyżej 100 tys. mieszkańców były opracowane plany zarządzania środowiskiem wraz z harmonogramem działań uwzględniającym rozwiązanie najistotniejszych stwierdzonych problemów przyrodniczych w danym ośrodku miejskim. Ponadto każde z miast o liczbie ludności powyżej 100 tys. powinno opracować i wdrożyć plan zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego. Propaguje się także ustalenie minimalnych standardów gęstości zabudowy miejskiej w celu powstrzymania zjawiska „rozlewania się miast”.

Nowym rozwiązaniom instytucjonalno-organizacyjnym w dziedzinie zarządzania miastami mają towarzyszyć działania organów i instytucji polegające głównie na:

- wsparciu dla wymiany dobrych praktyk,
- projekty demonstracyjne,
- sieci krajowych ośrodków do spraw miejskich,
- portale internetowe dla władz lokalnych oraz
- szeroka akcja szkolenia.

---

<sup>4</sup> Decyzja nr 1600/2002/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 22 lipca 2002 r., ustanawiająca Szósty Program Działań Środowiskowych (OJ L242, 10.9.2002, p. 1).

<sup>5</sup> Komisja Wspólnot Europejskich KOM(2005) 71 KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego (SEC (2006) 16).

<sup>6</sup> SEC(2006)16.

<sup>7</sup> European Parliament resolution on the thematic strategy on the urban environment. (2006/2061(INI)) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//>

Monitorowanie skuteczności nowych rozwiązań wymaga aktualnych danych miejskich. W rozdz. 7 Strategii, Komisja Europejska z pomocą EOG i we współpracy z państwami członkowskimi zobowiązuje się do pracy *nad poprawą europejskich danych związanych z środowiskiem miejskim nie zwiększając przy tym obciążenia władz różnego szczebla w celu oceny wpływu na środowisko europejskich obszarów miejskich*. Ma to być przeprowadzone w nawiązaniu do inicjatywy i dyrektywy INSPIRE oraz GMO i GMES. Jednym z już istniejących instrumentów oceny są okresowe audyty miejskie dotyczące warunków jakości życia w miastach uwzględniające aspekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne<sup>8</sup>.

Mają one stanowić element pomocny w zintegrowanym zarządzaniu miastem o charakterze cyklicznym (najlepiej rocznym), obejmującym następujące etapy procesu:

- (1) Przegląd warunków bazowych; w jego ramach dokumentuje się bieżącą sytuację środowiskową i administracyjną, wymogi prawne i priorytety polityczne.
- (2) Wyznaczanie zadań – przygotowanie programu strategicznego i planów działania; obejmuje działania niezbędne w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej. Jak wynika ze studiów przypadku, program powinien być ukierunkowany na wykorzystywanie aktywnego uczestnictwa obywateli, podmiotów gospodarczych, rządu i organizacji pozarządowych.
- (3) Zobowiązanie polityczne – zatwierdzenie programu strategicznego.
- (4) Wdrażanie planu działania i monitorowanie; wdrożenie różnych środków i działań lecz takich które spełniają postulat zintegrowania.
- (5) Sprawozdawczość i ocena; obejmuje dokonywanie na bieżąco oceny skuteczności planu działania w odniesieniu do strategicznych celów z myślą, że może ona doprowadzić do zaproponowania nowych środków lub do ponownego zdefiniowania dotychczasowych działań<sup>9</sup>.

Jako konsekwencja omówionych działań w ramach Unii Europejskiej wykrystalizowały się idee Karty Lipskiej.

## 2. Idee i cele Karty Lipskiej

Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich<sup>10</sup> przyjęta została z okazji spotkania ministrów w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, w dniach 24-25 maja 2007 r. i była jednocześnie zobowiązaniem ministrów do:

- zainicjowania w swoich państwach debaty politycznej na temat włączenia zasad i strategii Karty Lipskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich do krajowej, regionalnej i lokalnej polityki rozwoju,
- zastosowania narzędzia, jakim jest zintegrowany rozwój miejski, oraz wzmocnienia struktur zarządzania niezbędnych dla jego wdrożenia, a w tym celu do utworzenia niezbędnych ram na poziomie krajowym,
- promowania zrównoważonej organizacji terytorialnej opartej na europejskiej policentrycznej strukturze miejskiej.

---

<sup>8</sup> Urban Audit Methodological Handbook (2004).

<sup>9</sup> Integrated Environmental Management. Guidance in relation to the Thematic Strategy on the Urban Environment <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/iem.pdf>.

<sup>10</sup> Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_995333/Leipzig-Charter-on-Sustainable-European-Cities-final-draft-2-May-2007.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_995333/Leipzig-Charter-on-Sustainable-European-Cities-final-draft-2-May-2007.pdf).

W Karcie Lipskiej sformułowano priorytety w dwóch podstawowych kierunkach, tj.:

- wykorzystania zintegrowanego podejścia do rozwoju miasta,
- zwrócenia szczególnej uwagi na kryzysowe dzielnice w kontekście miasta jako całości.

**1. Wykorzystanie zintegrowanego podejścia do rozwoju miast** polega na zintegrowaniu działań z zakresu polityki miejskiej pod względem przestrzeni, przedmiotu działania i czasu. Rekomendowane jest także zaangażowanie podmiotów gospodarczych, grup interesu i opinii publicznej. Wdrożenie polityki wymaga podjęcia zadań na szczeblu lokalnym, z uwzględnieniem zasady pomocniczości.

Sygnatariusze Karty zachęcają miasta do formułowania takich programów, które ukierunkowane na proces wdrażania powinny:

- *opisywać mocne i słabe strony miast i dzielnic w oparciu o analizę bieżącej sytuacji,*
- *określać spójne cele rozwoju dla obszaru miejskiego i tworzyć wizję dla miasta,*
- *koordynować różne terytorialne, sektorowe i techniczne plany i strategie oraz zapewniać, że planowane inwestycje przyczyniają się do promowania równomiernego rozwoju obszaru miejskiego,*
- *koordynować i skupiać pod względem przestrzennym wykorzystanie funduszy przez uczestników sektora publicznego i prywatnego oraz*
- *być koordynowane na poziomie lokalnym i miejskim oraz angażować obywateli i innych partnerów, którzy mogą wnieść znaczny wkład w kształtowanie przyszłej jakości każdego obszaru w wymiarze gospodarczym, społecznym, kulturalnym i ekologicznym.*

Zawarta jest tu sugestia, aby zerwać z pojedynczymi programami rozwoju dla każdego miasta na rzecz zintegrowania i równorzędnego partnerstwa pomiędzy miastami a obszarami wiejskimi oraz pomiędzy małymi, średnimi i dużymi miastami w regionach miejskich i aglomeracjach i przejąć odpowiedzialność za spójność terytorialną, w której miasta są głównym motorem.

To zintegrowane podejście do rozwoju miast, powinno obejmować szczególnie następujące priorytety:

- **tworzenie i zapewnianie wysokiej jakości przestrzeni publicznych:** uznając ją jako czynnik w tworzeniu warunków życia mieszkańców miasta oraz jako wskaźnik lokalizacji przedsiębiorstw gospodarki opartej na wiedzy, dla wykwalifikowanej i kreatywnej siły roboczej oraz turystyki. Tworzenie przestrzeni publicznych jest wskazywane jako zadanie dla władz krajowych, regionalnych i lokalnych oraz mieszkańców i przedsiębiorstw;
- **modernizację sieci infrastrukturalnych i poprawę wydajności energetycznej** obejmującą tworzenie transportu zrównoważonego, łatwo dostępnego, powiązanego z innymi systemami transportu, dostosowanego do wymogów poszczególnych obszarów miejskich: miejsc pracy, mieszkalnictwa, środowiska naturalnego oraz przestrzeni publicznej oraz sieci wodociągowych, oczyszczalni ścieków i innych sieci inżynierskich, które muszą zostać wzmocnione i dostosowane do zmieniających się potrzeb dla poprawy jakości życia miejskiego. Konieczna jest poprawa wydajności energetycznej w sektorze budowlanym. Dla oszczędnego i trwałego wykorzystania zasobów niezbędna jest także spójna struktura zasiedlenia;
- **aktywną politykę innowacyjną i edukacyjną,** ponieważ to miasta są miejscami gdzie wytwarzane są oraz przekazywane duże zasoby wiedzy. Polityka zintegrowanego rozwoju miast może przyczynić się do poprawienia tych



możliwości, np. przez łączenie partnerów, wspieranie sieci i optymalizowanie struktury lokalizacyjnej.

**2. Zwrócenie szczególnej uwagi na kryzysowe dzielnice w kontekście miasta jako całości.** Karta Lipska za najlepszą metodę utrzymania bezpieczeństwa w miastach proponuje integrację społeczną promującą dialog i zmniejszającą różnice oraz przeciwdziałającą wykluczeniu społecznemu. Ważnym instrumentem w osiągnięciu spójności społecznej powinna być społeczna polityka mieszkaniowa. Działania w stosunku do dzielnic kryzysowych wymagają wczesnego rozpoznania problemów i trafnych diagnoz. Strategie działania mające na celu poprawę sytuacji w miastach, a szczególnie w dzielnicach kryzysowych, według Karty Lipskiej, powinny skupiać się na:

- utrwalaniu urbanistycznych strategii przez rekomendowanie poprawy wyglądu, warunków fizycznych i wydajności energetycznych istniejących budynków na terenach kryzysowych oraz zwiększeniu inwestycji w ulepszenie środowiska fizycznego. Działania te powinny być związane z **poprawą jakości środowiska przyrodniczego oraz poprawą jakości życia mieszkańców;**
- **wzmacnianiu polityki w zakresie gospodarki lokalnej i lokalnego rynku pracy;** co prowadzić będzie do stabilizacji gospodarczej w dzielnicach kryzysowych. Celem jest stworzenie i zapewnienie miejsc pracy oraz ułatwienie zakładania nowych przedsiębiorstw. Rekomendowane narzędzia w zakresie poprawy sytuacji na lokalnym rynku pracy to szkolenia oraz wspieranie społeczno-gospodarczych instytucji zorientowanych na usługi dla obywateli;
- **prowadzeniu polityki aktywnej edukacji i szkoleń dla dzieci i młodzieży;** istotnym punktem wyjścia dla poprawy sytuacji miejskich obszarów kryzysowych jest poprawa sytuacji edukacyjnej i szkoleniowej w społeczności lokalnej wraz z aktywną polityką dotyczącą dzieci i młodzieży;
- **promocji wydajnego i dostępnego transportu publicznego** w ramach tego skutecznego i korzystnego cenowo. Transport miejski powinien być zorganizowany w sposób, który lepiej włączy obszary kryzysowe do miasta oraz regionu jako całości.

W realizacji Karty Lipskiej niezbędne jest także stworzenie platformy wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk, najkorzystniej na poziomie wspólnotowym. Rozwój polityk miejskich ułatwi wymiana danych, ekspertyz, studiów i specjalistów. Ministrowie przyjmujący Kartę Lipską zobowiązali się do wspierania wymiany *know-how* pomiędzy politycznymi ośrodkami decyzji i naukowcami na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym.

Zgodnie z Kartą Lipską, zarówno zasady rozwoju miast jak i wdrożenie obu priorytetów określone miało być na szczeblu krajowym. Mają one zostać związane z tworzeniem bodźców do wdrażania rozwiązań innowacyjnych. Sprzyjać to ma pogłębianiu konkurencji pomiędzy ośrodkami miejskimi w wymiarze krajowym i europejskim, a co za tym idzie – przyczyni się do wzrostu jakości realizowanych w ramach polityki miejskiej działań. Narzędziami tej polityki mają być środki funduszy strukturalnych dostępne w programach operacyjnych krajów członkowskich.

### 3. Dalsze działania intensyfikujące postanowienia Karty Lipskiej

Wdrażanie postanowień Karty Lipskiej jest przedmiotem okresowych przeglądów wykonywanych co dwa lata przez kolejne prezydencje w UE.

Pierwszy Raport z oceny „*On the Implementation of the Leipzig Charter*” (W sprawie realizacji Karty Lipskiej) opracowany został przez Prezydencję czeską w 2009 r. na podstawie ankiet otrzymanych od państw, które sygnowały Kartę<sup>11</sup>.

Raport miał odpowiedzieć na cztery pytania związane z wdrażaniem Karty Lipskiej:

- I. *Jakie instrumenty przewiduje się wprowadzić w kraju w celu wdrożenia Karty Lipskiej?*
- II. *Jak projekt zasad Karty Lipskiej wpisuje się w system prawny kraju?*
- III. *Jakie przewiduje się monitorowanie i ocenę realizacji Karty Lipskiej?*
- IV. *Czy wymagać to będzie wprowadzenia wskaźników monitorowania wdrażania Karty Lipskiej?*

Strona polska w odpowiedzi poinformowała o „przygotowaniu pilotażowego programu do zintegrowanego zarządzania *urban development*, który powinien przyczynić się do realizacji celów Karty”.

Miało to umożliwić opracowanie narzędzi i zestawu środków, pomocnych w integracji różnych planów, programów lub prowadzenie badań skierowanych na rozwijanie najistotniejszych składników rozwoju społeczno-gospodarczego w miastach. Program miał być testowany w kilkunastu miastach, charakterystycznych ze względu na wielkość i główne funkcje. Uzyskane wyniki miały znaleźć potencjalne wykorzystanie w ewentualnej przyszłej zmianie przepisów krajowych, gdyż w momencie odpowiedzi na ankietę takich zmian nie przewidywano.

Postanowienia Karty Lipskiej są również przedmiotem okresowych spotkań ministrów odpowiedzialnych za rozwój miast w poszczególnych krajach sygnatariuszach Karty.

Na posiedzeniu w dniu 25 listopada 2008 r. w Marsylii, obrady wokół „zrównoważonego i spójnego miasta” koncentrowały się na kilku zagadnieniach, m.in.:

- zapewnieniu większej spójności między poszczególnymi funkcjami miejskimi (mieszkanie, działalność społeczna i ekonomiczna, edukacja i szkolenia, kultura i rekreacja),
- rozwoju publicznych działań na rzecz zrównoważonego miasta przy uwzględnieniu zasad, które powinny uwzględniać specyfikę uwarunkowań,
- roli koordynacji i rozwoju obszarów wiejskich i miejskich,
- wspieraniu właściwej polityki w celu poprawy efektywności energetycznej istniejących i nowych budynków, zarówno w sektorze publicznym jak i prywatnym oraz wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii, w czym istotne znaczenie mieć powinno planowanie przestrzenne, szczególnie w zakresie dostosowania i łagodzenia zmian klimatu, a także ograniczenia nadmiernego rozrostu miast na jak najwcześniejszych etapach procesu planowania.

W efekcie postanowiono opracować dla celów Karty instrument wspomagający zarządzanie na szczeblu miast w postaci ram odniesienia dla trwałego rozwoju miast, zapraszając wszystkich uczestników polityki miejskiej, w tym przedstawicieli miast,

---

<sup>11</sup> [www.edukn.org/.../Assessment\\_Report\\_on\\_the\\_Implementation\\_of\\_the\\_Leipzig\\_Charter\\_on\\_Sustainable\\_European-Cities](http://www.edukn.org/.../Assessment_Report_on_the_Implementation_of_the_Leipzig_Charter_on_Sustainable_European-Cities).

instytucje europejskie, stowarzyszenia pozarządowe głównie z miast, sieci naukowe i techniczne oraz stowarzyszenia zawodowe, do czynnego udziału w jego sporządzeniu.

Potwierdzeniem dotychczasowych zobowiązań i zasad wyrażonych w związku z wdrażaniem Karty Lipskiej było spotkanie ministrów 22 czerwca 2010 r. w Toledo, gdzie na kanwie tematu „zintegrowana rewitalizacja obszarów miejskich”, dokonano ich przeglądu nawiązując do treści najważniejszych dokumentów, jakie w okresie poprzedzającym obrady w 2010 r. opracowano dla rozwoju UE w dalszych latach<sup>12</sup>. W „deklaracji z Toledo” podkreśla się więc znaczenie zintegrowanego podejścia do polityki miejskiej jako głównego narzędzia mającego wspomagać realizację Strategii Europa 2020<sup>13</sup>. Uznano za ważne kontynuowanie prac nad „Europejskimi Ramami Odniesienia Miasta Zrównoważonego” mającymi być głównym instrumentem wdrażającym w szczególowej i jednolitej interpretacji Karty Lipskiej, zachęcając w fazie testowania tego narzędzia, włączenie się samorządów miast, organizacji zawodowych, organizacji z sektora prywatnego i organizacji pozarządowych. **Ponadto, wyrażono zainteresowanie zbadaniem możliwości opracowania wspólnego minimalnego zestawu wskaźników, który będzie przekładał jednolitą interpretację zintegrowanego podejścia w tym też niektóre z już stosowanych wskaźników zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich.**

Dołączony do deklaracji dokument referencyjny „w sprawie zintegrowanej rewitalizacji obszarów miejskich i jej strategicznego potencjału w zakresie inteligentniejszego i bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich sprzyjającego włączeniu społecznemu w Europie”<sup>14</sup>, omawia znaczenie tych działań z punktu widzenia środowiska naturalnego, społecznego, gospodarki, planowania przestrzennego, architektury i kultury oraz zarządzania, a także przedstawia główne cechy podejścia do zintegrowanego rozwoju ze szczególnym odniesieniem do rewitalizacji obszarów miejskich.

Między innymi tymi cechami, wg dokumentu, są:

- przyjęcie podejścia i myślenia holistycznego,
- rozwiązywanie konfliktów, likwidowanie sprzeczności lub rozbieżności pomiędzy efektami w ramach koordynacji poprzecznej i pionowej oraz na zasadach

---

<sup>12</sup> Tymi nowymi dokumentami są m.in.:

- Strategia „EUROPE 2020”, zatwierdzona przez Radę Europejską w dniu 17 czerwca 2010;
- Komunikat Komisji „Europa 2020: strategia dla inteligentnego i zrównoważonego wzrostu” z dnia 3 marca 2010 (COM(2010)2020);
- Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (EKES) w sprawie „konieczności stosowania zintegrowanego podejścia do rewitalizacji obszarów miejskich” (EKES 760/2010), zatwierdzona w dniu 26 maja 2010 r.;
- Opinia Komitetu Regionów w sprawie „Rola rewitalizacji miasta w przyszłości miasta rozwoju w Europie”, zatwierdzony na sesji plenarnej w dniach 9-10 czerwca 2010 r.;
- „W kierunku Europejskiej Agendy Lokalnej”, przyjęta na szczycie europejskim rządów w dniach 22-24 lutego 2010 r.

<sup>13</sup> Przytoczono te cele, m.in.:

- wskaźnik zatrudnienia osób w wieku 24-64 lat powinien wynosić 75%;
- na inwestycje w badaniach i rozwój należy przeznaczyć 3% PKB Unii;
- należy osiągnąć cele „20/20/20” w zakresie klimatu i energii (w tym ograniczenie emisji dwutlenku węgla nawet o 30%, jeśli pozwolą na to warunki);
- liczbę osób przedwcześnie kończących naukę szkolną należy ograniczyć do 10%, a co najmniej 40% osób z młodego pokolenia powinno zdobywać wyższe wykształcenie;
- liczbę osób zagrożonych ubóstwem należy zmniejszyć o 20 mln w skali UE.

<sup>14</sup> Patrz strona internetowa MRR.

właściwych dla *dobrego sprawowania rządów*, o których to zasadach jest mowa w dokumencie,

- poszukiwanie dróg do wspólnej organizacji skal czasowych i przestrzennych i ich wzajemnych interakcji,
- uznanie społecznościowego wymiaru integrowania rozwoju, a więc m.in. zwalczania wykluczenia i segregacji,
- integracja strukturalna łącząca działania ukierunkowane terytorialnie z wizją miasta jako całości i w ramach szerszej perspektywy regionalnej uwzględniającej powiązania metropolitalne lub wiejsko-miejskie.

W końcowej części dokumentu omówiono:

- korzyści płynące ze zintegrowanego podejścia,
- sposoby rozumienia zintegrowanej rewitalizacji,
- rodzaje narzędzi operacyjnych, które mogą mieć korzystny wpływ na zintegrowaną rewitalizację obszarów miejskich oraz wspólnych dla miast strategicznych zobowiązań w tym zakresie.

Niniejsze opracowanie o charakterze poradnika jest próbą wyjścia naprzeciw dyskusji w Toledo o potrzebie tworzenia zestawu wskaźników charakteryzujących procesy zrównoważonego rozwoju miast w duchu idei Karty Lipskiej.

## 4. Definicje pojęć ujętych w Karcie Lipskiej

Dla potrzeb dalszych prac zdefiniowano pojęcia, które zawarte są w tekście Karty Lipskiej, aby uniknąć niejasności i przekłamań, ponieważ w literaturze różni autorzy różnie definiują pojęcia dotyczące problematyki przestrzeni publicznej, jakości życia, atrakcyjności inwestycyjnej i wielu innych pojęć bardzo popularnych, lecz na ogół niedefiniowanych.

W przypadku tworzenia systemu monitorującego rozwój miasta w duchu idei Karty Lipskiej konieczne było zaproponowanie definicji, którymi się posłużono dla potrzeb niniejszego opracowania.

Poniżej zaprezentowano definicje pojęć, które najczęściej pojawiają się w tekście Karty Lipskiej. Definicje te są cytatami z literatury lub własnymi propozycjami i zebrane zostały wyłącznie dla potrzeb niniejszego opracowania.

Wśród najczęściej pojawiających się pojęć jest „przestrzeń publiczna”. Jest to pojęcie ogólnie znane, stosowane w opracowaniach planistycznych, bardzo popularne także wśród polityków i dziennikarzy.

**Przestrzeń publiczna** – to dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami – służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych. O publicznym charakterze przestrzeni decyduje zbiorowy sposób jej użytkowania. Definiuje się ją w kategoriach społeczno-ekonomicznych. Przestrzeń publiczna pełni też ważne funkcje ekologiczne (utrzymanie ekosystemów, ochrona zasobów przyrodniczych).

Równocześnie istnieje pojęcie **obszaru przestrzeni publicznej**. Według Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „obszar przestrzeni publicznej” to obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

W jednej z pozycji literaturowych<sup>15</sup> zacytowano definicję przestrzeni publicznej podaną w Studium miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. (Uchwała nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa) jako *powszechnie dostępne układy, w rozumieniu przestrzennym ukształtowane przez obiekty architektury wokół ulic, placów, miejsc związanych z użytkowaniem publicznym, miejsc związanych z wydarzeniami historycznymi, kulturowymi lub tradycją, wraz z elementami tworzącymi obudowę tych przestrzeni (pierzemami zabudowy i elewacjami obiektów), a także niebędące wnętrzami urbanistycznymi powszechnie dostępne obszary o szczególnych walorach krajobrazowych, kulturowych, przyrodniczych*. Najważniejsze przestrzenie publiczne miasta zawarte są w centrum miejskim, głównych ulicach śródmiejskich, głównych ciągach miejskich, miejskich komercyjnych centrach wielofunkcyjnych, kluczowych obszarach aktywizacji gospodarczej, kulturowej i naukowo-technicznej, ważnych terenach zielonych a także w rejonach wokół przystanków szybkiej kolei aglomeracyjnej (SKA). Definicja ta wskazuje, że przestrzeniami publicznymi są układy i obszary nie tylko powszechnie dostępne, ale związane ze szczególnym sposobem użytkowania, szczególnymi wydarzeniami lub tradycją, czy też posiadające szczególne walory.

Słownik języka polskiego PWN definiuje określenie publiczny jako *„dotyczący ogółu ludzi, służący ogółowi, przeznaczony, dostępny dla wszystkich; związany z jakimś urzędem, z jakąś instytucją itp.; ogólny, powszechny, nieprywatny”*. Podążając za tą definicją można przyjąć, iż przestrzeń publiczna jest przestrzenią przeznaczoną i dostępną dla wszystkich, służącą ogółowi.

Przestrzeń publiczną można też definiować poprzez rozwinięcie opisu aktywności, jakie się z nią wiążą: *„Przestrzeń publiczna jest wszędzie wokół nas, to żywa część codziennego życia miasta: ulice, które przemierzamy w drodze do szkoły lub pracy, miejsca, gdzie bawią się dzieci lub gdzie mamy kontakt z naturą, to lokalne parki, gdzie możemy uprawiać sport, spacerować z psem i usiąść na lunch lub po prostu jakieś ciche miejsce, gdzie możemy uciec na chwilę od codziennej krzątaniny. Inaczej mówiąc, przestrzeń publiczna jest naszym salonem w otwartej przestrzeni, naszym centrum wolnego czasu na świeżym powietrzu.”*

Trudność w kwalifikowaniu do przestrzeni publicznych stwarzają miejsca, do których wstęp jest wolny, lecz ich użytkowanie bywa ograniczane poprzez zamykanie w pewnych porach lub ustanawianie poprzez zarządców lub właścicieli przepisów szczególnych. Do takich przestrzeni należą dworce, galerie i przejścia w centrach handlowych, poczekalnie, biblioteki publiczne [Chmielewski 2005].

Autorki cytowanego opracowania doprecyzowały definicję zaproponowaną przez K. Kłosiewicza i przyjęły, że *przestrzeń publiczna jest przestrzenią udostępnianą wszystkim, z ograniczeniami jedynie porządkowymi, nie pełniącą funkcji wyłącznie komunikacyjnych*. Podstawowymi kryteriami dla określenia czy przestrzeń jest publiczna, czy też nie, pozostaną więc: dostępność oraz funkcja. Wszelkie inne kwestie (własność, walory krajobrazowe, kulturowe itp.) stanowiąc będą atrybuty, za pomocą których przestrzenie publiczne będzie można opisywać oraz oceniać ich walory.

Analiza przestrzeni publicznych spełniających warunki definicji pozwoliła autorkom na wydzielenie następujących jej typów:

- otwarte tereny zielone komponowane (bulwary, błonia, planty, osiedlowe tereny zielone, parki rzeczne),

---

<sup>15</sup> Merytoryczne, prawne i metodologiczne ramy dla Programu ochrony i kształtowania przestrzeni publicznej. Rozenau-Rybowicz A., Szlenk-Dziubek D., IRM, maszynopis, 2006.

- otwarte tereny zielone swobodne (tereny zielone wzdłuż cieków i rzek, inne kompleksy leśne w obrębie miasta, łąki),
- nieużytki, w tym byłe kamieniołomy nadające się do adaptacji na cele publiczne,
- tereny zielone zamykane dla celów porządkowych (parki, cmentarze),
- forty i umocnienia historyczne miasta,
- tereny otwarte przy obiektach użyteczności publicznej (szkoły, szpitalne, muzea),
- place zabaw dla dzieci,
- place i boiska dla młodzieży,
- skwery,
- place targowe,
- przestrzenie aktywności publicznej (historyczne centra miasta),
- ciągi aktywności publicznej (wybrane ciągi ulic lub ich części),
- tereny poprzemysłowe.

Oprócz pojęcia przestrzeni publicznej w Karcie Lipskiej często pojawia się pojęcie **jakości przestrzeni publicznej**. Z dostępnej literatury fachowej nie znaleziono precyzyjnej definicji określającej jakość przestrzeni publicznej, a byłoby to istotne w świetle monitorowania gospodarki przestrzenią miasta.

Ocena walorów (jakości) przestrzeni publicznych jest trudna ze względu na wieloaspektowość koniecznych do przeanalizowania problemów. Project for Public Spaces (organizacja non-profit założona w 1975 r. w Nowym Jorku, zajmująca się kształtowaniem przestrzeni publicznych) stworzyła schemat mający pomagać ocenie jakości przestrzeni publicznych. Analizując cechy istniejących przestrzeni publicznych można stwierdzić, iż dla jakości przestrzeni publicznej największe znaczenie mają: dostępność, tworzenie warunków dla aktywności, komfort użytkownika i dobry wygląd przestrzeni, tworzenie warunków dla kontaktów.

Ocenę dostępności można przeprowadzić odpowiadając na poniższe pytania:

- Czy wewnątrz przestrzeni jest widoczne dla tych, którzy znajdują się poza nią?
- Czy są dobre powiązania pomiędzy przestrzenią a otaczającymi ją budynkami?
- Czy użytkownicy sąsiadujących budynków korzystają z tej przestrzeni?
- Czy można łatwo dostać się pieszo do tej przestrzeni, czy też trzeba przedzierać się między samochodami żeby się do niej dostać?
- Czy przestrzeń jest przystosowana dla niepełnosprawnych?
- Czy drogi i ścieżki poprzez tę przestrzeń prowadzą użytkowników tam, gdzie chcą się dostać?
- Czy ludzie korzystający z różnych środków transportu (autobus, samochód, rower itd.) mogą tam się dostać?
- Czy przystanki komunikacji publicznej są usytuowane w dogodnej odległości od celów takich jak biblioteki, poczta, wejścia do parków?

Oceniając komfort użytkownika należy odpowiedzieć na pytania:

- Czy pierwsze wrażenie odbioru przestrzeni jest dobre?
- Czy ilość miejsc do siedzenia jest wystarczająca? Czy są one wygodnie rozmieszczone? Czy użytkownicy mają wybór między różnymi miejscami do siedzenia (np. w słońcu lub w cieniu)?
- Czy przestrzeń publiczna jest czysta, niezaśmiecona? Kto odpowiada za jej utrzymanie?
- Czy miejsce to daje poczucie bezpieczeństwa? Czy służby porządkowe są tam obecne?

