



# Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

---

Warszawa, data: 20 lipca 2024 r.

znak sprawy: DSR-VIIIa.054.1.2024.RG

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu RP**

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację nr 3113 w sprawie polityki rozwoju  
w małych i średnich miastach**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Daniela Milewskiego, w której zostały postawione pytania dotyczące polityki rozwoju w małych i średnich miastach, przedstawiam następujące informacje.

**Ad pytanie nr 1: Jakie konkretne działania podejmuje rząd w celu zapewnienia, ze polityka rozwoju w małych i średnich miastach uwzględnia zasady zrównoważonego rozwoju i uwarunkowania przestrzenne.**

Kwestie ładu przestrzennego i zasad zrównoważonego rozwoju miast są jednymi z wyzwań zawartych w Krajowej Polityce Miejskiej 2030 (KPM 2030), podstawowym dokumencie wyrażającym politykę rządu wobec miast, którego realizację koordynuje Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR). W równym stopniu dotyczy ona ośrodków metropolitalnych, miast dużych i średnich jak i mniejszych. Wyzwania z jakimi mierzą się miasta dotyczą szerokiego spektrum polityk publicznych, dlatego też KPM 2030 zapewnić ma aby polityki sektorowe odnoszące się do obszarów zurbanizowanych w jak najlepszy sposób wspierały zrównoważony rozwój miast. Wdrażanie i monitorowanie realizacji KPM 2030 i jej Planu Implementacji, czyli dokumentu określającego szczegółowe zadania, podmioty za nie odpowiedzialne oraz ich harmonogram, zapewnia Rada Wykonawcza ds. wdrażania KPM 2030. Rada Wykonawcza koordynuje działania i realizację polityk sektorowych odnoszących się do miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Kluczową rolę z punktu widzenia konkurencyjności z pewnością będą odgrywały ośrodki największe, o silnym potencjale rozwojowym nie tylko w skali regionu,

ale i kraju, a także w kontekście międzynarodowym. Jednak mając na uwadze spójność społeczno-gospodarczą i regionalnych struktur osadniczych o charakterze ponadlokalnym czy subregionalnym ważną rolę do odegrania mają miasta, a właściwie miejskie obszary funkcjonalne ośrodków mniejszych.

Działania rządu wspierają zrównoważony rozwój całego kraju. Zrównoważony, czyli taki który nie faworyzuje tylko dużych ośrodków miejskich, ale bierze pod uwagę uwarunkowania i potrzeby wszystkich miast danego regionu. MFIPR realizuje szereg projektów kierowanych do miast różnej wielkości i miejskich obszarów funkcjonalnych, które oprócz realizacji celów KPM 2030 promują także zasady zrównoważonego rozwoju miast.

Planowanie działań środowiskowych w miastach idzie nierozdzielnie w parze z zagadnieniami planowania i zagospodarowania przestrzennego. W tym zakresie wprowadzono pierwszy etap reformy systemu planowania przestrzennego. W dniu 24 września 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1688). Celem nowelizacji jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju kraju przy zachowaniu ładu przestrzennego i uwzględnieniu interesu publicznego. Istotne jest uproszczenie procesu inwestycyjnego i zwiększenie skuteczności planowania przestrzennego. Przyjęte przepisy zapobiegają będą postępującej - chaotycznej suburbanizacji i dewastacji przestrzeni, przywrócą racjonalność procesów gospodarowania przestrzenią. Jednocześnie ustanowią silne podstawy dla sprawnej realizacji procesów inwestycyjno-budowlanych i zapewnią inwestorom stabilność warunków inwestowania. Uchwalone regulacje mają na celu poprawę funkcjonowania planowania przestrzennego, by w efekcie możliwa była racjonalizacja wydatków publicznych na rozwój i późniejszą eksploatację infrastruktury. Na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/rozwojtechnologia/baza-wiedzy-dotyczaca-reformy-systemu-planowania-przestrzennego>), przygotowano bazę wiedzy dotyczącą reformy systemu planowania przestrzennego. Baza jest na bieżąco aktualizowana, o kolejne zagadnienia interesująca interesariuszy procesów planistycznych w miastach.