- Czy ludzie robią tam zdjęcia? Czy jest tam wiele możliwości wykonywania różnych ujęć?
- Czy ruch samochodowy dominuje nad pieszym lub przeszkadza w łatwym dostaniu się do tego miejsca?

Oceniając warunki, jakie przestrzeń publiczna stwarza dla kontaktów międzyludzkich należy odpowiedzieć na pytania:

- Czy jest to miejsce wybierane na spotkania z przyjaciółmi? Czy ludzie chcą się tu spotykać?
- Czy są tam grupy ludzi? Czy nawiązują ze sobą kontakt?
- Czy wydaje się, że znajdujący się tam ludzie znają się przynajmniej z widzenia?
- Czy ludzie przyprowadzają tu swoich znajomych lub krewnych, żeby pokazać im to miejsce lub podkreślają z dumą jego cechy?
- Czy ludzie się uśmiechają? Czy nawiązują ze sobą kontakt wzrokowy?
- Czy miejsce to jest odwiedzane regularnie, czy przypadkowo?
- Czy zróżnicowanie wiekowe i etniczne znajdujących się tam osób odzwierciedla strukturę społeczności?
- Czy ludzie są skłonni do podnoszenia śmieci, kiedy je zauważą?

Podana wyżej metoda oceny przestrzeni publicznej zaproponowana przez Project for Public Spaces pozwala na szczegółową analizę wybranej przestrzeni publicznej i zidentyfikowanie występujących w niej problemów.

Jednak metoda ta w świetle możliwości jej wykorzystania dla potrzeb monitorowania gospodarki przestrzenią ma podstawową wadę, ponieważ większość ocen jest niemierzalna lecz subiektywna, stąd nie poddaje się możliwości charakteryzowania jej wskaźnikami.

Kolejnym pojęciem bardzo często pojawiającym się w tekście Karty Lipskiej jest „jakość życia”.

**Jakość życia** – to kategoria oceniająca, odnosząca się do właściwości życia jednostkowego i społecznego. Jest definiowana jako syntetyczna ocena zawierająca zarówno ocenę poziomu życia (stan zaspokojenia potrzeb materialnych i niematerialnych, stan środowiska przyrodniczego i technicznego), jak i ocenę zasad organizacji życia społecznego i charakteru więzi społecznych (warunki pracy, zamieszkania, komunikacji, zdewastowane środowisko naturalne, bezpieczeństwo i zagrożenia).

Według definicji encyklopedycznej, jakość życia to stopień zaspokojenia materialnych i niematerialnych potrzeb jednostek i grup społecznych. Jakość życia określają zarówno wskaźniki obiektywne, np. przeciętne trwanie życia, zasięg ubóstwa, poziom solaryzacji, jak i subiektywne, np. poziom zadowolenia z warunków życia i różnych jego aspektów, np. poziom szczęścia, stres, sens życia<sup>16</sup>.

Według B. Jaros<sup>17</sup> jakość życia to wielowymiarowa ocena obecnego życia jednostki w kontekście kulturowym, który ją otacza i wartości, które wyznaje. Jakość życia jest przede wszystkim subiektywnym poczuciem dobrobytu w jego fizycznych, psychicznych, społecznych i duchowych aspektach.

Omawiając jakość życia najczęściej uwzględnia się następujące czynniki<sup>18</sup>:

- ochrona zdrowia 98%,
- bezpieczeństwo życia 88%,

---

<sup>16</sup> Encyklopedia, t. 7, s. 251, opr. PWN, Agora 2004.

<sup>17</sup> Jaros B., *Zrównowazona jakość życia – idea, dylematy, szanse*. <http://ietukatowice.pl/seminaria>.

<sup>18</sup> Zysnarska E., *Pomiar jakości życia* (2006).

- stan środowiska naturalnego 84,7%,
- stopa życiowa mieszkańców 80%,
- stan transportu i komunikacji miejskiej 77,3%,
- infrastruktura sportowa 72%,
- sytuacja mieszkaniowa 71,3%,
- możliwości edukacji i kształcenia 64%,
- dostęp do kultury 56%,
- sieć handlowa 33,3%.

Odsetki opisujące hierarchię ważności poszczególnych czynników odnoszą się do badań przeprowadzonych w 1999 r. przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową.

W podejściu opisowym będącym punktem wyjścia do ocen obiektywnej bądź subiektywnej jakości życia wyróżnia się różne układy cech np. potrzeb, satysfakcji itd.

I tak, w metodzie genewskiej, poziom życia to poziom zaspokojenia potrzeb w jednostce czasu następujący jako rezultat dóbr, usług i warunków życia, którymi cieszy się ludność w tej jednostce czasu [Drewnowski]<sup>19</sup>.

Są także takie pojęcia jak warunki bytu (życia), stopa życiowa oraz dobrobyt.

W badaniach miast niemieckich poziom dobrobytu mieszkańców przedstawia się jako składowe poszczególnych jego wymiarów:

– czasu, – przestrzeni, – dobrobytu materialnego, – kulturalnego i – społecznego dobrobytu oraz wskaźników subiektywnych dotyczących stopnia satysfakcji z mieszkania w danym mieście lub w jego sąsiedztwie<sup>20</sup>.

Warunki bytu to stan zaspokojenia wszystkich potrzeb w jakich działa, żyje i przebywa człowiek, całokształt czynników determinujących zaspokojenie potrzeb ludzkich oraz możliwość zaspokojenia potrzeb związanych z użytkowaniem ziemi.

Oprócz pojęcia „jakość życia” równolegle egzystują pojęcia „stopy życiowej” oraz „dobrobytu”.

Stopa życiowa w ujęciu ilościowym oznacza stopień zaspokojenia potrzeb materialnych i niematerialnych.

Dobrobyt to zasób dóbr konsumpcyjnych oraz środków finansowych pozostających do dyspozycji konsumenta.

Z wszystkich wymienionych definicji najbliższa idei Karty Lipskiej jest pierwsza z podanych definicji.

Kolejne pojęcie, które jest wymieniane w Karcie Lipskiej to **efektywność energetyczna** w odniesieniu do systemów miasta. Twórcy Karty prawdopodobnie mieli na myśli więcej niż efektywność systemów elektroenergetycznych, a więc także zjawiska związane z termomodernizacją budynków, optymalizacją rozwiązań ogrzewania, klimatyzacji obiektów, a może nawet optymalizacji komunikacji zbiorowej, która ma także wpływ na bilanse energetyczne miasta.

Według jednej z propozycji<sup>21</sup> efektywność energetyczna jest to wielkość zużycia energii odniesionej do uzyskiwanej wielkości efektu użytkowego. Chodzi tu o obniżenie zużycia energii pierwotnej na wszystkich jej etapach; zmiany napięć, przesyłu, dystrybucji lub zużycia końcowego energii, w drodze zmian technologicznych, zmian zachowań i/lub zmian ekonomicznych, zapewniając przy tym co najmniej dotychczasowy poziom komfortu lub usług. Rozwiązania zwiększające efektywność

---

<sup>19</sup> Drewnowski J., 1970, Studies in Measurement of Level of Living and Welfare. UNSRID.

<sup>20</sup> Manfred. Garhammer Working Group on Social Indicators WG 06. First ISA Forum of Sociology Barcelona (2008).

<sup>21</sup> [http://change.kig.pl/przewodnik\\_po\\_efektywnosci.php#txt](http://change.kig.pl/przewodnik_po_efektywnosci.php#txt).



końcowego zużycia energii powodują obniżenie zużycia zarówno energii pobieranej przez użytkowników końcowych, jak i wytworzonej energii pierwotnej.

Wobec bardzo niskiej efektywności energetycznej polskiej gospodarki, która jest około 3 razy niższa niż w najbardziej rozwiniętych krajach europejskich i około 2 razy niższa niż średnia w krajach Unii Europejskiej<sup>22</sup> korzyści z oszczędności energii wprost przekładają się na poziom równoważenia rozwoju. Cytowane źródło jednak nie definiuje bliżej, które aspekty efektywności energetycznej były brane pod uwagę.

Ze względu na przedmiot głównych rodzajów działań i specyfikę rozwiązań mówi się o efektywności przemysłu, transportu i budynków jako trzech głównych obszarach poprawy efektywności energetycznej. Ważnym instrumentem tej poprawy są regulacje prawne podejmowane na poziomie międzynarodowym i gospodarek krajowych<sup>23</sup>.

Dane o zużyciu energii przez jej odbiorców są jednym ze wskaźników zrównoważonej konsumpcji i produkcji, obecnych wśród 10 najważniejszych zagadnień „odnowionej” strategii zrównoważonego i trwałego rozwoju Unii Europejskiej. Jest to jednak podejście czysto energetyczne.

Niestety, w literaturze podane są wyłącznie definicje dotyczące systemów elektroenergetycznych. Wśród nich definicja, która jest najbliższa problematyce niniejszego tematu mówi, że efektywność energetyczna jest to obniżenie zużycia energii pierwotnej, mające miejsce na etapie zmiany napięć, przesyłu, dystrybucji lub zużycia końcowego energii, spowodowane zmianami technologicznymi, zmianami zachowań i/lub zmianami ekonomicznymi, zapewniające taki sam lub wyższy poziom komfortu lub usług. Rozwiązania zwiększające efektywność końcowego zużycia energii powodują obniżenie zużycia zarówno energii pobieranej przez użytkowników końcowych, jak i energii pierwotnej.

Kolejnym priorytetem Karty Lipskiej jest **aktywna polityka innowacyjna**. Składa się na nią wiele działań niekoniecznie bezpośrednio mających wpływ na wymierne efekty zastosowanej innowacji.

**Innowacje technologiczne i pozatechnologiczne**, to wykorzystanie potencjału do generowania innowacyjnych rozwiązań wykorzystujących wyniki badań nauk przyrodniczych, technicznych, społecznych i humanistycznych, w tym rozwój bazy badawczej, wzmocnienie kadry naukowej, ukierunkowanie innowacji, wykształcenie postaw proinnowacyjnych, współpraca jednostek naukowych z przedsiębiorcami oraz instytucjami otoczenia biznesu, wykorzystanie technologii wojskowych, promocja polskiej myśli innowacyjnej, udział w programach badawczych UE, własność intelektualna, w tym przemysłowa<sup>24</sup>.

Tradycyjne rozumienie innowacji obejmujące nowe pomysły, prace badawczo-rozwojowe, transfer nowej technologii do zakładu lub gospodarki kraju ustępuje obecnie nowym koncepcjom tzw. *otwartej innowacji* (*open innovation*) uwzględniającej w procesie preferencje i potrzeby klientów. Koncepcja ta uwzględnia szeroki dostęp do wiedzy, ekspertów, studentów, co w konsekwencji umożliwia transfer wiedzy. W tej koncepcji łańcuch wartości ulega więc przemodelowaniu, a tradycyjna droga od badań do marketingu traci swój „liniowy” charakter na rzecz kreowania innowacji

---

<sup>22</sup> <http://www.mg.gov.pl/Gospodarka/Energetyka/Efektywnosc+energetyczna>.

<sup>23</sup> np. Dyrektywa 2006/32/WE, ustawa o...

<sup>24</sup> *Główne kierunki polskiej innowacyjności. Podstawowe czynniki warunkujące kreowanie i powstawanie innowacji*, oprac. Anna Rogut, Bogdan Piasecki, Łódź, wrzesień 2010.  
[http://www.mrr.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/Polityka\\_rozwoju/SRK/Ekspertyzy\\_aktualizacja\\_SRK\\_1010/Dokumenty/glowne\\_kierunki\\_polskiej\\_innowacyjnosci\\_2010.pdf](http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_rozwoju/SRK/Ekspertyzy_aktualizacja_SRK_1010/Dokumenty/glowne_kierunki_polskiej_innowacyjnosci_2010.pdf)

na każdym etapie procesu innowacyjnego, zarówno w ujęciu wewnętrznym, jak i zewnętrznym<sup>25</sup>.

W Karcie Lipskiej zwraca się uwagę na potrzebę eliminowania obszarów czy **dzielnicy kryzysowych**, a więc tych, które w wyniku procesów kryzysu, w pierwszym rzędzie ekonomicznego, ale także społecznego, degradacji zabudowy są enklawami występowania szeregu negatywnych zjawisk i procesów w sferze przestrzennej, społecznej, gospodarczej świadczących o trwałej degradacji tego obszaru. Takimi obszarami mogą się okazać np. tereny przemysłowe często zdegradowane czy zniekształcone przestrzennie. Zdefiniowanie dzielnic kryzysowych można przeprowadzić poprzez zdefiniowanie obszarów wymagających rewitalizacji.

W obszernej monografii poświęconej przywracaniu zdegradowanych obszarów miast, do stanu pożądanego, co zwykle określa się mianem **rewitalizacji**, pod pojęciem tym rozumie się „*skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej, zjawiskom kryzysowym, pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych, poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju*”<sup>26</sup>.

W warunkach polskich mamy do czynienia najczęściej z czterema typami procesu rewitalizacji:

- zdegradowanych śródmieść i wielofunkcyjnych przedwojennych obszarów zabudowy miejskiej,
- obszarów przemysłowych, pokolejowych i powojkowych,
- blokowisk, w tym szczególnie blokowisk wzniesionych w technologii wielkopłytowej,
- krajobrazu miejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem sylwety miasta i systemu przestrzeni publicznych, w tym zieleni miejskiej.

Ze względu na nakładające się na siebie typy rewitalizacji i dominację rodzaju przekształceń można mówić o rewitalizacji:

- gospodarczej,
- społecznej, w obrębie skupisk wykluczenia społecznego i zjawisk patologicznych, będących zarazem obszarami depresji społecznej, na skutek utraty miejsc pracy w tradycyjnych zawodach i długotrwałego bezrobocia,
- kulturowej, np. historycznych układów urbanistyczno-architektonicznych,
- środowiskowej, obejmującej zdegradowane tereny, zapadliska i nieużytki, ciek wodne, nagromadzone i niebezpieczne odpady przemysłowe.

Każdy z tych rodzajów wymaga zwykle zasadniczych zmian w stanie infrastruktury technicznej rewaloryzowanych przestrzeni i budynków.

Przy wyznaczaniu obszarów czy dzielnic kryzysowych stosuje się następujące kryteria: stopa bezrobocia wyższa od średniej dla kraju, wysoki **poziom ubóstwa** oraz trudne warunki mieszkaniowe, wysoki poziom przestępczości, niski poziom wykształcenia mieszkańców, szczególnie zanieczyszczone środowisko.

---

<sup>25</sup> *Metody ewaluacji i kierunki wspierania innowacyjności ze środków UE*, red. nauk.: Maciej Stawicki, Wojciech Pander, Warszawa 2010.

[http://www.regiportal.pl/vdata/\\_pliki/opracowania/e\\_rozwoj/regio%5B522487%5D\\_metody.pdf](http://www.regiportal.pl/vdata/_pliki/opracowania/e_rozwoj/regio%5B522487%5D_metody.pdf)

<sup>26</sup> *Rewitalizacja miast polskich*, t. 4, red. W. Jarczewski, IRM, Kraków 2009.

Wyjaśnienia wymagają tu charakterystyki stosowane do opisu poziomu ubóstwa. W Polsce stosuje się następujące miary oceny (za Węclawowiczem<sup>27</sup>):

- **ubóstwa obiektywnego:**

- relatywną, która wyznacza 50% średnich miesięcznych wydatków gospodarstw domowych,
- absolutną: ustawową, którą wyznacza kwota uprawniająca – zgodnie z obowiązującą ustawą o pomocy społecznej – do ubiegania się o przyznanie świadczenia pieniężnego i minimum egzystencji (granica ubóstwa skrajnego), którą wyznacza kwota ustalana przez Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, uwzględniająca jedynie te potrzeby, których zaspokojenie nie może być odłożone w czasie, a konsumpcja niższa od tego poziomu prowadzi do biologicznego wyniszczenia.

Oprócz minimum egzystencji Instytut Pracy i Spraw Socjalnych ustala również kwotę tzw. *minimum socjalnego*. Minimum socjalne to kategoria socjalna mierząca koszty utrzymania gospodarstw domowych, uwzględniające podstawowe potrzeby bytowo-konsumpcyjne. Pokazuje ono granicę wydatków gospodarstw domowych, mierzącą minimalnie godziwy poziom życia;

- **subiektywnej oceny ubóstwa** (lejdejska), wykorzystująca oceny dochodów deklarowane przez same gospodarstwa domowe, mające odpowiadać w przybliżeniu poziomowi dochodów deklarowanych przez respondentów jako ledwie wystarczające.

Kolejnym pojęciem, które zawarte jest w Karcie Lipskiej jest **efektywność transportu**. Jest to pojęcie bardzo złożone, na które składa się kilka pojęć z zakresu zrównoważonego rozwoju miasta, wyważenia relacji pomiędzy transportem zbiorowym i indywidualnym, standardami realizacji usług przez transport zbiorowy itd. Nie można więc definiować efektywności transportu poprzez jedną definicję, lecz konieczne jest podanie kilku definicji dotyczącej transportu, które wspólnie mogą zobrazować problematykę efektywnego transportu, tym bardziej, że głównym problemem transportu miejskiego jest wpływ na jakość życia i zdrowia wywołany zanieczyszczeniem, hałasem i zatorami samochodowymi.

Za decydujące o efektywności transportu należy uważać cztery grupy czynników z zakresu:

- gospodarki przestrzennej (użytkowanie gruntów),
- struktury systemu transportu,
- miejskiej infrastruktury transportu miejskiego, która obejmuje przede wszystkim drogi, parkingi, pojazdy i terminale transportu,
- systemu zarządzania transportem.

Wydajność transportu wyraża się najczęściej zużyciem paliw, energii, czasu na jednostkę odległości według rodzajów pojazdów, ilości pasażerów lub masy ładunków transportowanych na jednostkę odległości. Obok tego bezpośrednią miarą są koszty ponoszone na utrzymanie transportu miejskiego oraz ceny za korzystanie z niego.

Karta Lipska wskazuje także na potrzebę prezentowania przez miasto pewnej **atrakcyjności dla inwestorów**.

---

<sup>27</sup> Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce. Część I. *Diagnoza stanu polskich miast*, oprac. G. Węclawowicz.  
[www.mrr.gov.pl/.../I\\_diagnoza\\_stanu\\_polskich\\_miast\\_luty\\_2010.pdf](http://www.mrr.gov.pl/.../I_diagnoza_stanu_polskich_miast_luty_2010.pdf)

Raport metodologiczny Ernst&Young<sup>28</sup> przytacza definicję ogólną za materiałami rządowymi, że: „atrakcyjność miasta polega na ciągłej poprawie przestrzeni publicznej, zarówno w sferze faktycznej jak i w sferze percepcji. Atrakcyjność określa jak łatwo jest korzystać z przestrzeni publicznej i jak bezpiecznie czują się w niej mieszkańcy. Atrakcyjność miasta to takie otoczenie, które jest zachęcające i jednocześnie dostarcza wielu pozytywnych wrażeń i przyjemności. Budowa atrakcyjnego miasta polega na identyfikowaniu potrzeb i aspiracji mieszkańców i takie przekształcanie otoczenia, żeby te aspiracje i potrzeby można było realizować”.

Ta definicja odnosi się jednak do niektórych atrybutów składających się na tożsamość miasta ważnych w pierwszym rzędzie dla jego mieszkańców. Atrakcyjność tę można rozpatrywać bardziej szczegółowo z punktu widzenia różnych działalności korzystnych do rozwijania w określonym mieście. Stąd można mówić o atrakcyjności miasta dla różnych np. funkcji turystycznych, usługowych itd. W tej ocenie szczególne miejsce ma analiza możliwości dla przyszłej działalności inwestycyjnej.

Generalnie atrakcyjność inwestycyjna jest to zdolność skłonienia inwestorów do wyboru danego miasta lub regionu jako miejsca lokalizacji ich inwestycji. Jednak atrakcyjność dla potencjalnych inwestorów jest zjawiskiem bardzo złożonym, na który składają się takie czynniki jak lokalizacja w otoczeniu i powiązania z nim, rynek zbytu i rynek pracy, przychylność społeczności lokalnej, stabilność polityczna i gospodarcza.

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR), atrakcyjność inwestycyjną określa „jako zdolność skłonienia do inwestycji, poprzez oferowanie kombinacji korzyści lokalizacji możliwych do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej. Obszary oferujące optymalną kombinację czynników lokalizacji stwarzają zarazem najlepsze warunki dla funkcjonowania przedsiębiorstw, czym przyciągają inwestorów”.

Pod pojęciem potencjalnej atrakcyjności inwestycyjnej regionu rozumie się też:

- zespół różnych form przewagi i niedostatków miejsca inwestycji,
- wartość użytkową regionu jako miejsca lokalizacji firmy, na którą składają się czynniki twarde i miękkie,
- kombinację korzyści lokalizacji możliwych do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej i wynikających ze specyficznych cech obszaru, w którym działalność ma miejsce. Korzyści te są określane klasycznym mianem czynników lokalizacji<sup>29</sup>.

IBnGE przygotowując ranking atrakcyjności inwestycyjnej polskich miast uwzględnia poniższe czynniki:

- chłonność rynku lokalnego, powiązaną z wielkością rynku, zamożnością społeczności lokalnej oraz poziomem aktywności gospodarczej,
- jakość rynku pracy, mierzona głównie poziomem wykształcenia oraz obecnością i jakością instytucji naukowych, edukacyjnych i badawczych,
- koszty prowadzenia działalności gospodarczej, w ramach których pod uwagę wzięto ceny nieruchomości i zróżnicowanie kosztów pracy,
- infrastruktura techniczna,
- dostępność komunikacyjna: położenie względem głównych dróg i linii kolejowych, planowanych autostrad, portów, przejść granicznych, lotnisk międzynarodowych i lokalnych; aktywność marketingową lokalnych władz samorządowych.

---

<sup>28</sup> Raport metodologiczny ERNST&Young 2008.

<sup>29</sup> *Atrakcyjność inwestycyjna polskich regionów w poszukiwaniu nowych miar*, red. nauk. H. Godlewska-Majkowska, SGH, Warszawa 2008.

W opublikowanym w 2008 r. raporcie Colliers International<sup>30</sup> oceniona została atrakcyjność inwestycyjna głównych miast w Polsce dla sektora BPO, na którą składały się: dostęp do kadry, wysokość kosztów pracy, dostępna infrastruktura biznesowa, koszty i dostępności nieruchomości oraz polityka władz lokalnych w zakresie wspierania inwestycji.

Z kolei wzorując się na podejściu OECD, firma PwC opracowując rankingi miast polskich wykorzystuje pojęcie kapitału **atrakcyjności inwestycyjnej (KAI)**, określając ją dla dwóch grup inwestorów zagranicznych i krajowych oraz wprowadzając zespół wskaźników nazwanych uwarunkowaniami<sup>31</sup>.

W pracach dotyczących tego zagadnienia stosuje się też pojęcie konkurencyjności, pod którą rozumie się zwykle liczne i zróżnicowane czynniki, które decydują o zdolności do uzyskania przewagi w lokalizacji inwestycji.

*Konkurencyjność* to „zdolność do osiągnięcia sukcesu w gospodarczej rywalizacji, a w szerokim ujęciu to zdolność do ekspansji lokowania na rynkach międzynarodowych dóbr i usług przy jednoczesnym zapewnieniu realnego wzrostu dochodów ludności w długim okresie. Konkurencyjność to także zdolność kraju do tworzenia i utrzymania otoczenia, które sprzyja tworzeniu większej wartości dodanej przez przedsiębiorstwa i osiągnięcie większego dobrobytu przez ludność”<sup>32</sup>.

Dziemianowicz<sup>33</sup> przytacza definicję konkurencyjności, sformułowaną przez Andrzeja Klasika i Floriana Kuźnika, według których „konkurencyjność regionu oznacza jego przewagę lub dystans w stosunku do innych regionów tworzących wspólnie grupę strategiczną z punktu widzenia wyróżnionych rodzajów działalności strategicznej”. Jednak rozpatrując konkurencyjność na gruncie idei zrównoważonego rozwoju nie trudno skonstatować, że może ona przerodzić się w konkurencję niejawną lub formułowanie strategii zasadniczo sprzecznych z pojęciem ZR, jeśli odnieść ten rozwój do obszaru kraju lub obszaru UE.

Pozostałe pojęcia zawarte w Karcie Lipskiej jak modernizacja sieci infrastrukturalnych, polityka edukacyjna czy wzmocnienie lokalnego rynku pracy nie wymagają sformułowania dla nich definicji.

Reasumując wywody ujęte w niniejszym rozdziale trzeba stwierdzić, że analizując zebrane definicje poprzez pryzmat wyboru wskaźników, które mogłyby bezpośrednio prezentować dane zagadnienia nie zawsze będzie możliwe wskazanie takich wskaźników.

Problem ten będzie rozwijany w dalszej części niniejszej pracy.

---

<sup>30</sup> *Raport o perspektywach BPO w Polsce*, Colliers International, I 2008.

<sup>31</sup> Raport metodologiczny ERNST&Young 2008.

<sup>32</sup> NPR 2007-2013.

<sup>33</sup> *Analiza atrakcyjności inwestycyjnej miasta Biała Podlaska*, oprac. Dziemianowicz, Warszawa-Biała Podlaska 2009.

## 5. Powiązania polityk sektorowych miast z problematyką zagadnień ujętych w Karcie Lipskiej

Dla zaproponowania systemu monitorowania rozwoju miasta w duchu Karty Lipskiej konieczne było usystematyzowanie powiązań najistotniejszych problemów wskazanych w tym dokumencie z ogólnie przyjmowanymi w miastach politykami sektorowymi.

Tekst Karty Lipskiej wymienia jako podstawowe problemy do rozwiązywania przez miasta:

1. Tworzenie oraz zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni publicznej.
2. Modernizacja sieci infrastruktury i podnoszenie wydajności energetycznej.
3. Innowacje i polityki edukacyjne (w tym aktywne polityki edukacji i szkolenia dla dzieci i ludzi młodych).
4. Wzmocnienie gospodarki lokalnej oraz polityki lokalnego rynku pracy.
5. Promocja wydajnego i dostępnego transportu publicznego.
6. Poprawa jakości życia mieszkańców.
7. Poprawa jakości środowiska przyrodniczego.

Wielkość wymienionych problemów dotyczy całej przestrzeni miast, niektóre poszczególnych dzielnic, w tym co najistotniejsze dzielnic kryzysowych, na co zwrócono uwagę przy formułowaniu priorytetów dla miast.

Wymieniona kolejność zagadnień jest przypadkowa, tym bardziej, że znaczenie poszczególnych problemów do rozwiązania dla miast jest różne.

Dla polskich miast najczęściej przyjmuje się następujące polityki sektorowe:

- mieszkalnictwo,
- komunikacja,
- infrastruktura techniczna,
- infrastruktura społeczna,
- usługi i handel,
- szkolnictwo.

Podstawowym pytaniem było na ile mocne są związki merytoryczne pomiędzy poszczególnymi politykami sektorowymi miast, a problemami wskazanymi w Karcie Lipskiej? Aby odpowiedzieć na to pytanie stworzono macierz powiązań równocześnie waloryzując siłę tych zależności.

Dlaczego przyjęto taki tok postępowania?

Autorzy pracy wyszli z założenia, że dla miast tworzone są programy, polityki, plany, w których problematyka najczęściej dotyczy wymienionych sektorów działalności i tam należy szukać odpowiedzi czy problemy wskazane w Karcie Lipskiej mają swój wyraz jako propozycje, zadania lub cele działań, a następnie konsekwentnie poszukiwać w tych dokumentach wskaźników charakteryzujących dane zjawiska i problemy. Równocześnie urzędy miast często w swojej strukturze organizacyjnej mają odpowiedniki wymienionych polityk sektorowych, co sugeruje, że w przypadku próby wdrożenia systemu monitorowania rozwoju miasta oparciem dla systemu będą struktury organizacyjne miasta.

Przyjęto trójstopniową skalę powiązań:

- bardzo mocne – 3,
- mocne – 2,
- słabe – 1.

Oczywiście przyjmowanie siły powiązań pomiędzy poszczególnymi politykami sektorowymi a problemami z Karty Lipskiej jest subiektywne, a równocześnie w przypadku poszczególnych miast zróżnicowane, lecz metoda tak przyjęta może wstępnie wskazać, które pola są najistotniejsze dla tworzonego systemu monitorowania gospodarki w miastach w duchu stwierdzeń zawartych w Karcie Lipskiej oraz zgodnej z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Autorzy przyjęli, że wylistowane w rozdziale 2 priorytety według Karty Lipskiej powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w proponowanym systemie monitorowania.

Podstawowym narzędziem monitorowania stanu i zmian w gospodarce jest zbiór wskaźników, które charakteryzują przebiegające procesy.

Ich podstawową zaletą jest to, że są mierzalne, a więc nie wynikają z subiektywnych ocen, a równocześnie dają możliwość porównania tempa zmian w czasie oraz porównania sytuacji pomiędzy miastami lub dzielnicami w danym mieście.

Można przyjąć, że wśród przyszłych wskaźników najistotniejsze powinny być te, które charakteryzować będą powiązania bardzo mocne.

W poniższej tabeli nr 1 zaprezentowano autorską interpretację powiązań pomiędzy politykami sektorowymi najczęściej występującymi dla polskich miast a zbiorem najistotniejszych problemów wskazanych w Karcie Lipskiej.

**Tabela 1. Powiązania polityk sektorowych z problemami wskazanymi w Karcie Lipskiej**

	tworzenie oraz zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni publicznej	modernizacja sieci infrastrukturalnych i poprawa efektywności energetycznej	innowacje i polityki edukacyjne	wzmocnienie gospodarki lokalnej oraz lokalnego rynku pracy	promocja wydajnego i dostępnego transportu publicznego	poprawa jakości życia mieszkańców	poprawa jakości środowiska przyrodniczego
mieszkalnictwo	2	3	1	1	2	3	2
komunikacja	3	1	2	1	3	2	3
infrastruktura techniczna	1	3	1	1	1	3	2
infrastruktura społeczna	3	1	3	2	1	2	1
usługi i handel	3	1	1	3	2	3	1
szkolnictwo	1	1	3	2	1	1	1
środowisko	3	2	1	1	2	3	3

Wskazane związki nie definiują zależności funkcjonalnej, a więc nie odpowiadają na pytanie, czy np. polityka mieszkaniowa ma wpływ na jakość przestrzeni publicznej, czy odwrotnie, lecz wyłącznie, że związki takie występują, a ich powiązanie jest mocne.

Wśród wykazanych w tabeli powiązań komentarza wymagają te, które autorzy określili jako bardzo mocne (3 pkt).

W przypadku mieszkalnictwa ma on największy wpływ na jakość życia mieszkańców oraz potrzeby modernizacji sieci infrastruktury technicznej. Oba przypadki nie wymagają chyba wyjątkowych uzasadnień. W pierwszym przypadku stan techniczny zabudowy mieszkaniowej, standard jej wyposażenia, stopień zagęszczenia przez mieszkańców jest jednym z podstawowych kryteriów jakości życia mieszkańców, a standard ten może być realizowany wówczas kiedy jest zapewniona pełna obsługa w media.

Komunikacja będąca chyba najbardziej agresywnie wpływającą na tkankę miasta, chociażby ze względu na wymagania techniczne oraz negatywne oddziaływania na środowisko i ludzi, a równocześnie konieczna dla życia mieszkańców i rozwoju gospodarczego ma także ogromny wpływ na jakość przestrzeni publicznej, chociażby przez zajętość części tej przestrzeni na jezdnie, parkingi, pogorszenie bezpieczeństwa pieszych, hałas i zanieczyszczenia powietrza, oślnienia od świateł pojazdów itd.

Drugim z bardzo mocnych związków komunikacji jako polityki sektorowej jest w sposób oczywisty problematyka efektywności transportu. Relacje pomiędzy udziałem transportu zbiorowego i indywidualnego, rozwiązania komunikacyjne w tym parkowanie na terenie miasta, wybór obszarów ograniczonej dostępności przez komunikację indywidualną, a czasami także zbiorową, wybór systemów komunikacji zbiorowej – wszystkie te czynniki mają w różnym stopniu wpływ na efektywność transportu.

W tym przypadku można przyjąć, że w pojęciu efektywności transportu zawiera się problematyka standardów realizacji usług przez transport zbiorowy, jego dostępność, wpływ na środowisko, uciążliwość dla mieszkańców, a szczególnie zamieszkałych wzdłuż tras komunikacyjnych, energooszczędność w przeliczeniu na ilość obsługiwanych mieszkańców, zużycie paliw itd. Wszystkie wymienione czynniki mają w miastach podstawowy wpływ na stan środowiska przyrodniczego.

W przypadku infrastruktury technicznej definiowanej jako systemy zaopatrzenia w wodę, odprowadzania ścieków bytowych i wód opadowych, zasilania w energię elektryczną i gaz, zasilania w ciepło z centralnych źródeł jego wytwarzania oraz łączności przewodowej i bezprzewodowej – jej wpływ jest bardzo mocny na jakość życia mieszkańców, równie ważny jak sfera mieszkaniowa, usługi i handel oraz stan środowiska.

Jednym z warunków zapewnienia przez wymienione systemy odpowiedniego standardu realizacji obsługi mieszkańców i gospodarki obszaru miasta jest stan techniczny systemów, zasięg obsługi, niezawodność pracy. Istotnym narzędziem dla spełnienia tak określonych warunków jest konieczność ciągłego procesu ich modernizacji.

Pod pojęciem infrastruktury społecznej autorzy rozumieli urządzenia, które stanowią materialną podstawę przekazu usług socjalnych i kulturalnych jak szpitale, sanatoria, domy pomocy społecznej, szkoły, obiekty kulturalne. Infrastruktura społeczna obejmuje także usługi w zakresie prawa i bezpieczeństwa jak sądy, więzienia a także instytucje administracji państwowej.

W polityce społecznej infrastruktura społeczna występuje w dwóch układach, w roli instytucjonalnej i funkcjonalnej.

Przy tak przyjętej opisowo definicji infrastruktury społecznej jej bardzo mocne związki występują z takimi problemami jak jakość przestrzeni publicznej (tak instytucjonalnie jak funkcjonalnie) i z polityką edukacyjną a także może mieć bardzo mocny, pozytywny wpływ na dzielnice kryzysowe poprzez zmianę struktury zabudowy na rzecz budowy obiektów infrastruktury społecznej.

Polityka sektorowa obejmująca usługi i handel bardzo mocno może być związana z jakością przestrzeni publicznej i jakością życia mieszkańców. Rodzaj usług i obiektów handlowych w zależności od ich charakteru i wielkości może być czynnikiem pozytywnie oddziałującym na jakość przestrzeni publicznej i życie mieszkańców, a czasami być źródłem powstania nowej przestrzeni publicznej jak w przypadku hipermarketów.

Nowe banki, biura doradców handlowych, notariuszy, biur turystycznych skupione na jednym obszarze w ciągu ulicy lub wokół placu tworzą nowy wyraz tej



przestrzeni poprzez odpowiedni standard elewacji budynków i reklam a także klientelę tych usług.

Trochę inny wyraz będzie miała przestrzeń publiczna stworzona przez hipermarket i jego otoczenie, chociażby ze względu na charakter funkcjonalny tego obiektu i trudno mówić czy lepszy lub gorszy od poprzedniego przykładu, lecz na pewno inny.

Rozwój usług i handlu ma bardzo mocne oddziaływanie na lokalny rynek pracy poprzez potrzeby dla obsługi tej sfery gospodarczej.

Można dodatkowo zauważyć, że rozwój usług i handlu może mieć charakter samonapędzającego się mechanizmu rozwoju. Wynika to z tego, że pracownicy obsługujący dane usługi lub obiekty handlowe są równocześnie klientami innych usług lub obiektów handlowych.

Usługi i handel wprowadzone w obszar dzielnicy kryzysowej może spowodować istotne, korzystne zmiany jak rewitalizację substancji budowlanej, intensyfikowanie powiązań komunikacyjnych, poprawę ogólnego wyrazu architektonicznego, nowych miejsc pracy itd.

Szkolnictwo pośrednio, lecz bardzo istotnie może pozytywnie oddziaływać na aktywizowanie polityki innowacyjnej w danym mieście oraz być czynnikiem, który przeważa nad wyborem tego miasta jako atrakcyjnego dla inwestorów. Taki obraz można zaobserwować w przypadku wszystkich miast z rozbudowanym szkolnictwem wyższym, szczególnie reprezentowanym przez kierunki inżynierskie, informatyczne i ekonomiczne. Jest to oczywiste, ponieważ inwestorzy mogą liczyć na kadre z wyższym wykształceniem, młodą, dynamiczną, z inicjatywą, a tacy pracownicy są potrzebni inwestorom szczególnie reprezentującym nowoczesne, dynamiczne firmy.

Środowisko przyrodnicze i jego stan jest jednym z podstawowych czynników określających jakość przestrzeni w mieście, a równocześnie warunki życia mieszkańców. Stan środowiska, a więc poziom zanieczyszczenia powietrza, warunki przewietrzania, poziom hałasu i drgań, wilgotności i temperatur powietrza, stan zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb, ilość zieleni i jej stan zdrowotny, krajobraz miejski – wszystkie wymienione czynniki mają bardzo mocny wpływ na jakość przestrzeni w mieście.

Należy mieć świadomość, że poszczególne czynniki są ze sobą powiązane funkcjonalnie i zmiana jednego może pociągnąć za sobą zmianę pozostałych. Przykładowo – zmiana bilansu zieleni w mieście powoduje zmianę poziomu zanieczyszczenia powietrza (dwutlenek węgla), poziom hałasu (zmniejszenie naturalnych ekranów przeciwhałasowych), wilgotności, temperatury powietrza (zwiększenie amplitudy temperatur między dniem i nocą).

Pogorszenie warunków aerosanitarnych w mieście zwiększa zagrożenie chorobami, w tym na tle uczuleniowym.

W literaturze można znaleźć wiele analiz opisujących powiązania pomiędzy elementami rozwoju zrównoważonego miast, które pokazują jak wielowątkowe są te powiązania, jak trudno przyporządkować poszczególne polityki do obszarów podstawowych problemów rozwoju miasta, w tym problemów zdefiniowanych w Karcie Lipskiej.

Większość struktur powiązań międzyproblemowych oparta jest na idei rozwoju zrównoważonego i trwałego. Na rys. 1 przedstawiono autorski obraz takiej struktury, w której uwzględniono problemy wymienione w Karcie Lipskiej.



## 6. Wzajemne powiązania pomiędzy politykami sektorowymi miast

Niezależnie od zidentyfikowanych powiązań polityk sektorowych z problemami wskazanymi w Karcie Lipskiej same polityki sektorowe pomiędzy sobą mają powiązania problemowe oraz formalne.

Wśród wskazanych powiązań w dalszej części pracy będzie się poszukiwać wskaźników charakteryzujących te powiązania.

**Tabela 2. Powiązania polityk sektorowych miast z problemami wskazanymi w Karcie Lipskiej**

	mieszkalnictwo	komunikacja	infrastruktura techniczna	infrastruktura społeczna	usługi i handel	szkolnictwo	środowisko
MIESZKALNICTWO		3	3	2	2	1	1
KOMUNIKACJA	3		1	1	2	1	3
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	3	1		2	3	1	2
INFRASTRUKTURA SPOŁECZNA	2	1	2		2	2	1
USŁUGI I HANDEL	2	2	3	2		1	2
SZKOLNICTWO	1	1	1	2	1		1
ŚRODOWISKO	1	3	2	1	2	1	

Analizując wskazane w tabeli powiązania odniesiono się szczególnie do tych, które uznano jako powiązania mocne w kategoriach przyczyny/skutki lub współzależności (3 pkt).

Ogólnie znane są mocne zależności pomiędzy mieszkalnictwem a komunikacją. Z jednej strony nowe obszary zabudowane wymuszają potrzebę rozwiązania ich skomunikowania wewnętrznego oraz powiązania z otoczeniem, z drugiej – wokół nowych tras komunikacyjnych powstają obszary zabudowane. Dotyczy to wszystkich charakterów zabudowy mieszkaniowej z tym, że im większa intensywność zabudowy tym istotniejsze problemy z komunikacją.

Infrastruktura techniczna jest tą, która obsługuje zabudowę mieszkaniową. W obecnych czasach już niemożliwym są rozwiązania osiedli mieszkaniowych bez zapewnienia ich obsługi praktycznie wszystkimi systemami infrastruktury technicznej. Nawet zabudowa mieszkaniowa rozproszona o małej intensywności zabudowy powinna mieć zagwarantowane uzbrojenie terenu w podstawowe media jak woda i gaz oraz energię elektryczną, a coraz częściej także w system odprowadzania ścieków bytowych. Natomiast dopuszcza się różne rozwiązania dotyczące ogrzewania i łączności nie zawsze oparte na systemach przewodowych.

Mniejsze są uzależnienia pomiędzy sektorem mieszkalnictwa a infrastrukturą społeczną oraz usługami i handlem. W zależności od charakteru zabudowy, a równocześnie charakteru infrastruktury społecznej oraz usług i handlu związki przyczynowo-skutkowe mogą być mocne lub bardzo mocne.

Zabudowa mieszkaniowa willowa o małej intensywności zabudowy będzie miała nieznaczny wpływ na rozwój obiektów infrastruktury społecznej ograniczony np. do budowy kościoła oraz wpływ na usługi lub handel reprezentowane przez

kilka zakładów usługowych np. fryzjer, krawiec oraz kilku osiedlowych sklepów spożywczych. Natomiast zabudowa wielorodzinna o dużej intensywności zabudowy będzie wymuszać lub prowokować inwestorów do lokowania w tym terenie obiektów infrastruktury społecznej, kompleksów usługowych oraz handlowych.

Sfera komunikacji jest często tą, która ma podstawowe znaczenie w stanie zanieczyszczenia powietrza oraz poziomu hałasu. Szczególnie dotyczy to otoczenia tras komunikacyjnych o dużym obciążeniu ruchem. Problem wpływu komunikacji samochodowej na środowisko jest ogólnie znany i chyba nie wymaga rozbudowanej informacji w tym zakresie.

Są przypadki, kiedy rozwój kompleksów usługowych, a szczególnie centrów handlowych jest powodem, dla którego następuje rozwój komunikacji tych rejonów miasta. Dotyczy to w pierwszym rzędzie komunikacji indywidualnej – samochodowej.

Poszczególne systemy infrastruktury technicznej mogą mieć mocny wpływ na wybrane usługi lub handel. Obszar miasta, który jest uzbrojony we wszystkie sieci infrastrukturalne będzie chętnie brany pod uwagę przez potencjalnych inwestorów, aby w tym terenie lokalizować swoje inwestycje.

Infrastruktura społeczna nie jest tą, która jak inne sfery ma mocny wpływ na pozostałe, a jeżeli ma, to tylko lokalnie a nie w skali całego kraju. Jest sferą uzupełniającą, lecz niewiodącą w rozwoju miasta.

Podobna sytuacja występuje w przypadku usług i handlu, co nie wyklucza, że lokalnie duże kompleksy handlowe powodują potrzebę rozwoju komunikacji i systemów infrastruktury technicznej.

Szkolnictwo, podobnie jak sfera usług i handlu nie powoduje, że inne sfery ulegają mocnym procesom rozwoju. Wyjątkiem mogą być jednak duże kompleksy wyższych uczelni z kampusami, obiektami uczelnianymi, laboratorium itp. Wówczas następuje rozwój specyficznego mieszkalnictwa, komunikacji zbiorowej, infrastruktury technicznej.

Sfera dotycząca środowiska, a w zasadzie jego ochrony, w niektórych przypadkach może być tą, która wskazywać powinna kierunki rozwoju pozostałych sfer, szczególnie komunikacji, infrastruktury technicznej (ogrzewanie) oraz mieszkalnictwa.

O powiązaniach przyczynowo-skutkowych na styku ochrony środowiska i komunikacji napisano wcześniej.

Systemy centralnego ogrzewania poprzez źródła wytwarzania ciepła (elektrociepłownie, ciepłownie i kotłownie) mają swój wpływ na stan zanieczyszczenia powietrza. Natomiast o wpływie mieszkalnictwa i odwrotnie należy się kilka słów wyjaśnienia.

W zależności od lokalizacji kompleksów mieszkaniowych, ich wysokości, intensywności zabudowy, udziału zieleni osiedlowej różnie mogą się kształtować warunki przewietrzania, termiki oraz bilansów opad – odpływ opadu atmosferycznego, a dodatkowo poziomu lokalnego hałasu.

Dodatkowo, przyjęte rozwiązania ogrzewania zabudowy mogą mieć wpływ na poziom zanieczyszczenia powietrza.

Wszystkie powyższe dywagacje, które dotyczą istotnych problemów rozwoju miast nie są jednak podstawową treścią niniejszego opracowania. Są one tylko przyczynkiem do podstawowego problemu, jakim jest propozycja systemu monitorowania rozwoju gospodarki miasta w duchu zapisów Karty Lipskiej. Stąd nie rozwijano tego wątku i ograniczono się wyłącznie do zdefiniowania podstawowych powiązań pomiędzy politykami sektorowymi jako jednego ze źródeł poszukiwania

i wyboru przyszłych wskaźników będących narzędziami monitorowania zjawisk określonych jako problemy w Karcie Lipskiej.

## 7. Podstawowe dokumenty strategiczne rozwoju UE i kraju mające wpływ na rozwój miast

Dla potrzeb niniejszego poradnika przeprowadzono rozeznanie literaturowe, które miało na celu wskazanie na systemy monitorowania procesów przebiegających w miastach, a w zasadzie zbiorów wskaźników w tych systemach, jako kolejny krok na drodze wyboru wskaźników, które najlepiej charakteryzować powinny problemy zidentyfikowane w Karcie Lipskiej.

Za punkt wyjścia analizy wzięto pod uwagę aktualne i najważniejsze dokumenty strategiczne Wspólnoty i Polski wyznaczające kierunki rozwoju. Ich treść implikuje bowiem dużą część działań znajdujących odbicie w postanowieniach Karty Lipskiej, a także w tworzonych w związku z tymi działaniami systemach monitorowania.

W skali Unii Europejskiej tymi kierunkowymi dokumentami są obie strategie znane jako strategia lizbońska i strategia z Goeteborga (strategia zrównoważonego rozwoju).

Strategia lizbońska po raz pierwszy przyjęta przez Radę w 2000 r. i później odnowiona w 2005 r. „określa cel Europy; stać się najbardziej konkurencyjną i dynamiczną gospodarką opartą na wiedzy na świecie, zdolną do trwałego wzrostu gospodarczego, większej liczby lepszych miejsc pracy oraz większej spójności społecznej”. Jej cele obejmują sześć dziedzin: rozwoju ekonomicznego, zatrudnienia, innowacji i badań, reform gospodarczych, spójności społecznej i ochrony środowiska. Do monitorowania strategii lizbońskiej opracowane zostały *Wskaźniki strukturalne* obejmujące 79 (długa lista) lub 14 wskaźników (krótka lista)<sup>34</sup>.

Większość wskaźników wynika z europejskiego systemu statystycznego, ale są też wskaźniki, które pochodzą ze źródeł spoza tego systemu. Lista jest dynamiczna i nowe wskaźniki są dodawane do listy, a niektóre wskaźniki są zastępowane.

W związku z nowym okresem programowania po 2013 r. przewodnimi dla całej Wspólnoty staną się zapewne ustalenia projektu zawarte w Komunikacie „*Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*”<sup>35</sup>, w którym zaproponowano trzy podstawowe, wzajemnie wzmacniające się **priorytety**:

- wzrost inteligentny (ang. *smart growth*), czyli rozwój oparty na wiedzy i innowacjach,
- wzrost zrównoważony (ang. *sustainable growth*), czyli transformacja w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, efektywnie korzystającej z zasobów i konkurencyjnej,
- wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu (ang. *inclusive growth*), czyli wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Określone w projekcie nadrzędne i wymierne cele, dla których ustalone zostaną wartości wskaźników monitorowania dotyczą:

- dolnego poziomu zatrudnienia,
- zintensyfikowania badań i innowacji,

---

<sup>34</sup> Źródło: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/structural\\_indicators](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/structural_indicators).

<sup>35</sup> [http://www.mg.gov.pl/files/upload/8418/EUROPA\\_PL.pdf](http://www.mg.gov.pl/files/upload/8418/EUROPA_PL.pdf).

- redukcji zmian klimatycznych oraz wytwarzania i efektywności energetycznej,
- jakości edukacji,
- zmniejszenia zagrożenia ubóstwem i wykluczenia społecznego.

Drugim najważniejszym dokumentem strategicznym UE bezpośrednio realizującym paradygmat rozwoju zrównoważonego i trwałego uchwalonego na konferencji światowej w Rio w 1992 r. jest tekst Odnowionej strategii zrównoważonego i trwałego rozwoju UE, obowiązującej w tym kształcie od 2005 r. Postępy strategii są obecnie monitorowane przez Eurostat za pomocą ok. 126 wskaźników obejmujących 10 dziedzin, przy czym kluczowe dla zamierzeń strategii jest zahamowanie ujemnych procesów „niezrównoważenia” występujących w kilku z nich.

Poniżej podano te dziedziny:

1. **Rozwój społeczno-gospodarczy** z inwestycjami, konkurencyjnością i zatrudnieniem.
2. **Zrównoważona konsumpcja i produkcja** z produktywnością zasobów i odpadów, modelem konsumpcji i wzorców produkcji.
3. **Integracja społeczna** z ubóstwem i warunkami życia, dostępem do rynku pracy i edukacją.
4. **Zmiany demograficzne** ze wskaźnikami trwania życia, adekwatności dochodów osób starszych, stabilności finansów publicznych.
5. **Zdrowie publiczne** ze wskaźnikami nierówności zdrowia, toksyczności chemikaliów i zagrożeń stanu środowiska.
6. **Zmiany klimatyczne i energia** ze zmianami klimatu i energią.
7. **Zrównoważony transport** ze wzrostem transportu, kosztami transportu, socjalnymi i środowiskowymi wpływami transportu.
8. **Zarządzanie zasobami naturalnymi** z bioróżnorodnością, ekosystemami morskimi, zasobami wody pitnej i użytkowaniem ziemi.
9. **Globalne partnerstwo** z globalnym zarządzaniem zasobami, finansowaniem zrównoważonego rozwoju i globalnym handlem.
10. **Dobre rządzenie** z polityką spójności i skuteczności, otwartości procedur i udziału społeczności oraz z instrumentami ekonomicznymi.

Wskaźniki monitorowania strategii określone zostały na trzech poziomach ważności w dopasowaniu do celów ogólnych, operacyjnych i grup działań. Ich celem jest dostarczenie na bieżąco informacji o postępach w realizacji strategii i o ewentualnych koniecznych zmianach w samej strategii. Na najwyższym poziomie wskaźniki dotyczą polityk i są przedmiotem interesującym ogół społeczeństwa. Na poziomie drugim służą do oceny kluczowych obszarów polityki. Trzeci poziom ma zapewnić lepszy wgląd w szczególne kwestie wynikające z tych polityk, interesujące bardziej specjalistyczne grupy odbiorców tych informacji.

Mimo, że oba powołane dokumenty wprost nie akcentują roli miast w stawianych zamierzeniach UE, to sami autorzy Karty Lipskiej widzą konieczność „włączenia polityki miejskiej w politykę spójności w nowym okresie programowania przy poszanowaniu zasad zaangażowania władz lokalnych i miast w projektowanie i wdrażanie programów operacyjnych oraz położenie większego nacisku na zintegrowane podejście i zrównoważony rozwój obszarów miejskich. Wymaga to koordynacji i zgodności pomiędzy politykami terytorialnymi i obszarami miejskimi...”<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Karta z Toledo.

W Polsce dokumentem kierunkowym o największym znaczeniu dla polityki miejskiej jest przyjęta w ubiegłym roku *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*<sup>37</sup> z trzema głównymi celami, tj.:

- wspomagania wzrostu konkurencyjności, w tym wzmocnienia funkcji metropolitalnych miast wojewódzkich i integracji ich obszarów funkcjonalnych, zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych,
- budowania spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych,
- tworzenia prawnych i instytucjonalnych warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Tak sformułowane cele mają stanowić odpowiedź na zdiagnozowane główne problemy rozwojowe (wyzwania) polskich regionów i miast wskazane w innych dokumentach analitycznych.

Tymi problemami są:

1. Lepsze wykorzystanie potencjałów najważniejszych obszarów miejskich do kreowania ich wzrostu i zatrudnienia oraz stymulowania rozwoju pozostałych obszarów.
2. Zapewnienie spójności wewnętrznej kraju, niedopuszczenie do nadmiernych różnicowań przestrzennych.
3. Zwiększenie potencjału do tworzenia, dyfuzji i absorpcji innowacji.
4. Przeciwdziałanie negatywnym trendom demograficznym oraz pełniejsze wykorzystanie zasobów pracy.
5. Poprawa jakości zasobów pracy.
6. Odpowiedź na zmiany klimatyczne i zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego.
7. Ochrona i właściwe wykorzystanie zasobów przyrodniczych.
8. Wykorzystanie sektora kultury dla rozwoju regionalnego.
9. Efektywne stymulowanie rozwoju kapitału społecznego.
10. Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju.
11. Podwyższenie zdolności instytucjonalnej do zarządzania rozwojem na poziomie krajowym i regionalnym.

W rozdziale dotyczącym wskaźników monitorowania Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego przyjęto, że podstawowymi wskaźnikami są wielkości odzwierciedlające wzrost, zatrudnienie oraz spójność społeczno-gospodarcza. Pozostałe, proponowane wskaźniki mają charakter otwarty, czyli będą mogły być na bieżąco dostosowywane.

Zaproponowany zbiór wskaźników generalnie oparto na danych GUS. Większość wskazanych wskaźników z racji charakteru dokumentu odnosi się do skali obszaru Polski, województw, grup powiatów i powiatów, a tylko nieliczne do gmin w tym miast.

Kilka z tych problemów w opinii autorów KSRR jest zbieżne ze wskazaniem Karty Lipskiej, a przyjęty system monitorowania celów stawianych w KSRR i w szerokim zakresie nawiązuje do tematów określonych w Karcie.

---

<sup>37</sup> [http://www.mrr.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/Polityka\\_regionalna/KSRR\\_2010\\_2020/Documents/10.pdf](http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_regionalna/KSRR_2010_2020/Documents/10.pdf)

## 8. Istniejące systemy monitorowania miast

Wprowadzenie nowego paradygmatu zrównoważonego trwałego rozwoju spowodowało wzrost zainteresowania monitorowaniem miast traktowanego jako ważne narzędzie mogące znacząco wspomagać zarządzanie odpowiadające nowym zasadom rozwoju. Nastąpiło znaczne powiększenie zakresu dotychczas funkcjonujących systemów informacyjnych krajowej statystyki publicznej (w Polsce np. Bank Danych Lokalnych GUS) lub utworzono nowe bazy danych na poziomie międzynarodowym. Na szczycie Wspólnoty taką strukturą jest rozwijany od 1999 r. program **URBAN AUDIT** Eurostatu koncentrujący się na badaniach warunków życia w miastach europejskich. W kolejnej III edycji programem objęto blisko 300 miast w Europie, w tym w Polsce 23 miasta. Dane dotyczą blisko 300 zmiennych dla obszarów miast i zewnętrznych stref miejskich w 9 blokach tematycznych, i łącznie 25 dziedzinach<sup>38</sup>:

- **demografia** (ze strukturą wiekową, narodowością, strukturą gospodarstw domowych),
- **aspekty społeczne** (z mieszkalnictwem, ochroną zdrowia, przestępczością),
- **aspekty gospodarcze** (z rynkiem pracy, strukturą zatrudnienia, też wskaźnikami PKB, dysparytetu biedy),
- **aktywność obywatelska** (z frekwencją ludności w wyborach, lokalną administracją),
- **wykształcenie i edukacja** (z edukacją i warunkami kształcenia, kwalifikacjami kadry),
- **stan środowiska naturalnego** (ze wskaźnikami klimatyczno-geograficznymi, jakością powietrza i hałasu, gospodarki wodnej, odpadów, użytkowania terenów, wykorzystania energii),
- **podróże i transport** (ze wskaźnikami zachowań komunikacyjnymi mieszkańców),
- **społeczeństwo informacyjne** (z wykorzystaniem infrastruktury w domach w szkolnictwie, e-rządzeniem, obsługą ICT),
- **kultura i rekreacja** (z kulturą i rekreacją, turystyką).

Szersze omówienie zawierają publikacje Eurostatu. Istotnym elementem uzupełniającym te badania są jednolite informacje pochodzące z obszarów przylegających do miast (tzw. „LUZ”) dostarczające wiedzę o natężeniu oddziaływań pochodzących bezpośrednio z miast, np. degradujących środowisko procesów typu „urban-sprawl”.

Jednym z walorów baz statystyki publicznej wykorzystywanych w planowaniu strategicznym jest możliwość dokonania porównań pomiędzy miastami w oparciu o ujednolicone metodycznie wskaźniki, co jest niezbędne i konieczne w odpowiednim przygotowaniu strategii rozwojowych miast opartych na rozwoju zrównoważonym i trwałym. Bazy te są więc cennym źródłem informacji wspomagających ten proces.

Natomiast bezpośrednio wdrażaniu ram metodycznych i organizacyjnych paradygmatu rozwoju zrównoważonego na poziomie lokalnym miała służyć inicjatywa **Zobowiązań z Alborg**, o której mówi też tekst Karty Lipskiej. Jest to najważniejsza inicjatywa grupująca samorządy terytorialne wielu miast zapoczątkowana już w 1994 r. i rozwinięta następnie w 2004 r. w postaci tzw. Karty z Alborg – karty miast europejskich na rzecz zrównoważonego rozwoju, w której przyjęto założenia i zasady „Agendy 21”, wynikające z konferencji „Środowisko i Rozwój” ONZ w 1992 r. w Rio de Janeiro.

---

<sup>38</sup> <http://www.urbanaudit.org>



Obok deklaracji zawierającej wizję, plan oraz polityczne ramy i zobowiązania dotyczące wdrożenia, w materiałach metodycznych<sup>39</sup> dla samorządów, określone zostały kluczowe kierunki i składające się na nie główne zakresy działań:

1. Rządzenie
2. Zrównoważone zarządzanie na szczeblu lokalnym
3. Wspólne dobra naturalne
4. Odpowiedzialna konsumpcja i wybory stylu życia
5. Planowanie i projektowanie
6. Zrównoważone przemieszczanie się
7. Lokalne działania na rzecz zdrowia
8. Ożywiona i zrównoważona gospodarka lokalna
9. Równość i sprawiedliwość społeczna
10. Globalna odpowiedzialność<sup>40</sup>.