Dużym osiągnięciem na rzecz zrównoważonego rozwoju jest uznanie znaczenia wymiaru środowiskowego dla zapewnienia wzrostu potencjału rozwojowego i tworzenia odpowiednich warunków życia dla obecnych i przyszłych pokoleń. Ważnym elementem promowania przez administrację rządową działań na rzecz zrównoważonego rozwoju jest *Przewodnik dla miast. Przyrodniczo-klimatyczne wskaźniki zrównoważonego rozwoju miast*, aby pomóc samorządom we właściwym planowaniu i przygotowaniu projektów środowiskowych i klimatycznych oraz monitorowaniu działań w tym zakresie. Dokument został udostępniony bezpłatnie na stronie:

<https://www.gov.pl/web/klimat/przyrodniczo-klimatyczne-wskazniki-zrownowazonegorozwoju-miast-przewodnik-dla-miast>).

Działaniem służącym zwiększeniu odporności miast na zachodzące zmiany klimatu są prace legislacyjne wprowadzające m.in. zobowiązania dla miast wielkości równej oraz powyżej 20 000 mieszkańców do opracowania miejskich planów adaptacji do zmian klimatu (MPA) i systematycznego sprawozdawania z ich realizacji. Częścią składową MPA będą przede wszystkim: koncepcja zazieleniania miasta, w tym zwiększania powierzchni terenów zieleni i zadrzewień, oraz koncepcja zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na terenie miasta. Planowane jest również uwzględnienie kwestii adaptacji do zmian klimatu w polityce rozwoju województw, w obszarze planowania przestrzennego, w tym uwzględnienie wniosków wynikających z MPA w strategicznych i planistycznych dokumentach gmin.

**Ad pytanie nr 2: Jakie programy wsparcia są planowane, aby ograniczyć rozlewanie się zabudowy w małych i średnich miastach?**

KPM 2030 podejmuje problem suburbanizacji, która jest wyzwaniem szczególnie gdy odbywa się w sposób chaotyczny. Jednym z głównych celów dokumentu jest *Miasto kompaktowe* – co oznacza dążenie do rozwoju obszarów miejskich w sposób zrównoważony i odpowiedzialny oraz do racjonalnego wykorzystania przestrzeni i dostępnych zasobów. Jak zdiagnozowano w KPM 2030 dla rozwiązania problemów suburbanizacji potrzebne są zmiany w planowaniu przestrzennym, lepsza integracja planowania przestrzennego ze społeczno-gospodarczym oraz wzmacnianie form współpracy jednostek samorządu terytorialnego. Część postulatów KPM 2030 w zakresie przeciwdziałania niekontrolowanemu rozlewaniu się zabudowy podmiejskiej została spełniona we wspomnianej powyżej reformie systemu planowania przestrzennego. Do najważniejszych zmian zaliczyć należy:

- wprowadzenie wymogu, aby wszystkie gminy przygotowały i przyjęły strategię związaną z zagospodarowaniem terenu na terenie gminy (strategia z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej);
- wprowadzenie wymogu, aby wszystkie gminy przygotowywały i uchwałyły Plany ogólne zagospodarowania przestrzennego, które mają stanowić prawo miejscowe. Będą one określać ogólne zasady zabudowy na obszarze gminy i opierać się na strategii gminy w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Plan ogólny gminy wskaże tereny uzupełnienia zabudowy. Tereny zostaną wyznaczone na precyzyjnie ustalonych zasadach wyznaczania w zbliżeniu do już istniejącej zabudowy. Ma to na celu umożliwienie wypełnienia luk między istniejącymi zabudowaniami, a jednocześnie ograniczenie rozlewania się zabudowy na inne tereny. Plan ogólny będzie w takim samym stopniu wiążący dla ustaleń planów miejscowych, jak i decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jednocześnie wyznaczając obszary, na których wydanie decyzji o warunkach zabudowy jest dopuszczalne. Dzięki temu rozwiązaniu gminy będą posiadały większy wpływ na to, gdzie może rozwijać się zabudowa i jaki charakter ma ta zabudowa utrzymywać. Jest to niezbędne rozwiązanie, aby można było przeciwdziałać niekontrolowanemu rozlewaniu