W zmodyfikowanym zestawie wskaźników dla lokalnej Agendy 21 (tzw. wskaźniki CSD) w 2006 r. ogółem ujęto 96 wskaźników, w tym podzbiór 50 podstawowych w podziale na wskaźniki społeczne, ekonomiczne, środowiskowe i instytucjonalne.

Wobec trwającej dyskusji wokół różnego rozumienia „rozwoju zrównoważonego” i jego trwałości<sup>41</sup> ustalenie zakresu tematycznego istotnego np. dla monitorowania rozwoju miast nie było rzeczą prostą, lecz na tyle ważną, że bazę ujednoczonych wskaźników wśród krajów Wspólnoty zapoczątkowały „Wspólne Europejskie Wskaźniki” (*City and town indicators for local environmental sustainability*) w skrócie nazywane **ECI**, którymi objęte zostało 10 zagadnień przewodnich<sup>42</sup>:

- 1) zadowolenie mieszkańców lokalnej społeczności,
- 2) lokalny udział w globalnych zmianach klimatycznych,
- 3) lokalna ruchliwość i transport pasażerski,
- 4) dostępność lokalnych publicznych terenów otwartych i usług,
- 5) lokalna jakość powietrza,
- 6) dzieci; podróż do i ze szkoły,
- 7) zrównoważone zarządzanie przez lokalne władze i firmy,
- 8) hałas,
- 9) zrównoważone użytkowanie gruntów,
- 10) produkty promowania zrównoważonego rozwoju  
/oraz dodany w późniejszym czasie/  
11) „śląd ekologiczny”.

---

<sup>39</sup> Przewodnik wdrażania zobowiązań z Alborg  
([www.localsustainability.eu/fileadmin/./ACTOR-Guide\\_polish.pdf](http://www.localsustainability.eu/fileadmin/./ACTOR-Guide_polish.pdf)).

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> Np. zrównoważony rozwój. *Od utopii do praw człowieka* pod red. Papuzińskiego A., Wyd. Branta, Bydgoszcz 2005. Oprócz stałego pytania o to co ma być trwałe, dla kogo i na jak długo, pojawia się pytanie, co „rozwój” taki ma oznaczać. Uważa się, że konstruowanie wskaźników zrównoważonego rozwoju jest ważne nie tylko do mierzenia postępu realizacji celów, ale także w wyjaśnieniu o jakie cele chodzi. Mimo, że wskaźniki mogą być określone to ze względu na szeroki zakres zagadnień zrównoważonego rozwoju często istnieją rozbieżności co do ich interpretacji w konkretnym obszarze (na podstawie: [www.ipat-s.org/Using\\_Dashboard.html](http://www.ipat-s.org/Using_Dashboard.html)).

<sup>42</sup> <http://eci.ew.eea.europa.eu/>  
metodyka RCI: [http://ec.europa.eu/environment/urban/common\\_indicators.htm](http://ec.europa.eu/environment/urban/common_indicators.htm).

Utworzona na tej podstawie baza wskaźników zawiera definicję wskaźnika, sposób ich obliczenia, źródła dostępnych danych, proponowaną częstotliwość pomiaru, rodzaje i prezentacji i raportowania<sup>43</sup>.

Ważnym krokiem w uszczegółowieniu i zhierarchizowaniu zagadnień dotyczących sfery środowiskowej rozwoju miast było przyjęcie w styczniu 2006 r. przez Komisję i Parlament Europejski „Strategii tematycznej dla środowiska miejskiego”<sup>44</sup> mającej na celu, przy zastosowaniu zintegrowanego podejścia do zarządzania środowiskiem, osiągnięcie poprawy jakości życia w dużych miastach. Dla potrzeb tej strategii uruchomiono program badawczy monitorowania procesów rozwojowych TISSUE (*Trends and Indicators for Monitoring the EU Thematic Strategy on Sustainable Development of Urban Environment*), w którym dotychczasowe ujęcie sektorowe wskaźników zastąpiono strukturą problemową rozwoju miast<sup>45</sup>. Podstawą do zaproponowanego zbioru wskaźników były najważniejsze procesy i trendy występujące w 5 dziedzinach uznanych na podstawie dotychczasowych badań za istotne dla planowania rozwoju.

**Tabela 3. Lista dziedzin uznanych za najważniejsze wg TISSUE**

Zrównoważony transport miejski (SUT)	1.1. Wskaźniki wyrażające transport jako czynniki presji (włączając wykorzystanie zasobów i emisje) 1.2. Wskaźniki wyrażające zapotrzebowanie na transport 1.3. Wskaźniki wyrażające podaż komunikacyjną
Zrównoważone budownictwo miejskie (SUC)	2.1. Wskaźniki wyrażające presje zabudowy w relacji do środowiska 2.2. Wskaźniki wyrażające jakość środowiska zurbanizowanego w zakresie zdrowia, komfortu, bezpieczeństwa użytkownika i wykorzystania 2.3. Wskaźniki wyrażające jakość środowiska zurbanizowanego w zakresie wymagań socjoekonomicznych („affordability”, dostępność, przyswajalność etc.) 2.4. Inne
Zrównoważony rozwój miast (SUD)	3.1. Wskaźniki wyrażające użytkowanie terenu 3.2. Wskaźniki odnoszące się do celów i zmian rozwoju miasta 3.3. Inne
Miejskie środowisko naturalne	4.1. Zasoby naturalne 4.2. Miejskie środowisko naturalne – różnice jakościowe 4.3. Jakość mediów środowiskowych 4.4. Zasoby konsumpcyjne i sprawność wykorzystania 4.5. Procesy końcowe: emisje i odpady 4.6. Zasoby poprawy koniunktury
Miejskie zarządzanie	5.1. Zasoby, kooperacja i instytucje miejskiego zarządzania 5.2. Uprawnomocnione miary i polityka scaleń 5.3. Postrzeganie problemów, działania i reakcje (zachowanie się)

Realizując postanowienia 6 Programu Środowiskowego UE zrealizowano również dwa projekty mające wspierać samorządy miejskie w ocenach postępu rozwoju zrównoważonego i trwałego także pod względem nowych metod i technik (ECO-DEV i STATUS)<sup>46</sup>. Drugi z tu wymienionych skupił się na postanowieniach łączących

<sup>43</sup> Szczegółowe omówienie wskaźników ECI można znaleźć na stronie:

[http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/eci\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/eci_final_report.pdf)

<sup>44</sup> (COM 2005/718).

<sup>45</sup> [http://ec.europa.eu/research/fp6/ssp/tissue\\_en.htm](http://ec.europa.eu/research/fp6/ssp/tissue_en.htm)

<sup>46</sup> Sustainable Development Indicators An Overview of relevant Framework Programme funded research and identification of further needs in view of EU and international activities European Communities, 2009; [http://ec.europa.eu/research/sd/pdf/sdi\\_review.pdf](http://ec.europa.eu/research/sd/pdf/sdi_review.pdf)

Zobowiązania z Alborga z Europejską Miejską Strategią Tematyczną, które objęte zostały monitorowaniem opartym na ok. 60 elementowej bazie wskaźników<sup>47</sup>.

Już z początkiem pierwszej dekady XXI wieku ilość baz danych i wskaźników służących do przygotowania i monitorowania strategii mających za cel harmonijny i zrównoważony rozwój miast wzrosła niepomniernie, o czym może świadczyć fakt, że w przygotowaniu bazy TiSSUE zinwentaryzowane zostały zasoby blisko 60 baz danych europejskich, krajowych i lokalnych przydatnych dla programu<sup>48</sup>.

Powstało w tym czasie wiele inicjatyw kierowanych przez wiodące organizacje światowe ONZ-UNEP, Bank Światowy, OECD i korporacje międzynarodowe.

Metodycznie nowym podejściem do zagadnień rozwojowych miast były prace OECD opierające się na pojęciu kapitału, pod którym należy rozumieć wszelkie zasoby niezbędne do rozwoju: finansowe, rzeczowe, ludzkie, a nawet takie, które istnieją w sferze psychologicznej (np. kapitał wizerunku). Do harmonijnego rozwoju niezbędne jest posiadanie szeregu różnorodnych zasobów, umownie nazwanych „kapitałami”:

- jakość życia,
- inwestycji (kapitał atrakcyjności inwestycyjnej),
- finansów (kapitał źródeł finansowania),
- infrastruktury,
- techniczny i infrastruktury,
- wizerunku i kultury,
- instytucji (kapitał instytucjonalno-demokratyczny)<sup>49</sup>.

Innym przykładem kompleksowego podejścia do monitorowania rozwoju zrównoważonego miast była baza CEROI (*Cities Environment Reports on the Internet*) uwzględniająca m.in. wskaźniki ECI i Agendy 21, którą ostatecznie uruchomiono w 2002 r. w celu szerokiej popularyzacji, ułatwienia dostępu do informacji dotyczących środowiska i podejmowania przez samorządy właściwych decyzji w wyniku zwiększenia świadomości decydentów, a także udziału w decyzjach mieszkańców. Wskaźniki składające się na zawartość bazy zostały sklasyfikowane według przynależności do rodzaju danych podzielonych na: wpływy zewnętrzne (5), sektor

**Tabela 4. Klasyfikacja wskaźników wg CEROI**

Sektor ekonomiczny	Zewnętrzne wpływy	Spoleczne środowisko	Fizyczne środowisko	Instrumenty	DPSIR
– Rolnictwo – Gospodarka – Energia – Gospodarstwa domowe – Przemysł – Mieszkańcy – Usługi – Turystyka – Transport	– Zakwaszenie – Klimat – Ozon – Zasoby naturalne – Odpady	– Przemoc – Zdrowie – Mieszkania – Przychody – Praca – Pomniki	– Powietrze – Bioróżnorodność – Chemikalia – Użytkowanie – Hałas – Woda	– Ochrony – Ekonomiczne – Informacja i edukacja – Współpraca międzynarodowa – Prawo, polityki, instytucje – Uczestnictwo – Technologie	D – Siły sprawcze P – Presja S – Stan I – Wpływ R – Reakcja

<sup>47</sup> <http://status-tool.iclei.org/content.php/demo>

<sup>48</sup> ...przedstawione w postaci jednolitych kart zawierających m.in. opis bazy, jej przeznaczenie, zawartość (np. ilość wskaźników w tym wskaźników równoważenia, podział strukturalny, odniesienia do programów będących źródłem powstania zestawu danych).

<sup>49</sup> W Polsce badania oparte o wyżej wymienione kapitały OECD przeprowadziła dwukrotnie firma PwC (wcześniej Pricewaterhouse Coopers).

gospodarki (9), środowisko fizyczne (6) w tym użytkowanie, wskaźniki społeczne (6), instrumenty (7) i klasyfikację przyczynowo-skutkową DPSIR (5)<sup>50</sup>.

Powyżej w tabeli 4 podano klasyfikację wskaźników CEROI wg przynależności do głównych typów.

Jeszcze innym przykładem są Globalne Wskaźniki Miast (*Global City Indicators Facility* – GCIF), tj. program finansowany m.in. przez Bank Światowy, w którym podstawowe działalności w mieście rozdzielone na grupę usług miejskich i jakość czynników życia charakteryzują odpowiednie wskaźniki<sup>51</sup>. Jednolita metoda ich obliczeń<sup>52</sup> pozwala na porównania między miastami i wymianę wiedzy w tym zakresie.

USŁUGI MIEJSKIE	JAKOŚĆ ŻYCIA
Edukacja	Zaangażowanie obywatelskie
Energia	Kultura
Rekreacja	Gospodarka
Ochrona p.pożarowa i skutki	Środowisko
Zarządzanie	Mieszkanie
Zdrowie	Równość socjalna
Opieka społeczna	Równość społeczna
Odpady stałe	Subiektywne miary dobrego samopoczucia
Transport	Technologie i Innowacje
Urbanistyka	
Ścieki	
Woda	

Równocześnie w skali światowej w niektórych krajach rozwinęły się badania typu rankingowego dotyczące wybranych aspektów w miastach: jakości życia mieszkańców, zarządzania zasobami, atrakcyjności dla inwestycji, turystyki etc. Wśród nich uznaniem cieszą się badania Agencji Mercer<sup>53</sup> oparte na pomiarach ankietowych wśród mieszkańców zawierających pytania o czynniki, które ludzie uważają za reprezentatywne dla jakości życia. Raz w roku, Mercer przeprowadza badania jakości życia w kilkuset miastach na całym świecie w 10 najważniejszych kategoriach według 39 kryteriów lub czynników, z których każdy posiada spójną wagę w zależności od ich względnej ważności.

Należy także wymienić inicjatywę grupy roboczej powołanej w celu ułatwienia wdrożenia zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju miejskiego (LC-FACIL), która na spotkaniu w Goeteborgu w listopadzie 2009 r. zaproponowała tematykę wspólnych wskaźników<sup>54</sup>.

Poniżej w tabeli 5 przedstawiono propozycje wskaźników w podziale na problemy środowiska, społeczeństwa i rozwoju gospodarczego.

<sup>50</sup> DPSIR (akronim z jęz. ang.: driving force-pressure-state-impact-reactive). Jest to najczęściej stosowana klasyfikacja w analizach przyczynowo-skutkowych.

<sup>51</sup> <http://www.cityindicators.org/>

<sup>52</sup> [http://www.cityindicators.org/Deliverables/Indicators%20Report%204-708%20final%20Annexes%20compressed\\_4-23-2008-938441.pdf](http://www.cityindicators.org/Deliverables/Indicators%20Report%204-708%20final%20Annexes%20compressed_4-23-2008-938441.pdf)

<sup>53</sup> Mercer 2010. Quality of Living Survey;

<http://www.mercer.com/articles/quality-of-living-survey-report-2010>

Mercer jest światowym liderem dla zaufanych HR i związane z nimi doradztwo finansowe, produktów i usług.

<sup>54</sup> LC-FACIL Steering Committee Meeting 26-27 listopada 2009.

**Tabela 5. Lista wskaźników wg LC-FACIL**

1) Środowisko	2) Społeczeństwo	3) Rozwój gospodarczy	4) Inne
Emisje gazów cieplarnianych Udział energii odnawialnej Dostęp do podstawowych usług publicznych i terenów otwartych Ilość odpadów na mieszkańca Efektywność energetyczna budynków Jakość usług wody Jakość powietrza Liczba mieszkańców zagrożonych hałasem komunikacyjnym Przestrzeń publiczna (ruch, strefy piesze) Model pasażerów korzystających z transportu Odsetek terenów rolniczych w granicach miasta Zwięzłość miasta /urban sprawl/ Publiczne postrzeganie sąsiedztwa Obszar ochrony środowiska miejsca	Mieszkańcy (urodzenia/zgony, ruch ludności) Struktura wiekowa / średnia zależności Mniejszości Stopa bezrobocia Odsetek ubogich mieszkańców Odsetek mieszkańców otrzymujących pomoc społeczną Przejawy nierówności, np. rozłożenie średniego dochodu Lokalny wskaźnik rozwoju społecznego Zdrowie Przestępczość Edukacja (szkoły przedwcześnie ukończone, poziom wykształcenia) Zadowolenie mieszkańców z lokalnej społeczności Liczba lat niezbędna do zakupu nowego 3-pokojowego mieszkania	Sektor mix Produktywność PKB na jednego pracownika Sumy wynagrodzenia Badania i Rozwój Biznes / ruch firm Dokształcanie ustawiczne i kursy Pustostany Budowa / wyburzanie budynków	Kultura i rekreacja; liczba uczestników imprez kulturalnych, tereny rekreacyjne Liczba skutecznie zregenerowanych historycznych miejsc i budynków Budżet przeznaczony na współpracę międzynarodową

Źródło: [http://urbact.eu/fileadmin/Projects/LCFacil/outputs\\_media/LCF\\_Gothenburg\\_meeting\\_WP\\_1\\_summary.pdf](http://urbact.eu/fileadmin/Projects/LCFacil/outputs_media/LCF_Gothenburg_meeting_WP_1_summary.pdf)

W Polsce podstawy metodyczne wskaźników zrównoważonego rozwoju dla potrzeb statystyki ogólnokrajowej i Systemu Analiz Samorządowych<sup>55</sup> (SAS) opracował Borys<sup>56</sup>. Wskaźniki informacyjno-diagnostyczne dla gmin, zostały pogrupowane według trzech ładów: środowiskowo-przestrzennego, gospodarczego i społecznego, w tym sfery instytucjonalnej wyróżniając w każdym z nich po 10 dziedzin.

**Tabela 6. Podział metodyczny wskaźników zrównoważonego rozwoju wg T. Borysa**

Ład społeczny	Ład gospodarczy	Ład środowiskowy
1. Demografia	1. Finanse gminy (budżet; dochody i wydatki; zobowiązania, wiarygodności, korzystanie ze środków UE)	1. Ekologizacja planowania przestrzennego
2. Edukacja (w tym oświata)	2. Przedsiębiorczość (podmioty gospodarcze i pracujący)	2. Ochrona przyrody i krajobrazu
3. Pomoc społeczna	3. Struktura podmiotów gospodarczych	3. Ochrona i zrównoważony rozwój lasów
4. Zdrowie	4. Poziom i struktura zatrudnienia	4. Ochrona gleb i odpady
5. Bezpieczeństwo publiczne	5. Budownictwo mieszkaniowe	5. Ochrona zasobów kopalni
6. Mieszkalnictwo	6. Turystyka	6. Ochrona wód (powierzchniowych i podziemnych; zasoby, jakość;

<sup>55</sup> [http://www.sas.zmp.poznan.pl/informacje/wskazniki\\_zrownowazonego\\_rozwoju\\_jakosc\\_zycia.pdf](http://www.sas.zmp.poznan.pl/informacje/wskazniki_zrownowazonego_rozwoju_jakosc_zycia.pdf)

<sup>56</sup> Wskaźniki Zrównoważonego Rozwoju pod red. Borysa T., Wyd. Ekonomia i Środowisko, Warszawa-Białystok 2005.

		zanieczyszczenie, zużycie, stosunki wodne i ochrona przed powodzią)
7. Kultura, sport i rekreacja (styl życia)	7. Rolnictwo	7. Ochrona powietrza atmosferycznego (jakość, emisje, ochrona klimatu)
8. Partycypacja społeczna	8. Infrastruktura techniczna	8. Ochrona klimatu akustycznego (jakość klimatu, emisje, oddziaływanie hałasu)
9. Aktywność na rynku pracy	9. Wykorzystanie materiałów i surowców (w tym odpady przemysłowe i ich wykorzystanie)	9. Energia odnawialna (wykorzystanie)

Źródło: Borys T., Zaprojektowanie i przetestowanie ram metodologicznych oraz procedury samooceny gmin na podstawie wskaźników zrównoważonego rozwoju w Systemie Analiz Samorządowych (SAS), Raport dla ZMP, Jelenia Góra – Poznań, 2008.

W zaproponowanym systemie trójmodułowym wskaźników każdy z łądów charakteryzuje się 20 bądź ok. 80 wskaźników (w zależności od krótkiej lub długiej listy).

Równocześnie, w mienionych latach wiele miast polskich uczestniczyło w projektach studialnych organizowanych przez instytucje unijne. Między innymi w projekcie „URBAMAS” dotyczącym zintegrowanego systemu zarządzania zrównoważonym rozwojem miasta przedstawiono zweryfikowany zbiór 350 wskaźników charakteryzujących poszczególne dziedziny gospodarowania w miastach wynikające z zakresu kompetencyjnego samorządów terytorialnych i obowiązujących przepisów wykonawczych (Bańkowska)<sup>57</sup>.

**Tabela 7. Struktura gałęziowa wskaźników (350) wg Oceny praktyk w zakresie monitorowania miasta**

1. GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA	1.1. Gospodarka ściekowa i ochrona wód (41) 1.2. Energetyka, gazownictwo 1.3. Gospodarka odpadami 1.4. Ochrona powietrza, wody, gleby 1.5. Zmniejszenie hałasu i wibracji 1.6. Ochrona różnorodności biologicznej i krajobrazu 1.7. Ochrona przed promieniowaniem jonizującym 1.8. Zabezpieczenia przeciwpowodziowe 1.9. Oświetlenie ulic, placów i dróg
2. TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ	2.1. Drogi publiczne 2.2. Lokalny transport zbiorowy 2.3. Łączność
3. INFRASTRUKTURA SPOŁECZNA	3.1. Oświata, wychowanie, nauka 3.2. Ochrona zdrowia i polityka społeczna (ochrona zdrowia, polityka społeczna) 3.3. Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego 3.4. Kultura fizyczna, sport, rekreacja 3.5. Zieleń publiczna 3.6. Cmentarze
4. ADMINISTRACJA PUBLICZNA	
5. BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE I OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	
6. BUDOWNICTWO MIESZKANIOWE	
7. ROZWÓJ GOSPODARCZY	

Źródło: [www.urbamas.ump.pl/files/.../ocena-praktyk-B%20Bankowska.doc](http://www.urbamas.ump.pl/files/.../ocena-praktyk-B%20Bankowska.doc)

<sup>57</sup> Bańkowska B. J., Ocena praktyk w zakresie monitorowania rozwoju miasta ([www.urbamas.ump.pl/files/.../ocena-praktyk-B.%20Bankowska.doc](http://www.urbamas.ump.pl/files/.../ocena-praktyk-B.%20Bankowska.doc)).

Według podobnej zasady podziału sporządzana jest również większość audytów miejskich w polskich miastach.

Na zakończenie tych informacji należy dodać, że dla grupy roboczej LC-FACIL strona polska reprezentowana przez zespół GKUA<sup>58</sup> zgłosiła listę kilkudziesięciu wskaźników ujętych w 10 grupach tematycznych, jak:

- tworzenie i zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni publicznej – 7 wskaźników,
- modernizacja sieci infrastruktury i poprawa efektywności energetycznej – 3 wskaźniki,
- zapewnienie aktywnej innowacji i polityki edukacyjnej – 3 wskaźniki,
- kontynuacja strategii podnoszenia jakości środowiska fizycznego – 8 wskaźników,
- wzmocnienie gospodarki lokalnej oraz polityki lokalnego rynku – 4 wskaźniki,
- promowanie skutecznego i dostępnego transportu miejskiego – 11 wskaźników,
- zwalczanie zmian klimatu i ochrona atmosfery – 1 wskaźnik,
- realizacja przyrody w mieście – 2 wskaźniki,
- ochrona zasobów naturalnych – 5 wskaźników,
- zbiór dodatkowych wskaźników – 5 wskaźników.

Autorzy poradnika bardzo krótko scharakteryzowali według własnej opinii istotniejsze systemy monitorowania rozwoju miast, co nie znaczy, że jest ich o wiele więcej i w miarę upływu czasu pojawiają się nowe.

## 9. Pojęcie wskaźników w monitorowaniu problematyki Karty Lipskiej

Wskaźniki są podstawowym narzędziem procesu analizy, budowy, realizacji i monitorowania rozwoju zrównoważonego. Mogą one być zarówno miarą stanu lub zmian zachodzących w analizowanej strukturze (zbiorowości) jak też miarą oczekiwań, prognoz i planów związanych z tymi obiektami. Wobec złożoności analizowanych struktur rozwojowych wskaźniki są jedynie nośnikiem informacji o zachodzących w nich zmianach w modelu „czarnej skrzynki”. Takie stwierdzenia w pełni odnoszą się do procesów analizowania i monitorowania stanu, trendów i efektów zjawisk wskazywanych w tekście Karty Lipskiej.

Wskaźniki są miarą, najczęściej w postaci liczby, określającej wielkość, jakość lub wartość jakiegoś obiektu lub procesu w postaci względnej lub bezwzględnej.

Funkcjonujące równocześnie pojęcia *mierniki* lub *indeks* można uważać za synonimy wskaźników, jakkolwiek czasem pod pojęciem „indeksu” rozumie się zmiany wskaźnika w czasie.

Najogólniej wskaźniki wykorzystywane są w czterech kierunkach:

- ujawnieniu trendów procesów i zjawisk istotnych dla rozwoju (funkcja diagnostyczna i kontrolująca),
- porównaniu odpowiadających sobie wskaźników według miejsca i czasu,
- wyjaśnieniu przyczyn istotnych procesów i zjawisk (analiza przyczynowo-skutkowa),
- określeniu ilościowych celów rozwoju.

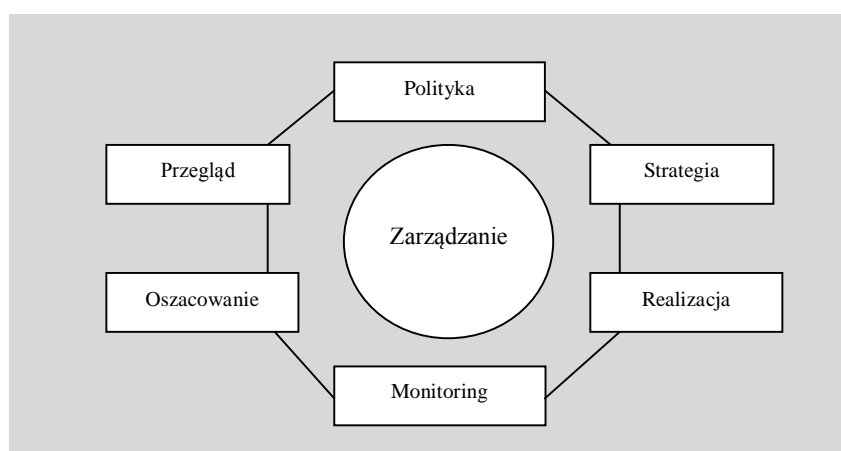
---

<sup>58</sup> Pismo GKUA, znak: 24/2009, autorzy: Ossowicz T., Lorens P., Staniszkis M., współpraca: Ziobrowski Z.

W zależności od celu, jakiemu ma służyć wskaźnik, ma odpowiadać na pytanie:

- jak jest,
- jak być powinno,
- co chcemy osiągnąć.

Poniżej zaprezentowano fazy zarządzania miastem, gdzie na każdym etapie procesu zarządzania przydatne są a czasami nieodzowne wskaźniki. Procesy w wyniku których powinno się rozwiązywać problemy miasta wskazane w Karcie Lipskiej jako będące integralnym czynnikiem zarządzania miastem powinny przebiegać w takich samych fazach, jak zarządzanie miastem, a także dla nich powinno się definiować odpowiednie wskaźniki, a więc wskaźniki: diagnozowania, prognozowania, planowania, wdrażania, monitorowania.



**Rys. 3. Założenia do monitoringu gospodarki miejskiej**

Wymagania względem wskaźników stają się oczywiste, jeśli wziąć pod uwagę treść dwóch spośród siedmiu głównych cech, jakim powinien odpowiadać dokument strategii zrównoważonego rozwoju, dla których określono zasady nazwane w skrócie SMART.

Cechy	Opis
(1) Wspólna wizja i cele strategiczne	Strategia powinna określać wizję długotrwałego zrównoważonego rozwoju. Strategiczne cele powinny odpowiadać zasadzie <i>SMART</i> , tj.: <b>S</b> – właściwe (najlepiej opisane przez ilościowe cele) <b>M</b> – wymierne (oparte na wskaźnikach) <b>A</b> – w osi problemu (ani zbyt łatwe, ani zbyt trudne) <b>R</b> – realistyczne (możliwe do osiągnięcia przy danych zasobach i okolicznościach politycznych) <b>T</b> – związane (wskazujące datę rozpoczęcia i uzyskania celów)
(7) Monitorowania, oceny i odnowienia strategii	Skuteczność strategii w osiągnięciu jej celów należy monitorować w sposób ciągły z zestawem wskaźników (głównie ilościowo) oraz oceniać w regularnych odstępach czasu (głównie jakościowo). Monitorowanie i sprawdzane wyniki/raporty powinny być rozpatrywane w aspekcie ciągłej korekty i cyklicznego odnawiania strategii uznając regułę stałego uczenia się.



Ta sama zasada SMART powinna odnosić się do wskaźników, które zgodnie z nią powinny:

- S – dotyczyć najbardziej istotnych elementów celu,
- M – być mierzalne,
- A – dostępne, możliwe do uzyskania,
- R – odpowiednie, tj. dostosowane do potrzeb prowadzących program,
- T – określające, kiedy będą potrzebne informacje lub dany cel zostanie osiągnięty.

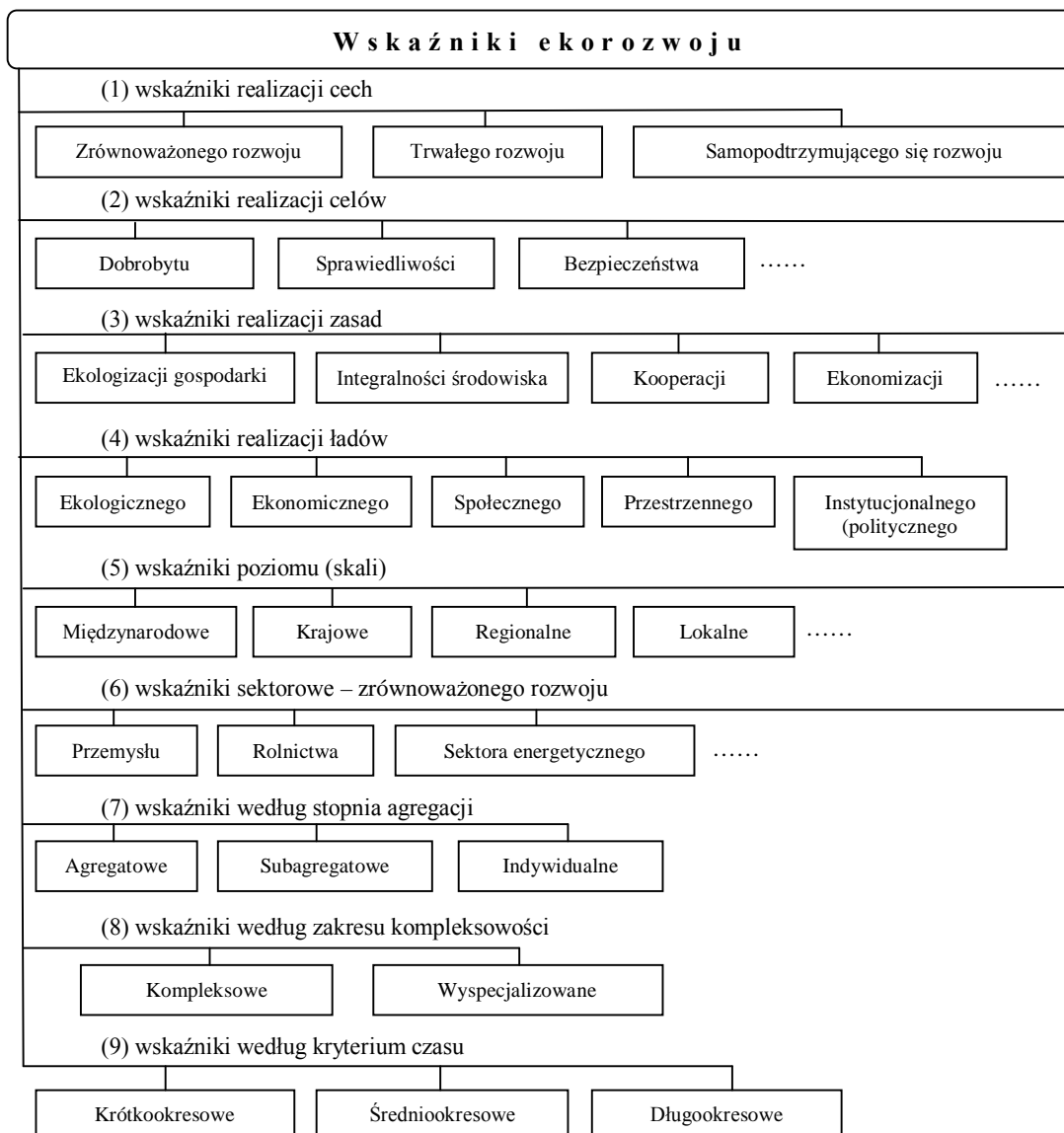
Uważa się, że właściwie dobrane wskaźniki powinny charakteryzować się:

- Odpowiedniością do celów polityk rozwoju miast zawartych w dokumentach kierunkowych kraju i wspólnoty.
- Odzwierciedleniem stanu, zmian, trendów rozwojowych, istotnych procesów (też zagrożeń) w środowisku, gospodarce, społeczeństwie oraz podejmowanych środkach zaradczych.
- Względnie łatwe w pozyskaniu, konstrukcji i interpretacji.
- Porównywalnością w skali międzynarodowej, krajowej i regionalnej, a w przypadku zagadnień Karty Lipskiej do miast.
- Reprezentatywnością poprzez odniesienie do określonych wartości progowych lub referencyjnych.
- Analityczną poprawnością, tzn. że konstrukcja wskaźnika powinna być oparta na właściwych podstawach naukowych i technicznych, z uwzględnieniem standardów międzynarodowych oraz międzynarodowego konsensusu co do ich ważności.
- Adaptacyjnością do zastosowań w modelowaniu procesów i w systemach informacyjnych.
- Racjonalnością w aspekcie dostępności do ich wyliczenia, udokumentowania i jakości z uwzględnieniem relacji korzyści/koszty.

Różnorodność wykorzystania wskaźników zrównoważonego rozwoju w całym cyklu zarządzania i w różnej skali spowodowała, że są one klasyfikowane z różnych punktów widzenia (wg pracy T. Borys, *Wskaźniki ekorozwoju*, wyd. Ekonomia i Środowisko, Białystok 1999).

Problemy zdefiniowane w Karcie Lipskiej są czynnikami, które mieszczą się w ogólnym pojęciu zrównoważonego rozwoju miasta, a więc klasyfikacja wskaźników charakteryzujących problematykę Karty Lipskiej może być analogiczna jak cytowana dla problemów ekorozwoju.

Obok podziału wskaźników według zakresów tematycznych rozwoju zrównoważonego najczęstszym podejściem metodycznym jest analiza przyczynowo-skutkowa i wynikająca z niej klasyfikacja wskaźników w układzie trzech grup czynników jako: presja-stan-odpowiedź (reakcja), czyli w skrócie PSR lub w układzie rozszerzonym o dwie grupy tj. siły sprawcze (*driving forces*) oraz oddziaływanie (*impact*) czyli DPRIS.



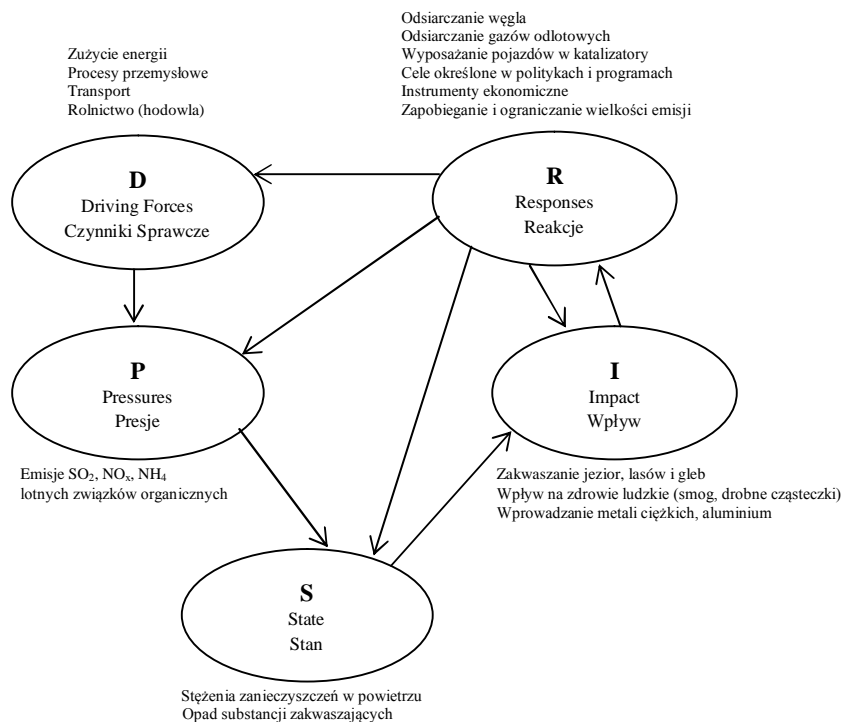
**Rys. 4. Klasyfikacje wskaźników ekorozwoju**

Źródło: Borys T., Teoretyczne podstawy konstruowania ekorozwoju, sterowanie ekorozwojem. Wyd. Politechniki Białostockiej, Białystok 1998.

Zdefiniowanie mierników presji, stanu i reakcji dla przykładowej problematyki środowiska zaprezentowano poniżej.

MIERNIKI PRESJI	MIERNIKI STANU	MIERNIKI REAKCJI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pokazują główne źródła problemów i zagrożeń środowiskowych, np. dotyczące tempa eksploatacji zasobów naturalnych czy emisji zanieczyszczeń,</li> <li>• opisują antropogenne obciążenia środowiska z uwzględnieniem ilości i jakości odnawialnych i nieodnawialnych zasobów naturalnych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mierzą jakość środowiska zwłaszcza poprzez kwantyfikację tych elementów środowiska, które wywierają bezpośredni wpływ na dobrobyt materialny i zdrowie,</li> <li>• generalnie, odnoszą się do jakości poszczególnych komponentów środowiska oraz jakości i ilości zasobów naturalnych; wynika stąd, że odzwierciedlają one ostateczne cele polityki ekologicznej,</li> <li>• powinny przedstawiać syntetyczny przegląd stanu środowiska i tendencji rozwoju tego stanu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ukazują, czy i w jakim zakresie społeczeństwo reaguje na zmiany w środowisku i problemy z tym związane,</li> <li>• wskazują działania indywidualne i zbiorowe, które łagodzą skutki antropogenicznych oddziaływań na środowisko, przeciwdziałają powstawaniu tych skutków, lub neutralizują szkody ekologiczne już powstałe,</li> <li>• opisują działania nakierowane na zachowanie walorów i zasobów środowiska</li> </ul>

Poniżej zaprezentowano metodę DPSIR na przykładzie zanieczyszczeń powietrza<sup>59</sup>.



Rys. 5. Metoda DPSIR dla problematyki zanieczyszczenia powietrza

Literatura podaje także wskaźniki agregatowe w postaci kompleksowych wskaźników, np.:

**Indeks zrównoważonego rozwoju środowiska** (*Environmental Sustainability Index – ESI*), który jest agregacją 21 indeksów obejmujących m.in.: naturalne posiadane zasoby naturalne, przyszłe i obecne poziomy zanieczyszczenia, zarządzanie środowiskiem, wkład do ochrony światowych zasobów, a także zdolności społeczeństwa do zwiększenia ekologiczności działań.

**Indeks Ekologiczności** (*Environmental Performance Index – EPI*) metoda ilościowa uwzględniająca elementy zawarte w *Pilot Environmental Performance Index*, uzupełniająca działania na rzecz celów określonych w Milenijnych Celach Rozwoju ONZ.

**Indeks zrównoważonego rozwoju gospodarczego dobrobytu ekonomicznego** (ISEW) mający być alternatywą dla dotychczasowego sposobu pomiaru produktu narodowego brutto (PNB).

Ze względu na specyfikę problemów ujętych w Karcie Lipskiej gdzie ich analizowanie wymaga wskaźników odnoszących się do wybranych zagadnień nieraz szczegółowych dla potrzeb niniejszej pracy nie analizowano przydatności wskaźników agregatowych.

<sup>59</sup> Borys T., *Wskaźniki ekorozwoju*, wyd. Ekonomia i Środowisko, Białystok 1999.

## 10. Analiza dokumentów strategicznych polskich miast zawierających wskaźniki charakteryzujące problematykę Karty Lipskiej

Według Głównego Urzędu Statystycznego w Polsce jest 892 miast (dane za 2008 r.). Dla potrzeb statystycznych miasta ze względu na ich wielkość podzielone zostały na 7 klas, tj.:

I – poniżej 5 tys. Mk (mieszkańców)

II – 5÷10 tys. Mk

III – 10÷20 tys. Mk

IV – 20÷50 tys. Mk

V – 50÷100 tys. Mk

VI – 100÷200 tys. Mk

VII – 200 tys. i więcej mieszkańców,

z których utworzono trzy grupy miast:

miasta małe – klasy I÷III,

miasta średnie – klasy IV÷V,

miasta duże – klasy VI÷VII.

Poniżej zacytowano dane dla miast polskich wg stanu na rok 2008 podając liczbę miast oraz liczbę ludności (dane wg GUS).

**Tabela 8. Zestawienie miast polskich wg ich wielkości**

Grupy i klasy miast	Liczba miast	Liczba ludności
Miasta ogółem	892	23 288 181
Miasta małe (poniżej 20 tys. mieszkańców)	672	4 917 400
Poniżej 5 tys. (I)	304	928 300
5÷10 (II)	188	1 345 200
10÷20 (III)	180	2 643 900
Miasta średnie (20÷100 tys.)	181	7 403 300
20÷50 (IV)	134	4 192 300
50÷100 (V)	47	3 211 000
Miasta duże (100 tys. i więcej)	39	10 967 500
100÷200 (VI)	22	3 044 400
200 tys. i więcej (VII)	17	7 923 100

Źródło: Miasta w liczbach 2007-2008, GUS Urząd Statystyczny w Poznaniu, Warszawa 2010.

Miasta małe z klas I÷III stanowiły 75,4% wszystkich miast w Polsce, średnie z klas IV÷V – 20,3%, a duże klas VI÷VII – 4,4%.

Równocześnie odpowiednio miasta małe to ok. 21% całej ludności miast w Polsce, średnie ok. 32%, a duże ok. 47% ludności miast.

Wstępna ocena dokumentów strategicznych poszczególnych miast wykazała, że są to dokumenty zróżnicowane. Oprócz dokumentów obligatoryjnych dla miasta jak dla każdej gminy pozostałe jako programy lub strategie są zróżnicowane co do zakresu problematyki a także zasobu informacji.

Ostatecznie do analizy dokumentów strategicznych wybrano 39 miast zaliczonych do miast dużych, tj. o liczbie ludności powyżej 100 tys. Takie przyjęcie podyktowane było przesłanką, że w przypadku największych miast jest największa liczba dokumentów strategicznych, w których posługiwano się wskaźnikami charakteryzującymi różne problemy rozwoju miasta. Szczegółowo wykaz miast

objętych analizą z podziałem na grupy miast o zróżnicowanej liczbie mieszkańców przedstawia tabela 9.

**Tabela 9. Wykaz miast objętych analizą dokumentów strategicznych**

Lp.	Miasto	Liczba ludności w 2008 r.
1	Warszawa	1.709.781
2	Kraków	754.624
3	Łódź	747.152
4	Wrocław	632 162
5	Poznań	557.264
6	Gdańsk	455.581
7	Szczecin	406.941
8	Bydgoszcz	358.928
9	Lublin	350.462
10	Katowice	309.621
11	Białystok	294.153
12	Gdynia	249.257
13	Częstochowa	240.612
14	Radom	224.226
15	Sosnowiec	221.259
16	Toruń	206.013
17	Kielce	205.094
18	Gliwice	196.669
19	Zabrze	188.401
20	Bytom	183.829
21	Olsztyn	176.142
22	Bielsko-Biała	175.677
23	Rzeszów	170.653
24	Ruda Śląska	143.930
25	Rybnik	141.177
26	Tychy	129.475
27	Dąbrowa Górnicza	128.315
28	Płock	126.709
29	Elbląg	126.439
30	Opole	126.203
31	Gorzów Wielkopolski	125.157
32	Wałbrzych	122.411
33	Włocławek	118.042
34	Zielona Góra	117.557
35	Tarnów	115.158
36	Chorzów	113.314
37	Koszalin	107.146
38	Kalisz	107.140
39	Legnica	104.489

Źródło: Miasta w liczbach 2007-2008, GUS Urząd Statystyczny w Poznaniu, Warszawa 2010.

Do grupy miast o liczbie ludności 100 tys. ÷ 200 tys. przyporządkowano 22 miasta, w przedziale 200 tys. ÷ 500 tys. mieszkańców – 12 miast, natomiast o liczbie ludności powyżej 500 tys. – 5 miast, tj. Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław i Poznań.

Dla wyżej wymienionych 39 miast przeanalizowano zapisy dotyczące wskaźników w dokumentach strategicznych pod kątem problematyki Karty Lipskiej.

Do analiz wybrano nie wszystkie dokumenty strategiczne, lecz z punktu widzenia niniejszej pracy ciekawsze, a więc dotyczące strategii rozwoju, planów rozwoju miasta, programów ochrony środowiska, programów rewitalizacji, planów rozwoju transportu itd. Szczegółowy wykaz wykorzystanych dokumentów strategicznych oraz przyjętych ich skrótów w dalszej analizie przedstawiono poniżej.

- SR** – Strategia rozwoju  
**PR** – Program rewitalizacji  
**POŚ** – Program ochrony środowiska  
**SUiKZP** – Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego  
**PRM** – Plan rozwoju miasta  
**RSM** – Raport o stanie miasta  
**PSG** – Założenia polityki społeczno-gospodarczej  
**PGO** – Plan gospodarki odpadami  
**SRST** – Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego  
**SPM** – Strategia promocji miasta  
**PTP** – Plan transportu publicznego  
**BSE** – Baza społeczno-ekonomiczna  
**PT** – Polityka transportowa  
**PWP** – Plan wspierania rozwoju przedsiębiorczości  
**SSE** – Sytuacja społeczno-ekonomiczna  
**ISG** – Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej  
**ST** – Studium transportowe i bezpieczeństwo transportu  
**PRT** – Zintegrowany program rozwoju transportu publicznego

Uzyskane informacje z wyżej wymienionych dokumentów strategicznych dotyczące wskaźników charakteryzujących zagadnienia ujęte w Karcie Lipskiej zestawiono w poniższych tabelach 10 do 12, przyjmując alfabetyczną kolejność miast.

**Tabela 10. Tworzenie oraz zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni publicznej**

Lp.	Wskaźnik	Miasto	Dokument
1	% powierzchni miasta zajętej pod zainwestowanie (tereny zabudowane)	Bydgoszcz Kraków	POŚ PGO
2	% powierzchni miasta jako zieleń urządzona (publiczna, zieleń miejska, parki, tereny zielone) lub powierzchnia zieleni/1 Mk	Białystok Białystok Chorzów Katowice Kraków Łódź Opole Poznań Szczecin Tarnów Warszawa Wrocław	SR POŚ, SR PR SR POŚ POŚ SUiKZP POŚ POŚ POŚ SRST PGO
3	% powierzchni miasta zajętej pod lasy (lub powierzchnia lasów/1 Mk)	Białystok Bielsko-Biała Bydgoszcz Bytom Częstochowa Dąbrowa Górnicza Elbląg Gdynia	POŚ RSM PRM RSM PR, SUiKZP POŚ, SUiKZP SR POŚ

Lp.	Wskaźnik	Miasto	Dokument
		Gorzów Wielkopolski Kalisz Katowice Kielce Koszalin Kraków Legnica Lublin Łódź Opole Płock Radom Ruda Śląska Rybnik Rzeszów Sosnowiec Szczecin Toruń Tychy Wałbrzych Warszawa Wrocław Zabrze Zielona Góra	POŚ POŚ PGO SR POŚ POŚ POŚ SR POŚ SUiKZP SR POŚ POŚ POŚ PR POŚ POŚ SPM POŚ POŚ SUiKZP POŚ POŚ POŚ SUiKZP
4	% powierzchni miasta jako użytki rolne	Białystok Bydgoszcz Bytom Częstochowa Dąbrowa Górnicza Elbląg Gdańsk Gorzów Wielkopolski Kalisz Katowice Koszalin Kraków Legnica Lublin Olsztyn Opole Płock Radom Rybnik Rzeszów Sosnowiec Tarnów Tychy Warszawa Wrocław Zabrze Zielona Góra	SR PRM RSM PR SUiKZP PR RSM, SUiKZP PRM PRM PGO POŚ POŚ POŚ SR PR SUiKZP SR SR PR, SR POŚ, PR POŚ POŚ SUiKZP, SRST POŚ RSM SUiKZP
5	% powierzchni miasta jako tereny komunikacji	Bydgoszcz Kraków Rzeszów	PRM PGO POŚ

Lp.	Wskaźnik	Miasto	Dokument
6	% powierzchni miasta jako obszary prawnie chronione	Gdańsk Legnica Olsztyn Radom Sosnowiec Wrocław	RSM POŚ RSM SR POŚ POŚ
7	% powierzchni miasta jako tereny przemysłowe	Kraków	PGO
8	% powierzchni miasta jako obszary górnicze	Katowice	PR
9	% powierzchni miasta stanowiącej własność komunalną	Bydgoszcz Bytom Chorzów Częstochowa Dąbrowa Górnicza Elbląg Gorzów Wielkopolski Kielce Legnica Olsztyn Opole Płock Poznań Rzeszów Szczecin	PRM RSM PR PR SUiKZP SUiKZP PR PR PR PR SUiKZP SR PR PR SR
10	% powierzchni miasta objętej planami zagospodarowania przestrzennego	Białystok Bielsko-Biała Gdańsk Legnica Olsztyn Płock Toruń Warszawa Zabrze	PSG RSM SUiKZP BSE PR SR PTP SUiKZP RSM

**Tabela 11. Promocja wydajnego i dostępnego transportu publicznego**

Lp.	Wskaźnik	Miasto	Dokument
1	liczba km ulic na 1 km <sup>2</sup> lub na 100 km <sup>2</sup> obszaru miasta (gęstość sieci dróg publicznych) lub gęstość dróg na 1000 Mk	Bielsko-Biała Bydgoszcz Dąbrowa Górnicza Kraków Olsztyn Poznań Zabrze Zielona Góra	RSM PRM SUiKZP SUiKZP RSM PT SUiKZP SUiKZP
2	liczba samochodów (pojazdów osobowych) na 1000 Mk (wskaźnik motoryzacji)	Bielsko-Biała Elbląg Gdańsk Gdynia Katowice Kraków Płock Poznań Szczecin Warszawa Włocławek Zabrze	PR, SR, RSM PRT RSM SUiKZP PR SUiKZP ST PT PTP SUiKZP, SRST SUiKZP SUiKZP
3	% przewozów komunikacją zbiorową	Gorzów Wielkopolski Katowice Płock	SUiKZP SR ST



Lp.	Wskaźnik	Miasto	Dokument
		Poznań Warszawa	PT SUiKZP, SRST
4	% mieszkańców zamieszkałych w odległości do 500 m od transportu zbiorowego	Toruń Warszawa	PTP SUiKZP
5	liczba km ścieżek rowerowych na 1000 Mk lub % udziału podróży rowerem	Bydgoszcz Katowice Płock Poznań Warszawa	PRM SR ST PT SUiKZP, SRST
6	opłata za 1h parkowania w centrum miasta	Bytom	RSM

**Tabela 12. Poprawa jakości życia mieszkańców**

Lp.	Wskaźnik	Miasto	Dokument
1	% bezrobocia	Białystok Bielsko-Biała Bydgoszcz Bytom Chorzów Częstochowa Dąbrowa Górnicza Elbląg Gdańsk Gliwice Gorzów Wielkopolski Kalisz Katowice Kielce Koszalin Kraków Legnica Lublin Łódź Olsztyn Opole Płock Poznań Radom Ruda Śląska Rybnik Rzeszów Sosnowiec Szczecin Toruń Tychy Wałbrzych Warszawa Zabrze Zielona Góra	SR, PSG SR, RSM SR, PRM PR PR SR SUiKZP SR, SUiKZP RSM, ISG RSM PR SUiKZP PR SR, PR PRM SR SR, PR SR, PR SSE PR SR SR SR, PRM, PT SR, PR PR PR POŚ, PR SR SR PWP PR PR SRST RSM SUiKZP
2	% mieszkań z wodociągami	Białystok Bydgoszcz Częstochowa Dąbrowa Górnicza Gdańsk Gdynia Gorzów Wielkopolski Kalisz Koszalin Kraków Legnica	POŚ SR PR SUiKZP ISG POŚ POŚ PRM POŚ SR SR POŚ

Lp.	Wskaźnik	Miasto	Dokument
		Lublin Łódź Olsztyn Opole Płock Poznań Radom Rybnik Rzeszów Toruń Wałbrzych Warszawa Włocławek Wrocław Zabrze	SR POŚ PR SUiKZP POŚ POŚ SR PR POŚ PR POŚ SUiKZP POŚ POŚ SUiKZP
3	% mieszkań z kanalizacją	Białystok Bytom Kraków Lublin Łódź Opole Radom Rzeszów Szczecin Wałbrzych Warszawa Włocławek Zabrze	POŚ POŚ SR SR POŚ SUiKZP SR POŚ POŚ SR SUiKZP POŚ SUiKZP
	lub % budynków z kanalizacją	Kielce Koszalin Olsztyn Rybnik	SR POŚ PR SR
	lub % mieszkańców podłączonych do kanalizacji	Bielsko-Biała Dąbrowa Górnicza Gdańsk Kalisz Legnica Opole Radom Tychy Wałbrzych	PR, RSM POŚ SUiKZP POŚ POŚ SUiKZP POŚ POŚ SR
	lub % powierzchni miasta skanalizowany	Chorzów Płock Wrocław Zielona Góra	PR SR POŚ SUiKZP
4	% mieszkań z gazem	Bydgoszcz	SR
5	% mieszkań z centralnym ogrzewaniem	Bydgoszcz	SR
6	wielkość zużycia wody na 1 Mk	Kraków	POŚ
7	% ścieków oczyszczanych w ogólnej ilości odprowadzanych	Kraków	POŚ
8	zużycie energii elektrycznej na jedno gospodarstwo domowe	Bielsko-Biała Częstochowa Gdańsk	PR SUiKZP ISG
9	% ludności narażonej na hałas	Kraków	POŚ
10	liczba powierzchni użytkowej mieszkania przypadająca na 1 mieszkańca	Poznań	SR
11	liczba mieszkań socjalnych w stosunku do ilości gospodarstw domowych	Poznań	SR

W przeanalizowanych osiemnastu rodzajach dokumentów strategicznych, które wydawały się najbliższe problematyki Karty Lipskiej znaleziono jedynie wskaźniki dotyczące trzech podstawowych problemów do rozwiązania przez miasta, a mianowicie odnoszące się do:

- jakości przestrzeni publicznej,
- jakości życia mieszkańców,
- transportu publicznego.

Ostatecznie wskaźniki pogrupowano zgodnie z powyżej wymienionymi podstawowymi problemami.

Mogą być one brane pod uwagę przy tworzeniu zbioru wskaźników dla systemu monitorowania gospodarki przestrzennej jako narzędzia zintegrowanego rozwoju miast w duchu Karty Lipskiej.

Najwięcej wskaźników dotyczyło jakości życia mieszkańców – ogółem 11 wskaźników oraz jakości przestrzeni publicznej – 10 wskaźników. Należy zaznaczyć, że część wskaźników wyszczególnionych przy transporcie publicznym charakteryzuje równocześnie jakość życia mieszkańców. Z kolei część wskaźników zakwalifikowanych do jakości przestrzeni publicznej bądź do jakości życia mieszkańców odzwierciedla również jakość środowiska przyrodniczego.

Najpopularniejszymi wskaźnikami w analizowanych osiemnastu rodzajach dokumentów strategicznych były:

- % bezrobocia – dane dla 35 miast,
- % powierzchni miasta zajętej pod lasy – dane dla 33 miast,
- % powierzchni miasta jako użytki rolne – dane dla 27 miast,
- % mieszkań z wodociągami – dane dla 26 miast.

Część wskaźników takich jak np.: % powierzchni miasta jako tereny przemysłowe lub górnicze, % mieszkań z gazem, % mieszkań z centralnym ogrzewaniem, wielkość zużycia wody na 1 Mk, % ścieków oczyszczanych w ogólnej ilości odprowadzanych, % ludności narażonej na hałas, czy opłata za 1h parkowania w centrum miasta pojawiły się w analizowanych dokumentach strategicznych jedynie jeden raz i to tylko w odniesieniu do jednego miasta.

Szczególną uwagę zwraca duża ilość wskaźników bardzo różnorodnie i nieprecyzyjnie definiowanych np. zieleń określaną jako urządzoną, publiczną, miejską, parki, lub tereny zielone. Z kolei w przypadku wskaźnika dotyczącego kanalizacji spotyka się następujące rodzaje danych: % mieszkań lub budynków z kanalizacją, % mieszkańców podłączonych do kanalizacji lub % powierzchni miasta skanalizowany. Tak więc bardzo trudna jest analiza porównawcza między miastami tak różnie określonych wskaźników.

Wyszczególnione we wcześniejszych tabelach wskaźniki dotyczą głównie stanu obecnego w miastach, natomiast nie uwzględniają kierunków przyszłych rozwiązań, tj. np. nie odnoszą się do modernizacji sieci infrastruktury czy podnoszenia wydajności energetycznej.

W analizowanych dokumentach strategicznych brak również danych oraz wskaźników odnoszących się do wzmocnienia lokalnego rynku pracy – poza % bezrobocia (który uwzględniono w problematyce związanej z jakością życia mieszkańców) oraz liczbą ofert pracy na 1 osobę bezrobotną (dane dla 4 miast) lub liczbą ofert pracy na 1 Mk wieku produkcyjnego (dane tylko dla 1 miasta). Również tylko dla jednego miasta znaleziono wskaźniki dotyczące polityki edukacyjnej (i dotyczyły one: liczby studentów na 1000 Mk oraz % mieszkańców z wykształceniem

wyższym i średnim) oraz innowacji (% obszaru miasta z dostępem do sieci szerokopasmowej).

Najwięcej wskaźników związanych z problematyką Karty Lipskiej znaleziono w następujących dokumentach: w strategiach rozwoju, programach rewitalizacji, programach ochrony środowiska, studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w planach rozwoju miasta i raportach o stanie miasta oraz w dokumentach dotyczących transportu publicznego.

## **11. Analiza wskaźników dla miast objętych monitoringiem Związku Miast Polskich pod kątem problematyki Karty Lipskiej**

Związek Miast Polskich przez ostatnie 10 lat rozwijał system analiz samorządowych (SAS). Według posiadanego rozeznania jest to obecnie (stan na rok 2011) jedyny system monitoringu rozwoju miast. Dane do systemu uzyskiwane są bezpośrednio od miast członkowskich systemu oraz ze sprawozdawczości resortowej. Baza ma charakter wskaźnikowy, dzięki czemu są możliwości porównywania miast pomiędzy sobą.