się zabudowy. Plan ogólny będzie w takim samym stopniu wiążący dla ustaleń planów miejscowych, jak i decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jednocześnie wyznaczając obszary, na których wydanie decyzji o warunkach zabudowy jest dopuszczalne. Dzięki temu rozwiązaniu gminy będą posiadały większy wpływ na to, gdzie może rozwijać się zabudowa i jaki charakter ma ta zabudowa utrzymywać. Jest to również niezbędne rozwiązanie, aby można było przeciwdziałać niekontrolowanemu rozlewaniu się zabudowy.

- wprowadzenie wymogu, który zobowiązuje inwestorów do realizacji dodatkowych przedsięwzięć na rzecz gminy przy realizacji nowych przedsięwzięć deweloperskich, mających na celu m.in. ograniczenie rozwoju budownictwa mieszkaniowego bez wystarczającego świadczenia usług;
- zdefiniowanie procesu, w którym zainteresowane strony mogą uczestniczyć w opracowywaniu strategii i planów ogólnych w gminach.

Sposobem na przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji jest także zacieśnianie współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, tworzącymi obszar funkcjonalny, np. miejski obszar funkcjonalny lub obszar metropolitalny. KPM 2030 podkreśla znaczenie koordynacji procesów planowania przestrzennego w poszczególnych gminach. Im jest ona ściślejsza tym skuteczniejsza w ograniczaniu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju ośrodków miejskich. Na konieczność wspólnego działania samorządów w różnych obszarach wskazuje się m.in. w raporcie OECD *Urban-Rural linkages in Poland*, przygotowanym we współpracy z MFiPR.

Realizując KPM 2030, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej opracowuje propozycje rozwiązań, które mogłyby ułatwić współpracę jednostek samorządu terytorialnego, współpracując w tym zakresie z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji. Oba resorty, angażując również przedstawicieli samorządów czy korporacji samorządowych, pracują nad przygotowaniem koncepcji uelastyczenia zasad współpracy i poprawy jej efektywności, również w obszarze planowania przestrzennego i ograniczania niekontrolowanej suburbanizacji.

W kontekście suburbanizacji, która ma często podłoże ekonomiczne, KPM 2030 wskazuje także na potrzebę wsparcia i rozwoju różnych form wspomaganego budownictwa mieszkaniowego. Rozwiązania takie będą mogły się przyczynić do racjonalizacji kosztów po stronie samorządów, a z drugiej strony do ograniczania występowania niekorzystnych zjawisk na terenach podmiejskich jak i na terenie samych miast.

### **Ad pytanie nr 3: Jakie środki finansowe są przewidziane na rozwój infrastruktury technicznej i społecznej w miastach małych i średnich w budżecie na rok 2024?**

Problematyka finansów samorządowych jest szczególnie ważna w kontekście planowania i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych. Samorządy lokalne mają do dyspozycji szerokie źródło finansowania pochodzące ze środków europejskich.

W ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020, od uruchomienia programów do dn. 31 grudnia 2023 r., podpisano z beneficjentami 103 278 umów o dofinansowanie na całkowitą kwotę 594,6 mld zł, w tym, w części dofinansowania UE 355,1 mld zł. Wartość podpisanych umów (w zakresie dofinansowania UE) na poziomie programów krajowych wyniosła 212,8 mld zł, a na poziomie programów regionalnych - 139,4 mld zł. Rozkład wartości umów o dofinansowanie w ujęciu terytorialnym na poziomie miast wg wielkości wskazuje, że w sposób naturalny dominują w nim miasta duże z wartością umów na poziomie 81,6 mld zł, co odpowiada 50,4% całości środków wydatkowanych na poziomie miast. Projekty realizowane na obszarze miast średnich otrzymały dofinansowanie unijne na poziomie 47,6 mld zł (29,4%), a miast małych 32,6 mld zł (20,1%). W ujęciu per capita wartość umów w miastach średnich 4 814 zł, a w miastach małych 4 910 zł.

W przypadku dużych miast najwięcej środków unijnych w ramach polityki spójności trafia z programów regionalnych (40,4%), choć udział Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIS) jest tu również znaczący (35,4%), co wiąże się z wydatkami na infrastrukturę transportową (w przypadku miast dużych stanowią one niemalże 60% wartości dofinansowania w POIS oraz 20% dofinansowania unijnego ogółem w tej grupie jednostek). Zarówno w przypadku miast średnich jak i małych, udział regionalnych programów operacyjnych w całości otrzymanego dofinansowania jest znacznie wyższy i wynosi odpowiednio 65,7% oraz 53,4%. Tym samym – w ujęciu względnym – mniej środków trafiło do tych jednostek z POIS (17,6% oraz 27,8%).

Dane nt. struktury wartości umów o dofinansowanie wskazują na zbliżone udziały poszczególnych grup beneficjentów w wartości podpisanych umów wg wielkości miast. W przypadku miast dużych i średnich dominują przedsiębiorstwa (41,0% i 43,9%), w miastach małych – jednostki samorządu terytorialnego (46,3%). Dwoma głównymi obszarami wsparcia ze środków polityki spójności na obszarze miast były wg stanu na koniec 2023 r. transport oraz badania i rozwój technologiczny. Odpowiadały one odpowiednio za 32,4% i 29,5% w miastach dużych, 22,9% i 23,5% w miastach średnich oraz 26,4% oraz 18,9% w miastach małych. Z kolei miasta średnie i małe w większym stopniu niż miasta duże finansują ze środków z polityki spójności projekty z zakresu energii (odpowiednio 12,3%, 12,9% oraz 5,9%) oraz ochrony środowiska (12,9%, 13,2% oraz 7,3%). Finansowanie infrastruktury społecznej ma w tym zakresie raczej znaczenie marginalne, co w dużej mierze wynika z zasad wspólnotowych przyjętych w dokumentach warunkujących wydatkowanie środków unijnych.

Jednym z instrumentów, jakie polskie miasta mogą wykorzystać na realizację działań związanych z poprawą infrastruktury (w tym transportu publicznego, dróg czy sieci energetycznych) jest Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Dzięki odblokowaniu środków z KPO w grudniu 2023 r. możliwa stała się realizacja szeregu inwestycji adresowanych do samorządów, w tym do miast. Kluczowe znaczenie ma inwestycja B3.4.1 pt. Zielona transformacja miast i ich

obszarów funkcjonalnych z alokacją w wysokości 8,9 mld euro. Miasta mogą uzyskać środki na m.in.: poprawę jakości powietrza w miastach, w tym rozwój energetyki rozproszonej i obywatelskiej; tworzenie stref niskoemisyjnych, wprowadzanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej, realizację planów efektywnej mobilności, ustanowienie zielonych stref na obszarach miejskich; rozwój klastrów energii i spółdzielni energetycznych; zwiększenie wykorzystania OZE jako źródła energii w mieście; rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego (pieszego, rowerowego) zintegrowanego z transportem zbiorowym; wdrażanie energooszczędnych technologii oświetlenia dróg i przestrzeni publicznych; czy rewitalizację budynków i przestrzeni miejskich.