To co jest zaletą tej bazy danych, a więc posiadanie informacji spoza danych statystycznych GUS równocześnie jest wadą, ponieważ miasta nie zawsze przesyłają komplet informacji do bazy danych.

Powoduje to, że zbiory nie zawsze są ciągłe, występują braki w poszczególnych latach dla niektórych wskaźników, co uniemożliwia pełną analizę statystyczną zebranych danych, w tym badanie trendów.

Aktualnie baza danych wewnątrznie jest podzielona na 14 sektorów:

- wiadomości ogólne,
- demografia,
- finanse gmin miejskich i miejsko-wiejskich,
- finanse gmin wiejskich,
- finanse gmin na prawach powiatu,
- komunalna gospodarka mieszkaniowa,
- kultura,
- ochrona zdrowia,
- oświata,
- podstawowe wiadomości statystyczne,
- pomoc społeczna,
- transport,
- usługi komunalne,
- zrównoważony rozwój.

Z wymienionych sektorów 9 dotyczy w różnym stopniu problematyki Karty Lipskiej.

Związek Miast Polskich systemem analiz samorządowych obejmuje 39 miast o największej liczbie ludności, tj. powyżej 100 tys. mieszkańców, co stanowi ok. 47% ludności miast ogółem. Są to te same miasta, które uwzględniono w poprzednim rozdziale analizując dokumenty strategiczne poszczególnych miast. Wykaz miast zamieszczono w tabeli 9.

Najwięcej wskaźników, które można przyporządkować poszczególnym problemom ujętym w Karcie Lipskiej dotyczy następujących sektorów zbioru prowadzonego przez Związek Miast Polskich:

- zrównoważony rozwój – ład społeczny – 11 wskaźników,
- transport – 10 wskaźników,
- zrównoważony rozwój – ład środowiskowo-przestrzenny – 7 wskaźników,
- demografia – 6 wskaźników,
- kultura – 6 wskaźników,
- usługi komunalne – 5 wskaźników.

Z wybranych 48 wskaźników ze zbioru Związku Miast Polskich, które są najbliższe problematyki Karty Lipskiej zdecydowanie najwięcej, bo aż 28 wskaźników, odnosi się do jakości życia mieszkańców. Do pozostałych problemów z tekstu Karty Lipskiej można przyporządkować następujące ilości wskaźników z SAS:

- transport publiczny – 10 wskaźników,
- jakość przestrzeni publicznej – 8 wskaźników,
- polityka edukacyjna – 3 wskaźniki,
- wzmocnienie lokalnego rynku pracy – 2 wskaźniki,
- innowacje – 1 wskaźnik.

W poniższych zbiorczych tabelach podano wskaźniki ze zbioru SAS Związku Miast Polskich, które mogą być brane pod uwagę przy tworzeniu propozycji zbioru wskaźników dla systemu monitorowania gospodarki przestrzennej jako narzędzia zintegrowanego planowania rozwoju miast w duchu Karty Lipskiej.

### Zbiorcze tabele wskaźników oraz liczby miast objętych monitoringiem Związku Miast Polskich pod kątem problematyki Karty Lipskiej

**Tabela 13. Tworzenie oraz zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni publicznej oraz poprawa jakości środowiska przyrodniczego**

Lp.	Wskaźnik	Liczba miast
1	Powierzchnia obszarów prawnie chronionych jako % powierzchni gminy	39
2	Powierzchnia parków spacerowo-wypoczynkowych na jednego mieszkańca [w ha]	39
3	Powierzchnia zieleńców, zieleni ulicznej i osiedlowej na jednego mieszkańca [w ha/osobę]	39
4	Udział powierzchni lasów i zieleni ogólnodostępnej w powierzchni gminy	39
5	Odpady komunalne zebrane w ciągu roku w przeliczeniu na jednego mieszkańca [w kg]	39
6	Emisja dwutlenku siarki w t/rok ogółem z zakładów szczególnie uciążliwych na km <sup>2</sup>	38
7	Emisja dwutlenku azotu w t/rok ogółem z zakładów szczególnie uciążliwych na km <sup>2</sup>	38
8	Całkowita emisja dwutlenku węgla na 1 km <sup>2</sup> [w tonach/km <sup>2</sup> ]	38

**Tabela 14. Innowacje**

Lp.	Wskaźnik	Liczba miast
1	Udział ludności z wykształceniem wyższym [%]	39

**Tabela 15. Polityka edukacyjna**

Lp.	Wskaźnik	Liczba miast
1	Współczynnik przyrostu naturalnego ogółem [%o]	39
2	Biblioteki – liczba użytkowników (ogółem) w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	25
3	Biblioteki – całkowita liczba książek i czasopism przypadających na 1000 mieszkańców	31

**Tabela 16. Wzmocnienie lokalnego rynku pracy**

Lp.	Wskaźnik	Liczba miast
1	Odsetek ludności do lat 18-tu [%]	39
2	Liczba bezrobotnych ogółem na 100 osób w wieku produkcyjnym [%]	39

**Tabela 17. Promocja wydajnego i dostępnego transportu publicznego**

Lp.	Wskaźnik	Liczba miast
1	Długość dróg dwujezdniowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców [km]	29
2	Gęstość dróg rowerowych [km/km <sup>2</sup> ]	32
3	Liczba pojazdów samochodowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	30
4	Liczba autobusów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	31
5	Liczba wypadków drogowych w przeliczeniu na 1000 pojazdów samochodowych	28
6	Gęstość tras autobusowych [km/km <sup>2</sup> ]	33
7	Gęstość przystanków autobusowych [liczba przystanków/km]	34
8	Gęstość tras tramwajowych [km/km <sup>2</sup> ]	18
9	Gęstość przystanków tramwajowych [liczba przystanków/km]	18
10	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w przeliczeniu na 1 miejsce parkingowe	21

**Tabela 18. Poprawa jakości życia mieszkańców**

Lp.	Wskaźnik	Liczba miast
1	Udział liczby mieszkańców korzystających z wodociągu do liczby mieszkańców gminy w badanym roku [%]	27
2	Długość sieci wodociągowej na 1 km <sup>2</sup> powierzchni gminy w badanym roku [km/km <sup>2</sup> ]	27
3	Ilość wody sprzedana z wodociągu gminnego na jednego mieszkańca gminy w czasie doby w badanym roku [dm <sup>3</sup> /osobę/dobę]	27
4	Udział liczby mieszkańców korzystających z sieci kanalizacji gminnej do liczby mieszkańców gminy w badanym roku [%]	27
5	Długość sieci kanalizacyjnej na 1 km <sup>2</sup> powierzchni gminy w badanym roku [km/km <sup>2</sup> ]	27
6	Gęstość zaludnienia [osoby/1 km <sup>2</sup> ]	39
7	Liczba bezrobotnych ogółem na 100 osób w wieku produkcyjnym [%]	39
8	Współczynnik zgonów ogółem [‰]	39
9	Wydatki budżetu miasta/gminy na kulturę w przeliczeniu na 1000 mieszkańców [zł]	34
10	Centra kultury – liczba mieszkańców przypadająca na 1 placówkę	33
11	Muzea – liczba użytkowników ogółem w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	22
12	Teatry – liczba widzów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	25
13	Kina – liczba widzów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	19
14	Galerie – liczba zwiedzających w przeliczeniu na 100 mieszkańców	29
15	Liczba miejsc w przedszkolach na 1000 mieszkańców	39
16	Łóżka w szpitalach na 10000 mieszkańców	39
17	Liczba przychodni, ośrodków zdrowia i poradni na 10000 mieszkańców	39
18	Apteki na 1000 mieszkańców	39
19	Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania przypadająca na 1 osobę [m <sup>2</sup> /os.]	39
20	Udział mieszkań wyposażonych w wodociąg w ogólnej liczbie mieszkań [%]	39
21	Udział mieszkań wyposażonych w ustęp spłukiwany w ogólnej liczbie mieszkań [%]	39
22	Udział mieszkań wyposażonych w gaz z sieci w ogólnej liczbie mieszkań [%]	39
23	Zużycie gazu w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca rocznie [tys. m <sup>3</sup> /rok]	39
24	Zużycie energii elektrycznej w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca w ciągu roku [MWh]	39
25	Udział pracujących w liczbie mieszkańców w wieku produkcyjnym [%]	39
26	Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców	39
27	Liczba bezdomnych (wg ekspertów) w przeliczeniu na 1000 mieszkańców	34
28	Liczba osób korzystających z pomocy społecznej w ogólnej liczbie mieszkańców [%]	34

Nie znaleziono w wymienionych wcześniej sektorach bazy danych Związku Miast Polskich wskaźników odnoszących się do następujących dwóch problemów wymienionych w Karcie Lipskiej. Należą do nich:

- modernizacja sieci infrastruktury,
- podnoszenie wydajności energetycznej.

Należy zaznaczyć, że dotychczasowy zbiór SAS posiada braki zarówno w latach, jak i w sektorach, a liczba miast objętych monitoringiem jest bardzo zróżnicowana. Podobnie jak w przypadku wcześniej analizowanych dokumentów strategicznych miast polskich wskaźniki SAS dotyczą głównie stanu obecnego i nie uwzględniają kierunków przyszłych rozwiązań związanych z problematyką zagadnień ujętych w Karcie Lipskiej. Ponadto wskaźniki objęte systemem analiz samorządowych w znacznym stopniu odbiegają od wskaźników prezentowanych w dokumentach strategicznych miast. Są one również bardzo różnorodnie definiowane np. w przeliczeniu na różną liczbę osób tj. na 1 osobę, 100, 1000 lub 10 000 mieszkańców, w przeliczeniu na dobę lub rok, w odniesieniu do liczby mieszkańców lub mieszkań itd.

Należy podkreślić, że w przypadku niektórych wskaźników można je również uwzględniać w innych zbliżonych do siebie tematyką zagadnieniach Karty Lipskiej. Dotyczy to w szczególności takich zagadnień jak: jakość życia mieszkańców, transport publiczny, jakość przestrzeni publicznej oraz jakość środowiska przyrodniczego.

## **12. Analiza danych Głównego Urzędu Statystycznego oraz raportów PwC dla miast charakteryzujących problematykę Karty Lipskiej**

### **12.1. Dane Głównego Urzędu Statystycznego**

GUS publikuje dla Polski wskaźniki makroekonomiczne opisujące podstawowe tendencje rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, mierniki gospodarcze, a także wskaźniki monitorujące realizację celów Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013 wspierających wzrost gospodarczy i zatrudnienie, a także wskaźniki służące do monitorowania realizacji celów Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015. To ostatnie zestawienie zawiera również dane wojewódzkie.

W rocznikach statystycznych GUS znajdują się głównie, co jest oczywiste, dane liczbowe i dotyczą one głównie Polski, województw lub są to dokumenty tematyczne dotyczące demografii, przemysłu, rolnictwa, pracy, gospodarki morskiej i handlu zagranicznego. W przypadku roczników statystycznych województw można znaleźć informacje dotyczące miast.

GUS wydaje również „Miasta wojewódzkie – podstawowe dane statystyczne” charakteryzujące sytuację społeczno-gospodarczą, tj. wybrane dane z zakresu demografii, rynku pracy i wynagrodzeń, podmiotów gospodarki narodowej, świadczeń społecznych i bezpieczeństwa publicznego.

Najwięcej jednak danych dotyczących miast można znaleźć w Banku Danych Lokalnych GUS dla jednostek podziału terytorialnego, w tym miast na prawach powiatu i to dodatkowo również w podziale na główne dzielnice. Zawartość tematyczną zbioru BDL – dane roczne przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 19. BDL – zawartość tematyczna**

Lp.	Dane roczne
1	CENY (NTS-2)
2	DOCHODY I WYDATKI BUDŻETÓW JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO (NTS-5)
3	DZIAŁALNOŚĆ GASTRONOMICZNA (NTS-2)
4	GOSPODARKA KOMUNALNA (NTS-5)
5	GOSPODARKA MIESZKANIOWA (NTS-5)
6	HANDEL (Miejs)
7	INWESTYCJE I ŚRODKI TRWAŁE (NTS-4)
8	KULTURA FIZYCZNA, SPORT I REKREACJA (Miejs)
9	KULTURA I SZTUKA (Miejs)
10	LEŚNICTWO (NTS-5)
11	LUDNOŚĆ (Miejs)
12	ŁOWIECTWO (NTS-2)
13	NARODOWY SPIS POWSZECHNY 2002 GOSPODARSTWA DOMOWE (Miejs)
14	NARODOWY SPIS POWSZECHNY 2002 LUDNOŚĆ (Miejs)
15	NARODOWY SPIS POWSZECHNY 2002 MIESZKANIA (Miejs)
16	NAUKA I TECHNIKA (NTS-2)
17	OCHRONA ZDROWIA I OPIEKA SPOŁECZNA (Miejs)
18	PODMIOTY GOSPODARCZE (Miejs)
19	PODZIAŁ TERYTORIALNY (NTS-5)
20	POWSZECHNY SPIS ROLNY 1996 (NTS-5)
21	POWSZECHNY SPIS ROLNY 2002 (NTS-5)
22	PRZEKSZTAŁCENIA WŁASNOŚCIOWE I STRUKTURALNE (NTS-2)
23	PRZEMYSŁ I BUDOWNICTWO (Miejs)
24	BUDYNKI (NTS-5)
25	MIESZKANIA (Miejs)
26	POZWOLENIA WYDANE NA BUDOWĘ (NTS-4)
27	PRODUKCJA BUDOWLANO-MONTAŻOWA (NTS-2)
28	PRODUKCJA SPRZEDANA (NTS-4)
29	RACHUNKI REGIONALNE (NTS-3)
30	ROLNICTWO (NTS-5)
31	RYNEK MATERIAŁOWY I PALIWOWO-ENERGETYCZNY (NTS-2)
32	RYNEK PRACY (NTS-5)
33	SAMORZĄD TERYTORIALNY (NTS-5)
34	STAN I OCHRONA ŚRODOWISKA (NTS-5)
35	SZKOLNICTWO PODSTAWOWE, GIMNAZJALNE, PONADPODSTAWOWE I PONADGIMNAZJALNE
36	SZKOLNICTWO WYŻSZE (NTS-3)
37	TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ (NTS-5)
38	TURYSTYKA (Miejs)
39	WYCHOWANIE PRZEDSZKOLNE (Miejs)
40	WYMIAR SPRAWIEDLIWOŚCI (NTS-3)
41	WYNAGRODZENIA I ŚWIADCZENIA SPOŁECZNE (NTS-4)

**Objaśnienia:** nomenklatura jednostek terytorialnych do celów statystycznych (NTS) została opracowana na podstawie europejskiej nomenklatury (NUTS) obowiązującej w krajach Unii Europejskiej. NTS dzieli Polskę na 5 poziomów, przy czym:

- NTS-1 obejmuje swoim zasięgiem regiony
- NTS-2 obejmuje swoim zasięgiem województwa
- NTS-3 – grupy powiatów
- NTS-4 – powiaty
- NTS-5 – gminy

Dodatkowo w BDL znajdują się również dane dla miejscowości statystycznych (Miejs).



W odniesieniu do zagadnień ujętych w Karcie Lipskiej szczególnie cenne mogą być dane dotyczące:

- ludności,
- gospodarki komunalnej i mieszkaniowej,
- nauki i techniki,
- ochrony zdrowia i opieki społecznej,
- podmiotów gospodarczych,
- rynku pracy,
- stanu i ochrony środowiska,
- szkolnictwa,
- transportu i łączności,
- wymiaru sprawiedliwości.

Przykładowe wskaźniki zaliczane do ww. zagadnień w duchu Karty Lipskiej dostępne w zasobach BDL to między innymi:

- wskaźnik obciążenia demograficznego, tj. ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym,
- udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem:
  - w wieku przedprodukcyjnym,
  - w wieku produkcyjnym,
  - w wieku poprodukcyjnym,
- gęstość zaludnienia (ludność na 1 km<sup>2</sup>),
- urodzenia żywe na 1000 ludności,
- zgony na 1000 ludności,
- przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 osobę,
- % ludności korzystającej z instalacji:
  - wodociąg,
  - kanalizacja,
  - gaz,
- zużycie wody, energii elektrycznej i gazu w gospodarstwach domowych na 1 Mk lub odbiorcę,
- podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON na 10 tys. mieszkańców,
- udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym,
- ścieki oczyszczone w ciągu roku biologicznie i z podwyższonym usuwaniem biogenów w % ścieków ogółem,
- odpady składowane w % wytworzonych,
- drogi publiczne utwardzone (km/100 km<sup>2</sup>),
- samochody osobowe (szt./1000 Mk),
- łóżka w szpitalach publicznych i niepublicznych (szt./10 tys. Mk),
- wykrywalność przestępstw (%),
- wskaźnik komputeryzacji szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych:
  - udział % szkół wyposażonych w komputery z dostępem do internetu,
  - uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do internetu,
- ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną,
- księgozbiór bibliotek na 1000 ludności.

Źródłem informacji o miastach są również publikacje dostępne w punktach sprzedaży w poszczególnych Wojewódzkich Urzędach Statystycznych, w tym np. roczniki i biuletyny statystyczne miast.

Szczególnie przydatna jest publikacja „Miasta w liczbach 2007-2008” (GUS, Urząd Statystyczny w Poznaniu, W-wa 2010). Wydawana jest co dwa lata i zawiera informacje o sytuacji demograficznej, społecznej, infrastrukturze oraz wybrane informacje charakteryzujące potencjał gospodarczy wszystkich miast w Polsce. Można w niej znaleźć takie mierniki jak:

- wskaźnik urbanizacji dla województw (% ludności w miastach),
- ludność miast wojewódzkich i pozostałych na 1 km<sup>2</sup>,
- ludność miast ogółem na 1 km<sup>2</sup>/ województwa,
- saldo migracji wewnętrznych na 1000 ludności – miasta,
- % mieszkań ogółem wyposażonych w łazienkę i centralne ogrzewanie,
- dochody na 1 mieszkańca [zł],
- wydatki na 1 mieszkańca [zł],
- % ogółem wydatków budżetów gmin miejskich na:
  - gospodarkę komunalną i ochronę środowiska,
  - gospodarkę mieszkaniową,
  - oświatę i wychowanie,
  - kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego,
  - opiekę społeczną,
- miasta o relatywnie dużej i małej gęstości zaludnienia:
  - wartość wskaźnika od najwyższej,
  - wartość wskaźnika od najniższej,
- miasta o relatywnie dużym i małym przyroście naturalnym na 1000 ludności:
  - wartość wskaźnika od najwyższej,
  - wartość wskaźnika od najniższej,
- miasta o relatywnie wysokim i niskim współczynniku feminizacji:
  - wartość wskaźnika od najwyższej,
  - wartość wskaźnika od najniższej,
- miasta o relatywnie dużym i małym przyroście migracyjnym na 1000 ludności:
  - wartość wskaźnika od najwyższej,
  - wartość wskaźnika od najniższej,
- gminy miejskie o relatywnie wysokim i niskim dochodzie budżetów na 1 mieszkańca:
  - wartość wskaźnika od najwyższej,
  - wartość wskaźnika od najniższej.

## 12.2. Raporty PwC

Dla największych miast opracowane zostały „Raporty na temat wielkich miast Polski”<sup>60</sup>. Raporty sektora publicznego firmy PwC (PricewaterhouseCoopers) zostały przygotowane w 2006 r. dla siedmiu największych miast, tj. dla Gdańska, Katowic, Krakowa, Łodzi, Poznania, Warszawy i Wrocławia, a następnie rozszerzono listę miast objętych analizą z 7 do 11 dodając miasta: Białystok, Bydgoszcz, Lublin i Szczecin oraz

---

<sup>60</sup> Źródło: <http://www.pwc.com/pl>

rozszerzając Gdańsk na Trójmiasto. W raportach z 2006 r. oszacowano przede wszystkim wielkość kapitału rozwojowego, który został rozbity na siedem części składowych obejmujących następujące zagadnienia:

- ludzie,
- jakość życia,
- wizerunek,
- instytucje,
- infrastruktura,
- finanse,
- inwestycje.

W raportach z 2011 r. wprowadzono elementy oceny tempa zmian, które można było zaobserwować w latach 2006-2010.

Z Karty Lipskiej przyjętej przez Unię Europejską wynika wyraźnie, iż polityka miast powinna spełniać zasady zrównoważonego rozwoju, czyli uwzględniać równocześnie dobrobyt gospodarczy, równowagę społeczną, aspekty środowiskowe, wymagania kulturowe i zdrowotne oraz dbałość o skuteczność instytucji demokratycznych. Zostało to uwzględnione w ww. raportach. Zawierają one również cenne wskaźniki przydatne w planowaniu rozwoju miast w duchu idei Karty Lipskiej.

Poniżej omówiono skrótowo części składowe kapitału rozwojowego najbliższe tematyką tekstu Karty Lipskiej.

W analizowanych raportach ludzie są najważniejszym i najcenniejszym zasobem określającym szanse rozwojowe miasta, a główne wskaźniki dotyczą: sytuacji demograficznej, wykształcenia, rynku pracy i aktywności społeczeństwa. Należą do nich:

- wskaźnik obciążenia demograficznego (co oznacza liczbę osób w wieku produkcyjnym, która przypada na osoby młodsze lub starsze),
- odsetek osób w wieku poprodukcyjnym,
- współczynnik urodzeń (liczba urodzeń dzieci na 1000 Mk),
- odsetek ludności z wyższym wykształceniem i średnim,
- odsetek studentów wśród mieszkańców,
- odsetek młodzieży w szkołach średnich,
- odsetek osób prowadzących działalność gospodarczą,
- stopa bezrobocia i bezrobocie wśród młodzieży,
- przeciętna frekwencja w wyborach.

Przy jakości życia w raportach PwC bierze się pod uwagę cztery aspekty jakości życia, tj. stan środowiska naturalnego, poziom usług medycznych, poziom usług edukacyjnych i poczucie bezpieczeństwa.

Brane są tu pod uwagę następujące wskaźniki:

- stopień zanieczyszczenia powietrza,
- liczba samochodów przypadających na km<sup>2</sup> powierzchni miasta,
- % oczyszczanych ścieków,
- wskaźnik nakładów na ochronę środowiska,
- liczba lekarzy na 1000 Mk,
- wskaźnik śmiertelności niemowląt,
- przeciętny czas oczekiwania na wizytę u specjalisty,
- punkty zdobyte przez najważniejsze uczelnie miasta w rankingu wyższych uczelni,
- wskaźnik zdawalności matur,
- liczba odnotowanych przestępstw w odniesieniu do liczby mieszkańców,

- liczba kolizji i wypadków drogowych w stosunku do liczby mieszkańców.

Kolejna dziedzina z raportów PwC to infrastruktura, która zawiera różne formy majątku służącego zaspokajaniu potrzeb miasta. Za najważniejsze uznano: infrastrukturę: komunikacyjną, energetyczną, informatyczną, mieszkaniową oraz handlowo-usługową.

Wybrane wskaźniki to:

- gęstość sieci drogowej,
- gęstość sieci ścieżek rowerowych,
- liczba miejsc w transporcie publicznym w relacji do liczby ludności,
- liczba bezpośrednich połączeń lotniczych,
- czas jazdy pociągiem do 5 największych miast Polski,
- dostęp do europejskiej sieci autostrad,
- liczba mieszkań na 1000 Mk,
- odsetek mieszkań wyposażonych w łazienkę,
- tempo wzrostu zasobów mieszkaniowych (przyrost mieszkań/1000 Mk),
- przeciętne ceny mieszkań na rynku wtórnym,
- odsetek mieszkańców korzystających z sieci kanalizacyjnej,
- zużycie energii przez gospodarstwa domowe,
- szacunkowa liczba użytkowników internetu w przeliczeniu na 1000 Mk,
- % powierzchni miasta objętej darmowym dostępem do internetu bezprzewodowego,
- liczba sklepów, hoteli i restauracji na 1000 Mk,
- rozmiar nowoczesnej powierzchni handlowej na 1000 Mk,
- liczba bankomatów.

W przypadku inwestycji w raportach PwC bierze się pod uwagę: atrakcyjność dla inwestorów zagranicznych i krajowych oraz warunki inwestowania.

Główne wskaźniki to:

- liczba firm zagranicznych, które w ciągu ostatnich 3 lat dokonały inwestycji na terenie miasta,
- liczba absolwentów kierunków technicznych i nauk ścisłych, którzy w ciągu ostatnich 3 lat opuścili uczelnie w mieście lub w pobliżu (dystans do 50 km),
- nakłady inwestycyjne przedsiębiorstw w przeliczeniu na liczbę mieszkańców,
- liczba zlokalizowanych w mieście firm innowacyjnych (wg rankingów),
- poziom płac,
- % powierzchni miasta objęty planami zagospodarowania przestrzennego,
- liczba szkół językowych i szkół międzynarodowych,
- liczba miejsc w hotelach 4- lub 5-gwiazdkowych w relacji do liczby mieszkańców.

## **13. Zbiór wskaźników charakteryzujących problematykę Karty Lipskiej**

Przed zasadniczą czynnością tworzenia zbioru wskaźników charakteryzujących problematykę Karty Lipskiej, wykorzystując częściowe wyniki analityczne zebrane przez grupę badawczą LC\_Facil i RFSC oraz własne rozeznanie zespołu autorskiego, opracowano macierz identyfikacyjną głównych zagadnień, o których mowa w Karcie Lipskiej w podziale na priorytety tam wymienione (tabela 20).

Zwraca uwagę wielokryterialność poszczególnych zagadnień mających zastosowanie do opisu jednocześnie kilku priorytetów Karty Lipskiej, co dobrze ilustruje wzajemność i złożoność związków, które w dłuższym horyzoncie kształtują procesy rozwojowe miasta.

Wymienione siedem rzędów w tej tabeli to przyjęte przez autorów poradnika podstawowe problemy wskazane w Karcie Lipskiej. Według takiego podziału tworzono proponowany zbiór wskaźników.

Wiersze w tabeli to główne zagadnienia w obrębie priorytetów Karty Lipskiej.

Pola zaznaczone jako kwadraty zaczernione wskazują na mocne i jednoznaczne związki pomiędzy problemami wskazanymi przez autorów a głównymi zagadnieniami zdefiniowanymi w Karcie Lipskiej. Kwadraty niezaczernione wskazują także na odpowiednie związki, lecz o mniejszej sile powiązań.

**Tabela 20. Macierz identyfikacyjna głównych zagadnień wg Karty Lipskiej**

Główne zagadnienia (problemy Karty Lipskiej)	Priorytety Karty Lipskiej						
	Jakość przestrzeni publicznej	Sieci i efektywność energetyczna	Innowacje, edukacja, szkolenia	Wzrost gospodarczy i lokalny rynek pracy	Transport efektywny	Jakość środowiska przyrodniczego	Jakość życia
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wzrost gospodarczy</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– inwestycje,</li> <li>– produktywność</li> <li>– wydajność pracy</li> <li>– wynagrodzenia</li> </ul> </li> </ul>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wspieranie gospodarki społecznej i świadczenia usług zorientowanych na potrzeby mieszkańców	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tworzenie i zapewnienia miejsc pracy</b> (stabilny poziom, wzrost zatrudnienia poprawa warunków zatrudnienia) <ul style="list-style-type: none"> <li>– bezrobocie</li> <li>– tworzenie firm, w tym innowacyjnych</li> <li>– tendencje w zmianach struktury zatrudnienia</li> <li>– ocena równości szans na rynku pracy</li> </ul> </li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
• Badania i rozwój			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Innowacyjność</b> (Przemysł, przetwarzanie, udostępnianie sieci. Transfer pomiędzy przemysłem, przedsiębiorcami i nauką) <ul style="list-style-type: none"> <li>– zatrudnienie i nowe firmy w B+R</li> <li>– patenty i wynalazki</li> </ul> </li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technologie informacyjne i komunikacyjne (ICK) telepraca, e-działalności</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transformacja i udoskonalenie sieci lokalnej producentów <ul style="list-style-type: none"> <li>– imprezy targowe i wystawiennicze,</li> </ul> </li> </ul>				<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Rozwój demograficzny (urodzenia / zgony, ruch in. / out), Struktura wiekowa / wg grup ekonomicznych), zależności			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
• Turystyka	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zrównoważone rolnictwo <ul style="list-style-type: none"> <li>– tereny rolnicze w granicach miasta</li> </ul> </li> </ul>				<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Użytkowanie gruntów <ul style="list-style-type: none"> <li>– „urban sprawl”</li> <li>– zwartość miasta</li> <li>– tereny zdegradowane wymagające rekultywacji</li> </ul> </li> </ul>	■						□
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tereny nieruchomości/ rodzaje własności</li> </ul>	■						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wysoka jakość standardów budynków/ substandardy mieszkaniowe (konserwacja, poprawa środowiska budowlanego, budownictwo i projektowanie przestrzeni publicznej) <ul style="list-style-type: none"> <li>– też stopień degradacji technicznej</li> <li>– budowa / wyburzenie budynków</li> </ul> </li> </ul>	■	□				□	■
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Jakość przestrzeni miejskich</b> (wzmocnienie estetyki przestrzeni publicznej przez wzajemne związki architektury, planowania infrastruktury i planowania przestrzennego) <ul style="list-style-type: none"> <li>– ochrona dziedzictwa architektonicznego, społecznego i kulturowego.</li> <li>– krajobraz i terytorialna tradycja</li> <li>– skutecznie zregenerowane miejsca historyczne i budynki (inne)</li> <li>– przestrzeń publiczna (strefy piesze, ruch)</li> </ul> </li> </ul>	■	□			□		□
Wielofunkcyjność dzielnic ( <i>sektor mix</i> )	□						□
Obszary i obiekty przyrodniczo cenne (struktura wg powierzchni) <ul style="list-style-type: none"> <li>– bioróżnorodność środowiska miejskiego</li> </ul>	□					■	□
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Powietrze atmosferyczne, hałas <ul style="list-style-type: none"> <li>– stopień narażenia ludności</li> </ul> </li> </ul>	□					■	□
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomiczne wykorzystanie zasobów naturalnych <ul style="list-style-type: none"> <li>– zasoby eksploatacyjne wód podziemnych i surowców mineralnych</li> </ul> </li> </ul>				□		■	□
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zachowanie, użytkowanie i zarządzanie wodą (w tym pobór wód) <ul style="list-style-type: none"> <li>– jakość usług w zaopatrzeniu w wodę (standardy)</li> </ul> </li> </ul>		■				□	□
Jakość środowiska wodnego (wody powierzchniowe, podziemne, kąpieliska)	□					■	□
Zmiany klimatu i reakcja <i>Emisje gazów cieplarnianych</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>– emisje ekwiwalentów CO2</li> <li>– powierzchnie biologicznie czynne</li> </ul>			□			■	□
<b>Energia /Efektywność energetyczna</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wytwarzania</li> <li>– budynków (nowych i istniejących),</li> <li>– gospodarstw domowych</li> <li>– transportu</li> <li>– wykorzystania zasobów;</li> <li>• Odnawialne źródła energii <ul style="list-style-type: none"> <li>– innowacje w produkcję, przesył i wykorzystanie energii</li> </ul> </li> </ul>	□	■	□	□	□	□	□
Gospodarka ściekowa		■				■	□
Odpady przemysłowe i komunalne <ul style="list-style-type: none"> <li>– redukcja i recykling</li> </ul>	□	□				■	□
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przyroda w mieście Zieleń miejska</li> </ul>	□					■	□

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obciążenie i modernizacja sieci transportowych <ul style="list-style-type: none"> <li>– sieć drogowa</li> <li>– transport publiczny</li> <li>– parkingi</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zrównoważona mobilność i efektywny transport miejski;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– transport modalny,</li> <li>– dostępność komunikacyjna;</li> <li>– dostępność zewnętrzna i integracja z sieciami regionalnymi</li> <li>– czas i długość podróży miejskich</li> <li>– koszty transportu a dochody gospodarstw domowych,</li> <li>– jakość usług</li> <li>– ruch rowerowy i pieszy</li> <li>– bezpieczeństwo komunikacyjne /wypadki</li> <li>– wpływ transportu na wskaźniki postępu społecznego, wzrostu i innowacji obszarów kryzysowych</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport towarowy i logistyka miejskiego transportu</li> </ul>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jakość i dostępność usług publicznych i terenów otwartych</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jakość opieki zdrowotnej <ul style="list-style-type: none"> <li>– długość lat życia w zdrowiu</li> <li>– żłobki</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezpieczeństwo publiczne/ przestępczość</li> </ul>	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dochody i wydatki w gospodarstwach domowych</li> </ul>							<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Równość społeczna (Przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu z rynku dóbr i usług, z rynku pracy i zjawiska patologiczne) <ul style="list-style-type: none"> <li>– pomoc w odzyskaniu pracy</li> <li>– integracja osób niepełnosprawnych</li> <li>– bezdomność</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– ludzie starzy, więzi rodzinne</li> <li>– poziom ubóstwa</li> <li>– lokalny wskaźnik rozwoju społecznego</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dostęp do kultury <ul style="list-style-type: none"> <li>– w tym dla osób o niskich dochodach, niepełnosprawnych i osób starszych</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spójność społeczna i więzy społeczno-kulturowe</li> </ul>							<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integracja poszczególnych populacji</li> </ul>							<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Styl życia, wypoczynku i odnowy biologicznej w mieście</li> </ul>	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wycena środków trwałych oraz wartości dziedzictwa</li> </ul>	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Edukacja</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– poziom wykształcenia ludności</li> <li>– lepsze dostosowanie programów edukacyjnych do potrzeb rynku pracy</li> <li>– równe szanse w dzielnicach najuboższych</li> <li>– młodzież przedwcześnie kończąca naukę</li> <li>– edukacja przez całe życie</li> <li>– skolaryzacja</li> </ul> </li> </ul>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zarządzanie ryzykiem <ul style="list-style-type: none"> <li>– powódzie</li> <li>– adaptacja do zmian klimatu</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zarządzanie rozwojem <ul style="list-style-type: none"> <li>– uczestnictwo obywateli</li> <li>– instrumenty, np. partnerstwo publiczno prywatne</li> <li>– kooperacja i koordynacja między stronami</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanse gminy (budżet; dochody, wydatki, zobowiązania)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zadowolenie mieszkańców	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

*Oznaczenia:*

- związek zasadniczy zagadnienia z Karty Lipskiej z jej priorytetem,
- wpływ drugorzędny, wymieniony w treści Karty lub wynikający z natury powiązań przyczynowo skutkowych.

W zaproponowanym zbiorze wskaźników przyjęto zasadę numeracji, w której pierwszej cyfrze odpowiada kolejny, przyjęty przez autorów poradnika numer problemu, z tym że nie należy interpretować przyjętej kolejności według kryterium istotności dla rozwoju miasta, tym bardziej, że dla poszczególnych miast różne jest znaczenie poszczególnych problemów, a problemy pomiędzy sobą są powiązane różnymi relacjami przyczynowo-skutkowymi. Stąd także część wskaźników przyporządkowana danemu problemowi równocześnie obrazuje zjawiska w innych problemach.

Przed cyfrą oznaczającą dany problem zasygnowano symbolem \* te wskaźniki, które odnoszą się oprócz obszaru administracyjnego miasta do jego dzielnic. Tak wyróżnione wskaźniki będą umożliwiały analizowanie zjawisk, które zachodzą w wydzielonych obszarach miasta ze względu na ich charakter, jak np. stare miasta, dzielnice uniwersyteckie, obszary zdegradowane, dzielnice akademickie itd. Porównanie pomiędzy sobą wybranych wskaźników umożliwi także wskazanie obszarów konfliktowych z różnych punktów widzenia, np. społecznego, gospodarczego, środowiskowego itd.

Kolejna cyfra identyfikująca dany wskaźnik jest wyłącznie cyfrą porządkową umożliwiającą jednoznaczne przyporządkowanie danego wskaźnika w zbiorze.

Wszystkie wskaźniki posiadają swoje miary, w większości przyjęte zgodnie z najbardziej znanymi oficjalnymi zbiorami, jak zbiory GUS.

Miary wskaźników są przyjęte w zależności od zjawiska, które charakteryzują.

Poniżej zaprezentowano proponowany zbiór wskaźników wg przyjętych przez autorów poradnika zasad.



## **1. Tworzenie oraz zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni publicznej w tym poprzez planowanie przestrzenne**

- 1.1. Powierzchnia całkowita miasta [km<sup>2</sup>]
- \*1.2. Powierzchnia poszczególnych dzielnic [km<sup>2</sup>]
- 1.3. Udział powierzchni terenów zabudowanych do powierzchni całkowitej miasta [%]
- \*1.4. Udział powierzchni terenów zabudowanych w poszczególnych dzielnicach [%]
- \*1.5. Udział w powierzchni miasta terenów mieszkaniowych [%]
- \*1.6. Udział w powierzchni miasta terenów komunikacyjnych [%]
- \*1.7. Udział w powierzchni miasta terenów przemysłowych [%]
- \*1.8. Udział w powierzchni miasta terenów rekreacyjno-wypoczynkowych [%]
- \*1.9. Udział w powierzchni miasta terenów zieleni urządzonej [%]
- \*1.10. Udział w powierzchni miasta gruntów leśnych [%]
- \*1.11. Udział w powierzchni miasta gruntów pod wodami [%]
  - 1.11.1. powierzchniowymi płynącymi
  - 1.11.2. powierzchniowymi stojącymi
  - 1.11.3. morskimi wewnętrznymi
- 1.12. Udział w powierzchni miasta zurbanizowanych terenów niezabudowanych przeznaczonych pod zabudowę w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego [%]
- 1.13. Udział w powierzchni miasta obszarów przestrzeni publicznej wyznaczonych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego [%]
- 1.14. Udział w powierzchni miasta „obszarów problemowych” lub „obszarów kryzysowych” wyznaczonych w dokumentach planistycznych [%]
- 1.15. Udział w powierzchni miasta stref ścisłej i pośredniej ochrony konserwatorskiej<sup>61</sup> wyznaczonych w dokumentach planistycznych [%]
- 1.16. Udział według praw własności poszczególnych rodzajów gruntów w gruntach ogółem [%]
  - 1.16.1. grunty Skarbu Państwa
  - 1.16.2. grunty gminy ogółem
  - 1.16.3. grunty gminy oddane w wieczyste użytkowanie
  - 1.16.4. grunty prywatne
  - 1.16.5. inne
- \*1.17. Udział terenów zieleni urządzonej w stosunku do terenów zabudowanych [%]
- 1.18. Powierzchnia terenów zieleni urządzonej przypadająca na 1 mieszkańca [ha/mk]
- 1.19. Udział powierzchni miasta objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego [%]
- 1.20. Udział powierzchni miasta objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w fazie projektowania [%]
- 1.21. Długość ścieżek rowerowych [km]
- 1.22. Stosunek powierzchni inwestycji oddanych do eksploatacji na terenach zurbanizowanych do całkowitej powierzchni inwestycji oddanych do eksploatacji w okresie sprawozdawczym w mieście [—]
- \*1.23. Powierzchnia placów zabaw dla dzieci w przeliczeniu na 1 mieszkańca [m<sup>2</sup>/mk]

---

<sup>61</sup> Bez stref ochrony krajobrazu lub ekspozycji. Art. 19 ust. 3 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162 poz. 1568, z późn. zm.).

## 2. Modernizacja sieci infrastruktury i podnoszenie wydajności energetycznej

- 2.1. Straty wody w sieci wodociągowej [%]
- 2.2. Oszacowanie ilości wód infiltracyjnych w sieci [%]
  - 2.2.1. kanalizacji sanitarnej
  - 2.2.2. kanalizacji ogólnospławnej
- 2.3. Przeciętna ilość w roku zrzutów ścieków przelewami burzowymi z kanalizacji ogólnospławnej [krotność/1 przelew]
- 2.4. Straty medium grzewczego w sieci centralnego ogrzewania [%]
- 2.5. Straty w sieci elektroenergetycznej [%]
- 2.6. Powierzchnia użytkowa budynków poddanych termoizolacji w stosunku do powierzchni użytkowej budynków ogółem [%]
- 2.7. Udział energii z niekonwencjonalnych źródeł w odniesieniu do zużycia energii elektrycznej ogółem [%]
- 2.8. Zużycie wody w przeliczeniu na 1 mieszkańca i dobę [ $\text{m}^3/\text{mk} \cdot \text{doba}$ ]
- 2.9. Zużycie energii elektrycznej w przeliczeniu na 1 mieszkańca i rok [ $\text{kWh}/\text{mk} \cdot \text{rok}$ ]
- 2.10. Zużycie gazu w przeliczeniu na 1 mieszkańca i rok [ $\text{m}^3/\text{mk} \cdot \text{rok}$ ]
- 2.11. Długość nowych dróg<sup>62</sup> w stosunku do długości dróg istniejących [%]
- 2.12. Długość dróg zmodernizowanych<sup>63</sup> w stosunku do długości dróg istniejących [%]
- 2.13. Długość dróg wymagających modernizacji w stosunku do długości dróg istniejących [%]
- 2.14. Długość nowych linii tramwajowych<sup>64</sup> w stosunku do długości linii tramwajowych istniejących [%]
- 2.15. Długość linii tramwajowych zmodernizowanych<sup>65</sup> w stosunku do długości linii tramwajowych istniejących [%]
- 2.16. Długość linii tramwajowych wymagających modernizacji w stosunku do długości linii tramwajowych istniejących [%]
- 2.17. Gęstość sieci wodociągowej (bez przyłączy) [ $\text{km}/100 \text{ km}^2$ ]
- 2.18. Gęstość sieci kanalizacji sanitarnej (bez przykanalików) [ $\text{km}/100 \text{ km}^2$ ]
- 2.19. Gęstość sieci kanalizacji ogólnospławnej [ $\text{km}/100 \text{ km}^2$ ]
- 2.20. Gęstość sieci kanalizacji opadowej [ $\text{km}/100 \text{ km}^2$ ]
- 2.21. Gęstość sieci gazowej [ $\text{km}/100 \text{ km}^2$ ]
- 2.22. Gęstość sieci ciepłowniczej [ $\text{km}/100 \text{ km}^2$ ]
- 2.23. Przepustowość komunalnych oczyszczalni ścieków według projektu w stosunku do średniodobowej ilości oczyszczanych ścieków [ $\pm\%$ ]
- 2.24. Zużycie energii elektrycznej ogółem w roku [ $\text{GWh}/\text{rok}$ ]
- 2.25. Zużycie gazu sieciowego w gospodarstwach domowych [ $\text{m}^3/\text{mk} \cdot \text{rok}$ ]
- 2.26. Zużycie energii elektrycznej w gospodarstwach domowych [ $\text{kWh}/\text{mk} \cdot \text{rok}$ ]<sup>66</sup>
- 2.27. Wielkość emisji ekwiwalentnej  $\text{CO}_2$  w przeliczeniu na 1 mieszkańca i rok [ $\text{kg CO}_2/\text{mk} \cdot \text{rok}$ ]
- 2.28. Udział zużycia energii elektrycznej przez gospodarstwa domowe do zużycia energii elektrycznej ogółem na obszarze miasta [%]

---

<sup>62</sup> W okresie ostatnich 5 lat.

<sup>63</sup> jw.

<sup>64</sup> jw.

<sup>65</sup> jw.

<sup>66</sup> Dotyczy miast będących okręgiem NUTS-3.

- 2.29. Udział zużycia gazu przez gospodarstwa domowe do zużycia gazu ogółem na obszarze miasta [%]
- 2.30. Zużycie ciepła z miejskiej sieci przez mieszkalnictwo w przeliczeniu na kubaturę budynków ogrzewanych centralnie [GJ/dam<sup>3</sup> · rok]
- 2.31. Kubatura budynków mieszkalnych ogrzewanych z sieci przesyłowej w stosunku do kubatury ogółem budynków mieszkalnych [%]

### **3. Innowacje i polityki edukacyjne**

- 3.1. Udział wydatków na inwestycje publiczne o charakterze innowacyjnym do sumy wydatków na cele publiczne [%]<sup>67</sup>
- 3.2. Odsetek przedsiębiorstw innowacyjnych ogółem według rodzajów wprowadzonych innowacji (nowe lub istotnie ulepszone produkty, nowe lub istotnie ulepszone dla rynku produkty, nowe lub istotnie ulepszone procesy) [%]
- 3.3. Liczba polskich zespołów badawczych w Programach Ramowych Wspólnoty Europejskiej [szt.]
- 3.4. Udział zatrudnionych w działalności badawczo-rozwojowej w stosunku do pracujących ogółem [%]
- 3.5. Liczba zarejestrowanych stowarzyszeń naukowo-technicznych [szt.]
- 3.6. Liczba zgłoszonych wynalazków [szt.]
- 3.7. Liczba udzielonych patentów [szt.]
- 3.8. Obszar miasta z dostępem do internetu bezprzewodowego [%]
- 3.9. Udział ludności w wieku 15÷64 lat według poziomu wykształcenia w ogólnej liczbie ludności w tym wieku [%]
  - 3.9.1. wyższe
  - 3.9.2. policealne
  - 3.9.3. średnie
  - 3.9.4. gimnazja i podstawowe
- 3.10. Odsetek osób w wieku 25÷64 lat uczestniczących w kształceniu ustawicznym [%]
- \*3.11. Liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjów przypadająca na 1 komputer z dostępem do internetu [osoby/1 komputer]
- 3.12. Liczba szkół wyższych [szt.]
  - 3.12.1. publicznych
  - 3.12.2. niepublicznych
- 3.13. Odsetek studentów w stosunku do ogółu ludności [%]
- 3.14. Odsetek absolwentów szkół wyższych kierunków matematycznych, przyrodniczych i technicznych w stosunku do liczby absolwentów ogółem [%]
- 3.15. Udział uczniów przedwcześnie opuszczających szkołę do liczby absolwentów [%]
- 3.16. Stopa skolaryzacji, tj. odsetek osób uczących się w stosunku do liczby ludności w określonym przedziale wiekowym, według podziału na odpowiednie etapy kształcenia [%]

---

<sup>67</sup> Udział wydatków na tle przedsięwzięcia kwalifikowane do innowacyjnych wg kategorii interwencji UE.

Kategorie interwencji funduszy strukturalnych (Categories fields of intervention) – obszary/zagadnienia tematyczne objęte pomocą na zasadach obowiązujących we Wspólnocie Europejskiej. Kategorie interwencji są wykorzystywane do wykonywania rocznych sprawozdań dotyczących Funduszy strukturalnych i ich obciążenia w celu ułatwienia przekazu informacji dotyczących różnych polityk. Podstawa: Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 27.12.2006 PL poz. L 371/49: Załącznik II – Klasyfikacja kategorii interwencji funduszy na lata 2007-2013.

- 3.16.1. 7÷13 lat – szkoła podstawowa
- 3.16.2. 13÷16 lat – gimnazjum
- 3.16.3. 16÷18 lat – szkoła średnia, zawodowa
- 3.17. Odsetek przetargów w samorządach, w których uwzględnione zostały aspekty innowacji w procesie zamówień publicznych [%]

#### **4. Wzmocnienie gospodarki lokalnej oraz polityki lokalnego rynku pracy**

- 4.1. Współczynnik aktywności zawodowej ogółem [%] (udział aktywnych zawodowo w liczbie ludności >15 lat) wg BAEL<sup>68</sup> (przeciętne w roku)
- 4.2. Współczynnik aktywności zawodowej mężczyzn (udział w grupie mężczyzn >15 lat) wg BAEL [%]
- 4.3. Współczynnik aktywności zawodowej kobiet (udział w grupie kobiet >15 lat) według BAEL [%]
- 4.4. Struktura pracujących<sup>69</sup> wg rodzajów działalności [%] stan na 31.12 roku sprawozdawczego
  - 4.4.1. przemysł
  - 4.4.2. usługi ogółem
  - 4.4.3. usługi rynkowe
- 4.5. Liczba pracujących w wieku 18÷64 lat w stosunku do ogółu ludności [%]
- 4.6. Liczba pracujących ogółem w wieku 18÷59/64 lat w stosunku do liczby ludności w tym wieku [%] jako wskaźnik zatrudnienia
- 4.7. Stosunek liczby bezrobotnych zarejestrowanych do liczby cywilnej ludności aktywnej zawodowo w wieku 18÷59/64 ogółem [%] – jako stopa bezrobocia rejestrowanego<sup>70</sup> (stan na 31.12 roku sprawozdawczego)
- 4.8. Stosunek liczby bezrobotnych mężczyzn w wieku 18÷64 do liczby mężczyzn aktywnych zawodowo ogółem [%] – jako stopa bezrobocia rejestrowanego
- 4.9. Stosunek liczby bezrobotnych kobiet w wieku 18÷59 do liczby kobiet aktywnych zawodowo ogółem [%] – jako stopa bezrobocia rejestrowanego
- 4.10. Długotrwanie bezrobotni<sup>71</sup> [% ogółu bezrobotnych]
- 4.11. Bezrobotni w wieku poniżej 24 lat [% ogółu bezrobotnych]
- 4.12. Bezrobotni powyżej 50 roku życia [% ogółu bezrobotnych]
- 4.13. Bezrobotni samotnie wychowujący co najmniej 1 dziecko w wieku poniżej 18 lat [% ogółu bezrobotnych]
- 4.14. Bezrobotni niepełnosprawni [% ogółu bezrobotnych]
- 4.15. Bezrobotni otrzymujący zasiłki w stosunku do bezrobotnych zarejestrowanych [%]
- 4.16. Liczba ofert pracy w stosunku do liczby bezrobotnych [%] stan na 31.12 roku sprawozdawczego
- 4.17. Liczba osób poszkodowanych ogółem w roku przypadających na 1000 pracujących (wskaźnik wypadkowości) [os./1000 pracowników]
- 4.18. Udział osób zatrudnionych w warunkach zagrożenia na 1000 pracujących (wg stanu na 31.12. roku sprawozdawczego) [os./1000 pracowników]

---

<sup>68</sup> Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności.

<sup>69</sup> Wg miejsca faktycznego zatrudnienia.

<sup>70</sup> Ustawa z dnia 20 IV 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy.

<sup>71</sup> Powyżej 12 miesięcy.

- 4.19. Ilość podmiotów w rejestrze REGON na koniec roku sprawozdawczego (saldo wpisanych i wyrejestrowanych) na 1 tys. ludności [szt./1000 mk]
- \*4.20. Liczba podmiotów o liczbie pracujących powyżej 500 osób [szt.]
- 4.21. Liczba podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego, które w ciągu ostatnich 3 lat dokonały inwestycji na terenie miasta [szt.]
- 4.22. Udział nakładów inwestycyjnych poniesionych na obszarze miasta w wydatkach budżetowych samorządów terytorialnych i jednostek im podległych [%]
- 4.23. Dochody budżetu miasta ogółem [zł]
- 4.24. Wydatki z budżetu miasta ogółem [zł]
- 4.25. Wydatki z budżetu miasta na [zł]
  - 4.25.1. gospodarkę mieszkaniową
  - 4.25.2. gospodarkę komunalną
  - 4.25.3. ochronę zdrowia
  - 4.25.4. oświatę i wychowanie
  - 4.25.5. transport i łączność
  - 4.25.6. ochronę środowiska
  - 4.25.7. kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego
  - 4.25.8. opiekę społeczną
- 4.26. Dochody budżetu miasta na 1 mieszkańca [zł/mk]
- 4.27. Wydatki z budżetu miasta na 1 mieszkańca [zł/mk]

## **5. Promocja wydajnego i dostępnego transportu publicznego**

- 5.1. Sumaryczna długość ulic o twardej nawierzchni przypadająca na 1 mieszkańca [m/mk]
- 5.2. Średnia prędkość eksploatacyjna transportu publicznego na głównych ciągach ulic [km/godz.]
- 5.3. Wskaźnik motoryzacji jako liczba samochodów osobowych na 1000 mk [szt./1000 mk]
- \*5.4. Wskaźnik gęstości sieci komunikacji miejskiej jako suma długości tras na 1 km<sup>2</sup> powierzchni miasta [km/km<sup>2</sup>]
- 5.5. Wskaźnik wykorzystania taboru komunikacji publicznej [%]
- 5.6. Sumaryczna liczba miejsc parkingowych ogólnodostępnych w mieście na 1000 zarejestrowanych samochodów osobowych [szt./1000 poj. os.]
- 5.7. Sumaryczna liczba miejsc parkingowych na parkingach Park and Ride na 1000 zarejestrowanych samochodów osobowych [szt./1000 poj. os.]
- 5.8. Liczba miejsc w transporcie publicznym na 1000 mieszkańców [szt./1000 mk]
- \*5.9. Powierzchnia miasta wyłączona z ruchu prywatnych pojazdów samochodowych do powierzchni całego miasta [%]
- \*5.10. Sumaryczna długość ścieżek rowerowych w mieście na 1000 mieszkańców [m/1000 mk]
- 5.11. Średnia odległość geometrycznego centrum miasta od obwodnicy autostradowej lub szybkiego ruchu [km]
- 5.12. Odległość lotniska cywilnego od granicy miasta [km]

## 6. Poprawa jakości środowiska przyrodniczego

- 6.1. Udział w powierzchni miasta obszarów prawnie chronionych ogółem [%]
- 6.2. Udział w powierzchni miasta parków narodowych [%]
- 6.3. Udział w powierzchni miasta parków krajobrazowych [%]
- 6.4. Udział w powierzchni miasta obszarów chronionego krajobrazu [%]
- 6.5. Udział w powierzchni miasta obszarów Natura 2000 [%]
- 6.6. Udział w powierzchni miasta rezerwatów przyrody [%]
- 6.7. Liczba pomników przyrody [szt.]
- 6.8. Liczba stanowisk dokumentacyjnych [szt.]
- 6.9. Udział w powierzchni miasta użytków ekologicznych [%]
- 6.10. Udział w powierzchni miasta zespołów przyrodniczo-krajobrazowych [%]
- 6.11. Liczba stanowisk chronionych roślin ogółem [szt.]
- 6.12. Liczba chronionych zwierząt ogółem [szt.]
- 6.13. Wydatki z budżetu miasta na ochronę środowiska ogółem – rocznie [zł]
- 6.14. Wydatki z budżetu miasta na ochronę wód – rocznie [zł]
- 6.15. Wydatki z budżetu miasta na ochronę powietrza – rocznie [zł]
- 6.16. Wydatki z budżetu miasta na ochronę powierzchni ziemi i gleb – rocznie [zł]
- 6.17. Wydatki z budżetu miasta na ochronę bioróżnorodności – rocznie [zł]
- 6.18. Wydatki z budżetu miasta na ochronę krajobrazu – rocznie [zł]
- 6.19. Wydatki z budżetu miasta na ochronę przed hałasem – rocznie [zł]
- 6.20. Wydatki z budżetu miasta na ochronę przed promieniowaniem – rocznie [zł]
- 6.21. Wielkość poboru wód powierzchniowych w ciągu roku [ $\text{dam}^3/\text{rok}$ ]
- 6.22. Wielkość poboru wód podziemnych w ciągu roku [ $\text{dam}^3/\text{rok}$ ]
- 6.23. Zużycie wody na potrzeby gospodarki narodowej i ludności w ciągu roku [ $\text{dam}^3/\text{rok}$ ]
- 6.24. Ścieki komunalne i przemysłowe wymagające oczyszczania odprowadzane do wód lub do ziemi w ciągu roku [ $\text{dam}^3/\text{rok}$ ]
- 6.25. Przepustowość oczyszczalni ścieków według projektu [ $\text{m}^3/\text{dobę}$ ]
- 6.26. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców [%]
- 6.27. Odpady komunalne zebrane w ciągu roku ogółem [tys. Mg/rok]
- 6.28. Odpady komunalne zebrane w ciągu roku z gospodarstw domowych [tys. Mg/rok]
- \*6.29. Odpady komunalne zebrane w ciągu roku w przeliczeniu na 1 mieszkańca [ $\text{kg}/\text{mk}\cdot\text{rok}$ ]
- 6.30. Udział odpadów komunalnych składowanych w stosunku do odpadów komunalnych zebranych [%]
- 6.31. Udział odpadów komunalnych poddanych odzyskowi w stosunku do odpadów komunalnych zebranych [%]
- 6.32. Udział odpadów komunalnych zebranych selektywnie w stosunku do odpadów komunalnych zebranych [%]
- 6.33. Odpady przemysłowe wytworzone w ciągu roku ogółem [tys. Mg/rok]
- 6.34. Udział wytworzonych odpadów przemysłowych niebezpiecznych w stosunku do odpadów przemysłowych ogółem [%]
- 6.35. Powierzchnia składowisk odpadów komunalnych [ha]
- 6.36. Powierzchnia składowisk odpadów przemysłowych niezrekultywowanych [ha]
- \*6.37. Udział w powierzchni miasta gruntów zdewastowanych i zdegradowanych wymagających rekultywacji [%]

- 6.38. Udział w mieście powierzchni biologicznie czynnych (na podstawie form użytkowania ziemi CORINE land cover – dla miast o liczbie ludności powyżej 100 tys.) [%]
- 6.39. Liczba udokumentowanych stanowisk flory według „Czerwonej listy gatunków ginących i zagrożonych” [szt.]
- \*6.40. Liczba nasadzeń drzew w ciągu roku [szt.]
- \*6.41. Liczba wycięć drzew w ciągu roku [szt.]
- 6.42. Powierzchnia zalesienia gruntów nieleśnych [ha]
- 6.43. Udział w powierzchni miasta obszarów górniczych [%]
  - 6.43.1. węgla kamiennego
  - 6.43.2. soli
  - 6.43.3. kruszywa budowlanego
  - 6.43.4. wód mineralnych
- 6.44. Udział w powierzchni miasta obszarów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz obszarów ich najwyższej i wysokiej ochrony [%]
- 6.45. Emisja całkowita [t/rok] głównych zanieczyszczeń powietrza<sup>72</sup> w przeliczeniu na powierzchnię miasta [t/km<sup>2</sup> · rok]
- 6.46. Zanieczyszczenia gazowe (bez dwutlenku węgla) z zakładów szczególnie uciążliwych dla czystości powietrza według GUS [t/rok i t/km<sup>2</sup>]
- 6.47. Zanieczyszczenia pyłowe z zakładów szczególnie uciążliwych dla czystości powietrza według GUS [t/rok i t/km<sup>2</sup>]

## 7. Poprawa jakości życia mieszkańców

- 7.1. Ludność w mieście [tys. osób]
- \*7.2. Ludność w poszczególnych dzielnicach [tys. osób]
- 7.3. Gęstość zaludnienia w mieście [osoby/km<sup>2</sup>]
- \*7.4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych dzielnicach [osoby/km<sup>2</sup>]
- 7.5. Liczba urodzeń żywych na 1000 mieszkańców [osoby/1000 mk]
- 7.6. Liczba zgonów na 1000 mieszkańców [osoby/1000 mk]
- 7.7. Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców [± %]
- 7.8. Wskaźnik obciążenia demograficznego (tj. ludność w wieku nieprodukcyjnym, tj. do 17 lat i powyżej 64 lat na 100 osób w wieku produkcyjnym) [%]
- 7.9. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem
  - 7.9.1. w wieku produkcyjnym
  - 7.9.2. w wieku przedprodukcyjnym
  - 7.9.3. w wieku poprodukcyjnym
- 7.10. Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w stosunku do ogółu ludności [%]
- 7.11. Liczba ludności w gminach bezpośrednio sąsiadujących z miastem [tys. mk]
- 7.12. Liczba budynków mieszkalnych w mieście [tys. szt.]
- \*7.13. Liczba budynków mieszkalnych w poszczególnych dzielnicach [tys. szt.]
- 7.14. Liczba mieszkań w mieście [tys. szt.]
- \*7.15. Liczba mieszkań w poszczególnych dzielnicach [tys. szt.]
- 7.16. Liczba gospodarstw domowych w mieście [tys. szt.]
- \*7.17. Liczba gospodarstw domowych w poszczególnych dzielnicach [tys. szt.]
- 7.18. Zasoby mieszkaniowe według form własności [tys. m<sup>2</sup>]
  - 7.18.1. ogółem

---

<sup>72</sup> Tj. dwutlenku siarki, tlenków azotu, tlenku węgla, pyłu <10 µm.