W kontekście środków krajowych to należy odnotować informację ministra finansów, że zgodnie z art. 26 ust. 1 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego z dnia 13 listopada 2003 r., w budżecie państwa na rok 2024 utworzona została rezerwa subwencji ogólnej, przeznaczona na dofinansowanie:

- inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast naprawach powiatu;
- utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2 000 pojazdów na dobę, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu.

W ustawie budżetowej na potrzeby rezerwy subwencji ogólnej w roku 2024 przewidziano środki w kwocie 335 999 tys. zł. W wyniku pozytywnej weryfikacji wniosków, środki z rezerwy zostały rozdysponowane między jednostki samorządu terytorialnego, które otrzymały kwotę 302 743 tys. zł na rok 2024, z przeznaczeniem na:

- dofinansowanie inwestycji na drogach powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu w kwocie 269 568 tys. zł (§ 6180),
- dofinansowanie remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu w kwocie 33 174 tys. zł (§2790).

Należy też zauważyć, że jednostki samorządu terytorialnego uzyskują dochody z tytułu subwencji ogólnej z budżetu państwa, w tym część rozwojową tej subwencji. O przeznaczeniu dochodów z tytułu subwencji ogólnej decydują jednostki samorządu terytorialnego.

Ponadto, w ustawie budżetowej na rok 2024, podobnie jak w latach poprzednich, zaplanowana została rezerwa celowa poz. 45 – Środki na dofinansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w wysokości 616 184 tys. zł. Rezerwa ta służy dofinansowaniu inwestycyjnych zadań własnych JST, w tym programów wieloletnich pod nazwą:

- Rządowy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów;
- „Rządowy program na rzecz zwiększania szans rozwojowych Ziemi Słupskiej na lata 2019–2026”;
- „Rządowy program wsparcia rozwoju miasta stołecznego Warszawy na lata 2023–2030”;
- „Rządowy program rozwoju północno-wschodnich obszarów przygranicznych na lata 2024-2030”;
- „Program wspierania inwestycji jednostek samorządu terytorialnego w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej w województwie pomorskim”.

Inne potencjalne źródła ewentualnego wsparcia rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej w małych i średnich miastach w budżecie na rok 2024 to:

- Rezerwa celowa poz. 4 - Przeciwdziałanie i usuwanie skutków klęsk żywiołowych, w tym 889.986 tys. zł na realizację „Projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły”, której koordynatorem jest MSWiA; kwota rezerwy przewidziana na rok 2024 - 1 100 891 tys. zł;
- Rezerwa celowa poz. 23 - Środki na realizację Oświęcimskiego strategicznego programu rządowego – Etap VI 2021-2025 , której koordynatorem jest MSWiA; kwota rezerwy przewidziana na rok 2024 – 11350 tys. zł,
- Rezerwa celowa poz. 5 - „Uzupełnienie środków dla Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”- 1 765 626 tys. zł;

Część budżetowa 25 – Kultura fizyczna, w ramach której finansowany jest program wieloletni pn. Program Olimpia - Program budowy przyszłolnych hal sportowych na 100-lecie pierwszych występów reprezentacji Polski na Igrzyskach Olimpijskich”, którego Wykonawcą jest Minister Sportu i Turystyki. W ustawie budżetowej na rok 2024 na realizację programu zabezpieczono w budżecie części 25 kwotę 1.200.000 tys. zł.

**Ad pytanie nr 4: Jakie inicjatywy są podejmowane w celu minimalizacji konfliktów przestrzennych oraz ochrony ekosystemów i różnorodności biologicznej w tych miastach?**

Jedną z kluczowych inicjatyw podejmowanych przez rząd jest realizacja założeń Unijnej Strategii na rzecz bioróżnorodności 2030 r. pod nazwą „Przywracanie przyrody do naszego życia”, która została opublikowana przez Komisję Europejską w dniu 20 maja 2020 roku. Strategia jest ambitnym i długoterminowym planem mającym na celu m.in. ochronę przyrody i odwrócenie procesu degradacji ekosystemów również w miastach. Implementacja założeń strategii wiąże się z wprowadzeniem zarządzania błękitno-zieloną infrastrukturą miasta w ramach planu zazieleniania dla wszystkich miast powyżej 20 tys. mieszkańców. Każdy plan zazieleniania ma na

celu wprowadzenie błękitno-zielonej infrastruktury w układ strukturalno-funkcjonalny miasta. Błękitno-zielona infrastruktura rozumiana jest tutaj jako wszystkie tereny pokryte roślinnością i wodami, które dostarczają usług ekosystemowych istotnych dla kształtowania warunków życia mieszkańców danego miasta.

Krajowa Polityka Miejska 2030 wyraźnie podkreśla relacje pomiędzy efektywnym planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym miast i utrzymaniem wysokiej jakości środowiska przyrodniczego odnoszące się do zapewnienia lepszej ochrony zieleni w mieście i poprawy warunków życia mieszkańców. Zaplanowanie w KPM 2030 odpowiednich zadań uwarunkowanych zmianami legislacyjnymi ma na celu zwiększenie możliwości rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury, np. poprzez:

- dopuszczenie lokalizacji pni nowo nowonasadzanych drzew przy nowej inwestycji drogowej w odległości mniejszej niż 3 m od krawędzi jezdni, gdy są spełnione warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa,
- uelastycznienie regulacji prawnych dotyczących warunków wprowadzenia błękitno-zielonej infrastruktury na terenach intensywnie zagospodarowanych,
- uelastycznienie przepisów dotyczących kształtowania przyjaznej człowiekowi przestrzeni publicznej poprzez wprowadzenie elementów o charakterze wypoczynkowym/rekreacyjnym,
- zmianę definicji terenów zieleni w ustawie o ochronie przyrody w zakresie ochrony zieleni nieurządzonej,
- zmianę przepisów dotyczących wymagań dla terenów biologicznie czynnych określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, tak aby zwiększyć ochronę powierzchni niezabudowanych,
- wprowadzenie definicji terenów retencyjnych, obejmującej tereny pokryte roślinnością na gruncie mineralnym lub organicznym, cechujące się zdolnością wymiany wody powierzchniowej z wodą podziemną, w tym tereny leśne, nieużytki i tereny zieleni lub doprecyzowanie definicji terenów biologicznie czynnych. Wynika to z potrzeby ochrony takich terenów w miastach i uwzględnienia ich w polityce przestrzennej adaptacji do zmian klimatu z częścią składową identyfikującą takie tereny.

Ponadto MFiPR realizuje projekt Partnerska Inicjatywa Miast (PIM) będący projektem strategicznym KPM 2030. Projekt PIM polega na wspieraniu procesu wymiany wiedzy oraz wzajemnego uczenia się miast w wybranych obszarach tematycznych powiązanych bezpośrednio z celami KPM 2030 oraz na budowaniu sieci współpracy między miastami. Przedstawiciele miast, uczestniczący w PIM oprócz tego, że nabywają nowe umiejętności, tworzą także tzw. Miejskie Inicjatywy Działania będące mapą drogową do sprostania wyzwaniom lokalnym. Natomiast na poziomie każdej sieci tematycznej powstają również tzw. Plany Ulepszeń. Plany Ulepszeń to rekomendacje wynikające z prac sieci dla

usprawnienia danych obszarów legislacji, organizacji, czy finansów z poziomu centralnego. Za pośrednictwem Planów Ulepszeń przekazywana jest wiedza, obserwacje i doświadczenia z poziomu lokalnego do krajowej polityki miejskiej oraz do innych polityk sektorowych.