- 7.18.2. zasoby gmin (komunalne)
- 7.18.3. zasoby spółdzielni mieszkaniowych
- 7.18.4. zasoby osób fizycznych
- 7.18.5. zasoby pozostałych podmiotów
- 7.19. Liczba mieszkań na 1000 mk jako wskaźnik zasobów mieszkaniowych [szt./1000 mk]
- 7.20. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w budownictwie wielorodzinnym przypadająca na 1 mieszkańca [ $m^2/mk$ ]
- 7.21. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w budownictwie jednorodzinym przypadająca na 1 mieszkańca [ $m^2/mk$ ]
- 7.22. Ceny nieruchomości mieszkaniowych na dzień 31.12 roku sprawozdawczego [ $zł/m^2$ ]
- 7.23. Liczba mieszkań oddanych do użytku w ciągu roku [tys. szt.]
- 7.24. Liczba mieszkań według okresu budowy budynków [tys. szt.]
  - 7.24.1. do 1945 r.
  - 7.24.2. do 1990 r.
  - 7.24.3. po 1990 r.
- 7.25. Remonty kapitalne mieszkań w budynkach mieszkalnych stanowiących [szt.]
  - 7.25.1. zasoby gmin
  - 7.25.2. zasoby spółdzielni mieszkaniowych
- 7.26. Przeciętny miesięczny dochód na 1 osobę w gospodarstwie domowym [ $zł/osobę$ ]
- 7.27. Przeciętne miesięczne wydatki na 1 osobę w gospodarstwie domowym [ $zł/osobę$ ]
- 7.28. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto [ $zł$ ]
- \*7.29. Mieszkania wyposażone w instalacje w stosunku do ogółu mieszkań w [%]
  - 7.29.1. wodociąg
  - 7.29.2. łazienkę
  - 7.29.3. centralne ogrzewanie
  - 7.29.4. ustęp spłukiwany
  - 7.29.5. gaz sieciowy
- \*7.30. Mieszkania z korzystaniem ze wspólnych sanitariatów w stosunku do ogółu mieszkań [%]
- 7.31. Zużycie wody w przeliczeniu na 1 mieszkańca i dobę [ $m^3/mk \cdot doba$ ]
- 7.32. Liczba autobusów komunikacji publicznej na 1000 mieszkańców [szt./1000 mk]
- 7.33. Liczba tramwajów na 1000 mieszkańców [szt./1000 mk]
- 7.34. Powierzchnia taboru autobusowego przypadająca na jednego mieszkańca [ $m^2/mk$ ]
- 7.35. Powierzchnia taboru tramwajowego przypadająca na jednego mieszkańca [ $m^2/mk$ ]
- 7.36. Procent pojazdów taboru komunikacji publicznej niskopodłogowej do sumy pojazdów taboru komunikacji miejskiej [%]
- 7.37. Liczba wozów komunikacji publicznej w ruchu w porze dziennej w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (godz. 5:00 ÷ 23:00) [szt./1000 mk]
- 7.38. Liczba wozów komunikacji publicznej w ruchu w porze nocnej w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (godz. 23:00 ÷ 5:00) [szt./1000 mk]
- \*7.39. Liczba przystanków komunikacji publicznej w stosunku do powierzchni dzielnicy [szt./ $km^2$ ]
- 7.40. Liczba zarejestrowanych taksówek w przeliczeniu na 1000 mieszkańców [szt./1000 mk]
- 7.41. Cena biletu komunikacji publicznej w stosunku do średnich zarobków w kraju [%o]



- 7.42. Średni koszt pierwszej godziny postoju na publicznym parkingu w centrum miasta [zł]
- 7.43. Udział osób korzystających z transportu publicznego w podróżach ogółem w mieście<sup>73</sup> [%]
- 7.44. Procentowy udział osób korzystających z transportu tramwajowego w stosunku do ludności uczestniczącej w ruchu ogółem [%]
- 7.45. Procentowy udział osób korzystających z samochodowego transportu publicznego w stosunku do ludności uczestniczącej w ruchu ogółem [%]
- 7.46. Procentowy udział osób korzystających z samochodów osobowych w stosunku do ludności uczestniczącej w ruchu ogółem [%]
- 7.47. Procentowy udział osób korzystających z rowerów w stosunku do ludności uczestniczącej w ruchu ogółem [%]
- 7.48. Procentowy udział osób przemieszczających się pieszo w stosunku do ludności uczestniczącej w ruchu ogółem [%]
- 7.49. Długość codziennych podróży na 1 mieszkańca miasta i FOOW<sup>74</sup> w transporcie miejskim i kombinowanym [km/mk]
- 7.50. Przewozy pasażerów środkami komunikacji miejskiej [mln osób/rok]
- 7.51. Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich [liczba/rok]
- 7.52. Stosunek średniej dziennej prędkości pojazdów prywatnych do publicznego transportu na obszarze miasta [km/godz. / km/godz.]
- \*7.53. Liczba mieszkańców mieszkających dalej niż 300 m od przystanku komunikacji miejskiej w stosunku do ogółu ludności [%]
- 7.54. Długość ulic z zakazem ruchu pojazdów samochodowych w odniesieniu do całkowitej długości ulic o twardej nawierzchni [%]
- 7.55. Liczba obsłużonych pasażerów w komunikacji lotniczej i operacji lotniczych w roku [osoby/rok]<sup>75</sup>
- 7.56. Ludność pozamiejska zamieszkująca strefę ograniczoną ekwidystantą 1 godziny podróży do centrum miasta transportem samochodowym [tys. osób]
- 7.57. Ludność pozamiejska zamieszkująca strefę ograniczoną ekwidystantą 1 godziny podróży do centrum miasta koleją [tys. osób]
- 7.58. Liczba dni z przekroczeniami w punktach pomiarowych wartości granicznych stężeń godzinnych lub dziennych [liczba dni w roku]
  - 7.58.1. tlenku węgla
  - 7.58.2. dwutlenku azotu
  - 7.58.3. dwutlenku siarki
  - 7.58.4. pyłu zawieszonego PM10
  - 7.58.5. ozonu
  - 7.58.6. innych specyficznych
- 7.59. Stężenia średnioroczne [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
  - 7.59.1. tlenku węgla
  - 7.59.2. dwutlenku azotu
  - 7.59.3. dwutlenku siarki
  - 7.59.4. pyłu zawieszonego PM10
  - 7.59.5. ozonu

---

<sup>73</sup> Wskaźnik obligatoryjny dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

<sup>74</sup> FOOW – Funkcjonalny obszar ośrodka wojewódzkiego, wg KSRR (2010). „Zwarty obszar powiatów sąsiadujących z ośrodkiem wojewódzkim o gęstości zaludnienia powyżej 150 os./km<sup>2</sup>”.

<sup>75</sup> Dotyczy lotnisk komunikacyjnych podmiejskich lub regionalnych np. Pyrzowic.

- 7.59.6. innych specyficznych
- 7.60. Odsetek ludności zamieszkującej obszary z przekroczeniem wartości granicznych stężeń godzinnych lub dziennych [%]
  - 7.61.1. tlenku węgla
  - 7.61.2. dwutlenku azotu
  - 7.61.3. dwutlenku siarki
  - 7.61.4. pyłu zawieszonego
  - 7.61.5. ozonu
  - 7.61.6. innych specyficznych
- 7.61. Liczba przekroczeń wartości dopuszczalnych jakości wody do spożycia w próbach z miejskiej sieci wodociągowej w stosunku do ogólnej liczby pobranych prób w ciągu roku [%]
- 7.62. Długość linii elektroenergetycznych napowietrznych o napięciu 110 kV i wyższym do powierzchni miasta [km/km<sup>2</sup>]
- 7.63. Powierzchnia miasta z ponadnormatywnym hałasem nocnym w stosunku do powierzchni miasta ogółem [%]
- 7.64. Liczba łóżek w szpitalach na 10 tysięcy mieszkańców [szt./10 tys. mk]
- 7.65. Liczba lekarzy na 10 tysięcy mieszkańców [osoby/10 tys. mk]
- 7.66. Liczba pielęgniarek i położnych na 10 tysięcy mieszkańców [osoby/10 tys. mk]
- \*7.67. Liczba mieszkańców przypadająca na placówki ambulatoryjnej opieki zdrowotnej [mk/szt.]
- \*7.68. Liczba aptek w relacji do 10 tysięcy mieszkańców [szt./10 tys. mk]
- \*7.69. Liczba dzieci w wieku 0÷3 lat przypadająca na 1 miejsce w żłobku [osoby/1 miejsce]
- \*7.70. Liczba dzieci w wieku 3÷5 lat przypadająca na 1 miejsce w przedszkolu [osoby/1 miejsce]
- 7.71. Przeciętny czas trwania życia kobiet [lata]
- 7.72. Przeciętny czas trwania życia mężczyzn [lata]
- 7.73. Zgony niemowląt (liczba zgonów na 1000 urodzeń żywych) [osoby/1000 urodzeń]
- 7.74. Zgony według przyczyn [%]
  - 7.74.1. choroby układu krążenia
  - 7.74.2. nowotwory
- \*7.75. Liczba osób ogółem w mieście korzystających ze świadczeń pomocy społecznej w przeliczeniu na 10 tysięcy mieszkańców [osoby/10 tys. mk]
- 7.76. Liczba osób niepełnosprawnych korzystających ze świadczeń pomocy społecznej w przeliczeniu na 10 tysięcy mieszkańców [osoby/10 tys. mk]
- 7.77. Procent mieszkań socjalnych w stosunku do ogółu mieszkań [%]
- 7.78. Liczba bezdomnych w przeliczeniu na 10 tysięcy mieszkańców (wg szacunków) [osoby/10 tys. mk]
- 7.79. Wskaźnik zagrożenia ubóstwem, tj. procent osób w gospodarstwach domowych poniżej ustawowej granicy ubóstwa [%]
- 7.80. Liczba wypadków komunikacyjnych w ciągu roku z ofiarami śmiertelnymi [szt.]
- \*7.81. Liczba odnotowanych przestępstw w ciągu roku w odniesieniu do liczby mieszkańców [ilość/10 tys. mk]
- 7.82. Wykrywalność przestępstw [%]
- 7.83. Liczba posterunków policji w przeliczeniu na 1 km<sup>2</sup> powierzchni miasta [szt./km<sup>2</sup>]
- \*7.84. Liczba posterunków policji w przeliczeniu na 1 km<sup>2</sup> powierzchni dzielnicy [szt./km<sup>2</sup>]
- 7.85. Liczba policjantów w przeliczeniu na 1 km<sup>2</sup> powierzchni miasta [osoby/km<sup>2</sup>]

- \*7.86. Liczba policjantów w przeliczeniu na 1 km<sup>2</sup> powierzchni dzielnicy [osoby/km<sup>2</sup>]
- \*7.87. Udział obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi w stosunku do powierzchni miasta [%]
- 7.88. Sumaryczna liczba budynków zalanych lub podtopionych podczas powodzi w okresie ostatnich 10 lat [szt.]
- \*7.89. Przeciętna liczba uczniów w klasie stopnia podstawowego [osoby]
- \*7.90. Przeciętna liczba uczniów w klasie stopnia średniego [osoby]
- \*7.91. Procent ludności zamieszkałej w odległości do 500 m od szkoły podstawowej [%]
- 7.92. Procent czytelników korzystających z bibliotek w stosunku do ogółu ludności [%]
- 7.93. Liczba mieszkańców przypadająca na 1 placówkę biblioteczną [mk/1 placówkę]
- 7.94. Liczba miejsc w teatrach na 1000 mieszkańców [szt./1000 mk]
- 7.95. Liczba miejsc w kinach na 1000 mieszkańców [szt./1000 mk]
- 7.96. Instytucje muzyczne ogółem (filharmonia, chór, orkiestra symfoniczna i kameralna) [szt.]
- 7.97. Muzea łącznie z oddziałami [szt.]
- 7.98. Liczba osób zwiedzających muzea i oddziały w ciągu roku [osoby/rok]
- 7.99. Średnia liczba uczestników imprez w domach i ośrodkach kultury, klubach i świetlicach w ciągu roku w przeliczeniu na 1 mieszkańca [osoby/mk-rok]
- \*7.100. Powierzchnia terenów zieleni urządzonej przypadająca na 1 mieszkańca [ha/mk]
- 7.101. Udział terenów zieleni urządzonej w stosunku do terenów zabudowanych [%]
- 7.102. Stopień dostępu do stacjonarnego szerokopasmowego internetu według danych Urzędu Komunikacji Elektronicznej<sup>76</sup>
- 7.103. Liczba placówek gastronomicznych stałych przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców [szt./10 tys. mk]
- \*7.104. Liczba obiektów handlowych według form organizacyjnych [szt.]
  - 7.104.1. hipermarkety (o powierzchni powyżej 2500 m<sup>2</sup>)
  - 7.104.2. supermarkety (o powierzchni od 400÷2499 m<sup>2</sup>)
  - 7.104.3. domy towarowe i handlowe
- 7.105. Liczba centrów handlowych o powierzchni użytkowej powyżej 0,5 ha na 10 tysięcy mieszkańców w mieście [szt./10 tys. mk]
- \*7.106. Liczba centrów handlowych o powierzchni użytkowej powyżej 0,5 ha na 10 tysięcy mieszkańców w poszczególnych dzielnicach [szt./10 tys. mk]
- 7.107. Liczba miejsc na stadionach sportowych na 1 mieszkańca [szt./mk]
- \*7.108. Liczba pływalni i basenów ogólnodostępnych na 10 tys. mieszkańców [szt./10 tys. mk]
- 7.109. Liczba wolnych miejsc pochówku do sumarycznej liczby mieszkańców [szt./mk]
- 7.110. Liczba miejsc noclegowych na 1000 ludności w turystycznych obiektach zbiorowego zakwaterowania [szt./1000 mk]
- 7.111. Liczba miejsc w hotelach cztero- i pięciogwiazdkowych [szt./1000 mk]

Oprócz wskaźników wskazanych w powyższym zestawieniu, które są do uzyskania ze zbiorów ogólnodostępnych autorzy proponują dodatkowo wskaźnik, a właściwie grupę wskaźników, które charakteryzować będą zadowolenie mieszkańców z faktu zamieszkiwania w danym mieście. Będą to wyniki subiektywne, lecz ich zaletą będzie efekt sumowania wszelkich pozytywnych i negatywnych zjawisk związanych

---

<sup>76</sup> Kryterium według UKE.

z jakością życia mieszkańców. Proponowane wskaźniki będą możliwe do uzyskania wyłącznie poprzez badania ankietowe.

Poniżej proponowany zestaw tych wskaźników:

- Udział mieszkańców zadowolonych:
  - \*7.112. Z warunków życia w mieście ogółem, w tym z [%]:
    - 7.112.1. ochrony zdrowia
    - 7.112.2. bezpieczeństwa życia
    - 7.112.3. stanu środowiska naturalnego
    - 7.112.4. stopy życiowej
    - 7.112.5. stanu transportu i komunikacji miejskiej
    - 7.112.6. sytuacji mieszkaniowej
    - 7.112.7. infrastruktury sportowej
    - 7.112.8. możliwości edukacji i kształcenia
    - 7.112.9. dostępu do kultury
    - 7.112.10. sieci handlowej
    - 7.112.11. możliwości rekreacji
    - 7.112.12. usług socjalnych

Ostatecznie proponowany zbiór zawiera 269 wskaźników, nie licząc ilości wskaźników różnicujących zagadnienie w przypadku niektórych zjawisk.

Jest to ilość według autorów poradnika wystarczająca dla uzyskania wiarygodnego obrazu rozwoju miasta i jego problemów w duchu zapisów Karty Lipskiej.

Dla ułatwienia korzystania ze zbioru wskaźników opracowano tabelę identyfikacyjną wskaźników przyporządkowując poszczególne wskaźniki do pól głównych zagadnień w obrębie priorytetów Karty Lipskiej oraz pól ustalonych, podstawowych problemów według których tworzono zbiór wskaźników (tabela 21).

**Tabela 21. Tabela identyfikacyjna proponowanych wskaźników**

Główne zagadnienia w obrębie priorytetów Karty Lipskiej	Jakość przestrzeni publicznej	Sieci i efektywność energetyczna	Innowacje, edukacja, szkolenia	Wzrost gospodarczy i lokalny rynek pracy	Transport efektywny	Jakość środowiska przyrodniczego	Jakość życia
	1	2	3	4	5	6	7
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wzrost gospodarczy</b></li> <li>- inwestycje</li> <li>- wynagrodzenia</li> </ul>			4.25.4	4.20, 4.21, 4.22 4.23, 4.24			7.28
Wspieranie gospodarki społecznej (socjalnej) i świadczenia usług zorientowanych na potrzeby mieszkańców				4.4, 4.16, 4.22÷4.25			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tworzenie i zapewnienia miejsc pracy</b> (stabilny poziom, wzrost zatrudnienia warunki pracy)</li> <li>- wskaźnik zatrudnienia</li> <li>- stopa bezrobocia</li> <li>- tworzenie firm, w tym innowacyjnych</li> <li>- tendencje w zmianach struktury zatrudnienia (wg działów)</li> <li>- ocena równości szans na rynku pracy</li> <li>- zmiany w ilości firm (poziom przedsiębiorczości)</li> <li>- poprawa warunków zatrudnienia</li> </ul>			3.2	4.1-4.3 4.7-14  4.4-4.6 4.7-4.9 - 4.8-16  4.7-4.13  4.19 4.17, 4.18			7.10
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Badania i rozwój</b></li> <li>Ilość uczelni</li> </ul>			3.12				

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Innowacyjność</b> (przemysł, przetwarzanie, udostępnianie sieci, transfer pomiędzy przemysłem, przedsiębiorcami i nauką)</li> </ul> Zatrudnienie w B+R Liczba patentów i wynalazków			3.1, 3.3, 3.5, 3.17				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Technologie informacyjne i komunikacyjne telepraca, e-działalności</li> </ul>			3.4 3.6-3.7				7.102
Rozwój demograficzny (urodzenia / zgony, ruch naturalny, struktura wiekowa / wg grup ekonomicznych) - zależności; np. obciążenie demograficzne							7.11 7.3-7.7 7.77 7.9 7.8
<ul style="list-style-type: none"> <li>Turystyka</li> </ul>							7.109-110
Użytkowanie gruntów - urban sprawl – „rozlewanie” się miasta - grunty zdewastowane i zdegradowane - tereny niezabudowane przeznaczone do zabudowy <i>Inwestycje w terenach zabudowanych do powierzchni ogółem</i>	1.1-13 1.22					6.35 6.37 7.11	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tereny nieruchomości/ rodzaje własności</li> </ul>	1.16						
Mieszkalnictwo - budynki - mieszkania (ilość, powierzchnia, wiek, cena) - gospodarstwa domowe - formy własności mieszkań - remonty							7.12-13 7.14-15 7.19-24 7.16-17 7.18 7.25
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zróżnicowanie społeczne w mieszkalnictwie</li> </ul> - gospodarstwa domowe w mieszkaniach socjalnych - cena m <sup>2</sup> mieszkania/domu							7.77 7.22
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wysoka jakość standardów budynków/ substandardy mieszkaniowe (konserwacja, poprawa środowiska budowlanego, budownictwo i projektowanie przestrzeni publicznej)</li> </ul> - remonty wg własności - standardy wyposażenia - budowa / wyburzanie budynków							7.20, 7.21  7.25 7.29 7.30
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Jakość przestrzeni miejskich</b></li> </ul> - (wzajemne związki architektury, planowania infrastruktury i planowania przestrzennego) - ochrona dziedzictwa architektonicznego, społecznego i kulturowego - natężenie procesów urbanizacyjnych - publiczne postrzeganie sąsiedztwa (tu; tereny zielone do zabudowanych) - skutecznie zregenerowane historyczne miejsca i budynki (inne) - przestrzeń publiczna (strefy piesze, ruch)	1.13 1.14 1.19, 1.20 1.15 1.17 <i>-(brak)</i> 1.21						7.3-4

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przyroda w mieście</li> <li>- obszary i obiekty przyrodniczo cenne (struktura wg powierzchni)</li> <li>- bioróżnorodność środowiska miejskiego (ilość zagrożonych gatunków fauny i flory na obszarach niezurbanizowanych miasta i w otoczeniu)</li> <li>- powierzchnie biologicznie czynne</li> <li>- wydatki na ochronę środowiska</li> </ul>	1.10					6.40-42 6.1-10  6.11-12 6.39  6.38 6.13-20		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Powietrze atmosferyczne</li> <li>- stopień narażenia ludności (dni z przekroczeniem wartości dopuszczalnych, średnie roczne)</li> </ul>						6.46-48	7.58÷7.60	
<p style="text-align: center;"><b>Hałas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stopień narażenia ludności w ciągu dnia i nocy</li> </ul>							7.63	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomiczne wykorzystanie zasobów naturalnych</li> <li>- zasoby surowców mineralnych</li> </ul>						6.43-44		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zachowanie, użytkowanie i zarządzanie wodą (tym pobór wód)</li> <li>- jakość usług wody</li> </ul>		2.1, 2.8, 2.17				6.21-23 6.45	7.31 7.61	
<p style="text-align: center;"><b>Zmiany klimatu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- emisje ekwiwalentów CO2</li> </ul>		2.25						
<p style="text-align: center;"><b>Energia</b> /Efektywność energetyczna</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wytwarzania, przesyłu i zużycia</li> <li>- budynków (nowych i istniejących)</li> <li>- gospodarstw domowych</li> <li>- wykorzystania zasobów</li> <li>Odnawialne źródła energii</li> <li>Innowacje w produkcję, przesył i wykorzystanie energii</li> </ul>		2.7, 2.24 2.4-5, 2.9-10, 2.21-22 2.6, 2.30, 2.31 2.28, 2.29 - 2.7 -					7.62	
<p style="text-align: center;"><i>Gospodarka ściekowa</i></p>		2.2-3, 2.18-20, 2.23					6.24-26	
<p style="text-align: center;">Odpady przemysłowe i komunalne, redukcja i recykling</p>							6.27-36	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tereny zielone</li> </ul>	1.9, 1.18							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obciążenie sieci transportowych</li> <li>- stan i modernizacja sieci dróg</li> <li>- modernizacja transportu publicznego</li> <li>- tramwajów</li> <li>- autobusów</li> <li>- parkingi</li> <li>- inne</li> <li>Wskaźnik motoryzacji</li> </ul>		2.11-13  2.14-16			5.1 5.2, 5.4 5.5, 5.8  5.6-7 - 5.3	7.36÷7.39 7.50÷7.57  7.33, 7.35, 7.44 7.32, 7.34, 7.45 - 7.40 -		
<p style="text-align: center;"><b>Efektywny transport miejski</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dostępność zewnętrzna miasta</li> <li>- czas (długość) podróży w środkach transportu</li> <li>- bezpieczeństwo komunikacyjne /wypadki</li> <li>- ruch rowerowy i pieszy</li> <li>- koszty i ceny (w tym parkingów)</li> <li>- prędkość prywatnych i publicznych środków transportu</li> <li>- wpływ transportu na wskaźniki postępu</li> </ul>					5.11-12   5.10	7.55÷7.57 7.49  7.80  7.41÷7.42 7.52		

społecznego, wzrostu i innowacji obszarów kryzysowych - ograniczenie z korzystania prywatnych samochodów na rzecz transportu publicznego						5.9	7.54
• Dostęp do komunikacji miejskiej							7.53
• Dostępność usług publicznych - do szkoły podstawowej							7.91
• Jakość i dostęp do usług opieki zdrowotnej - żłobki - długość lat życia w zdrowiu - przyczyny zgonów							7.64÷7.68 7.69 7.71÷7.72 7.74
Bezpieczeństwo publiczne/ przestępczość							7.81÷7.86
Dochody i wydatki w gospodarstwie domowym							7.26÷7.27
Dostęp do kultury - bibliotek - teatrów i kin - muzeów - imprez - muzyki - dla osób o niskich dochodach, niepełnosprawnych i osób starszych							7.92÷7.93 7.94÷7.95 7.97÷7.98 7.99 7.96 -
Równość (przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu z rynku dóbr i usług, z rynku pracy i zjawiska patologiczne) - bezdomność - ludzie starzy, więzi rodzinne - wsparcie bezrobotnych - odsetek ubóstwa/ granica ustawowa - świadczenia socjalne ogółem - niepełnosprawnych				4.15-16			7.78 - 7.79 7.75 7.76
• Styl życia, wypoczynku i odnowy biologicznej w mieście - stadiony, pływalnie	1.8, 1.21						7.106÷ 7.107
• <b>Edukacja</b> - udział poziomów wykształcenia - studenci - lepsze dostosowanie programów edukacyjnych do potrzeb rynku pracy - równe szanse młodzieży w dzielnicach najuboższych w dłuższej perspektywie - udział młodzieży przedwcześnie kończącej naukę - ustawiczna edukacja - przedszkola			3.9 3.13 3.14 3.11 3.15 3.10 -				7.70
Skolaryzacja			3.16				
• Cmentarnictwo							7.109
• Zarządzanie ryzykiem - powodzie							7.87÷7.88
Finanse Finanse gminy (budżet; dochody i wydatki)						6.13÷6.20	7.75÷7.76
Zadowolenie mieszkańców (badania ankietowe)							7.112

## 14. Zakończenie

Przedstawiony zbiór wskaźników mogących charakteryzować miasto w myśl idei Karty Lipskiej należy traktować jako autorską propozycję umożliwiającą utworzenie zbioru danych, który w perspektywie mógłby być systemem monitorowania zmian w różnych aspektach rozwoju miast.

Zbiór ten został potraktowany jako zbiór otwarty, pozwalający na jego uzupełnianie w miarę potrzeb i możliwości służb planistycznych danego miasta. Zdecydowana większość zaproponowanych wskaźników ma wprost swoje odpowiedniki w statystyce GUS, a jeżeli nie, to poprzez wykorzystanie danych pierwotnych ze statystyki GUS można uzyskać interesujące analityka wskaźniki.

Przez usystematyzowanie zbioru wskaźników w grupy problemowe Karty Lipskiej można tworzyć zbiory informacji dotyczące np. wybranego zagadnienia. Można także stworzyć własny zbiór problemowy korzystając z ponad 260 wskaźników.

Część wskaźników przyporządkowana do jednej z grupy problemowej może równie dobrze przynależeć do innej grupy problemowej. Taka sytuacja jest wynikiem zaproponowanego podziału w grupach, przez co niektóre zagadnienia przenikają się pomiędzy sobą. Przykładem tej sytuacji jest np. problem wysokiej jakości przestrzeni publicznej, transportu publicznego i jakości środowiska przyrodniczego. Można więc dla potrzeb analiz wielokrotnie wykorzystywać wybrane wskaźniki z różnych grup problemowych uzyskując dzięki temu bardziej pełny obraz analizowanych zjawisk.

W proponowanym zbiorze wskaźników w kilku przypadkach nie uwzględniono pierwotnych wskaźników charakteryzujących miasto, które są zawarte w zbiorach statystyki GUS. Dla konkretnych analiz mogą być one pomocne jako dane bezpośrednio wykorzystywane lub jako dane dzięki którym uzyskuje się interesujące analityka wskaźniki.

Jest także pewna grupa wskaźników, chociaż nieliczna, która nie jest w zbiorach statystyki GUS, lecz w dokumentach miasta np. planach zagospodarowania przestrzennego, programach rozwoju, studiach, strategiach itp. Od analityka, który będzie tworzyć zbiór wskaźników dla potrzeb oceny rozwoju miasta w duchu Karty Lipskiej będzie wymagane osobnej, często żmudnej pracy dla wyszukania potrzebnych danych. Warunkiem jednak jest, aby były one wiarygodne, ponieważ tylko w tym przypadku ocena będzie odpowiadać rzeczywistości.