W ramach trzech nowych sieci w obecnie realizowanej edycji tego projektu uruchomiono Sieć Miasto kompaktowe. Kształtowanie miast kompaktowych jest kluczowym narzędziem do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i minimalizacji konfliktów przestrzennych pomiędzy rozwojem infrastruktury a ochroną ekosystemów i różnorodności biologicznej w tych miastach. Forma miast (zwartość, rozlanie, wewnętrzne zaplanowanie) przekłada się na każdy aspekt funkcjonowania miasta i jego mieszkańców. W pracach tej sieci 10 miast (Dąbrowa Górnicza, Gdynia, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM), Leszno, Łomianki, Stowarzyszenie Metropolia Krakowska, Płock, Włocławek, Zduńska Wola oraz Zielona Góra) będzie pracować nad wprowadzaniem w życie postulatów miasta kompaktowego, a wnioski z Planu Ulepszeń tej sieci będą zawierać cenne wskazówki dotyczące rozwiązań systemowych, które mogą być wprowadzone na poziomie krajowym.

#### **Ad pytanie nr 5: Jakie kroki podejmuje rząd w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w małych i średnich miastach?**

Krajowa Polityka Miejska 2030 wskazuje wprost kwestie jakości powietrza w miastach jako główne wyzwanie w ramach poprawy jakości środowiska przyrodniczego w miastach. Głównym źródłem zanieczyszczeń miejskich jest niska emisja pochodząca m.in. z kotłowni domowych oraz z transportu drogowego. Niezależnie od źródła, zanieczyszczenia emitowane do atmosfery oddziałują niekorzystnie na wszystkie składowe środowiska przyrodniczego. Wpływają także ujemnie na zdrowie i samopoczucie mieszkańców miast.

Rząd podejmuje szereg inicjatyw programowych, które mają na celu poprawę jakości powietrza na poziomie lokalnym, w tym małych i średnich miastach:

##### *1. Krajowy Program Ochrony Powietrza*

Działania rządu w celu poprawy jakości powietrza zostały określone w Krajowym Programie Ochrony Powietrza. Obejmuje on m.in. działania takie jak:

- ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza z sektora bytowo-komunalnego

Sektor bytowo-komunalny w dalszym ciągu pozostaje istotnym źródłem przekroczeń norm jakości powietrza w Polsce. Dlatego tak ważna jest kontynuacja działań w tym sektorze, przede wszystkim utrzymanie presji na wymianę wysokoemisyjnych źródeł ciepła na paliwa stałe na czyste formy ogrzewania w budynkach mieszkalnych wraz z jednoczesnym podnoszeniem efektywności energetycznej tych budynków.

- ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza z sektora transportu drogowego

Transport drogowy stanowi główne źródło negatywnej presji na środowisko naturalne w Unii Europejskiej, przyczynia się do zwiększonej zachorowalności, powoduje też zanieczyszczenie hałasem. Emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w UE rosną nieprzerwanie od 1990. W 2019 w sektorze transportu, za 61% emisji odpowiadał transport drogowy, co sprawia, że to sektor kluczowy pod kątem starań o osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050. Ograniczenie negatywnych skutków transportu jest ważnym celem polityki UE. Głównymi aspektami działalności jest przeniesienie transportu na niskoemisyjne środki transportu, wykorzystanie bardziej zrównoważonych technologii transportowych opartych o OZE, paliw i infrastruktury oraz zapewnienie, że ceny transportu w pełni odzwierciedlają niekorzystny wpływ na środowisko i zdrowie.

- ograniczenie poziomu zanieczyszczeń powietrza w miastach, polityka miejska Miasta, a w szczególności aglomeracje jako duże skupiska ludzkie są obszarem o szczególnie zanieczyszczonym środowisku, w tym powietrza, ze względu na bardzo duże nagromadzenie różnych rodzajów działalności ludzkiej na ich obszarze, mających mniej lub bardziej negatywny wpływ na ich stan oraz zdrowie ludzkie i komfort życia. W związku z tym konieczne jest podejmowanie różnorodnych działań o charakterze naprawczym, we wszystkich dziedzinach działalności obecnych na obszarach miejskich, mających wpływ na zmniejszenie uciążliwości negatywnego oddziaływania działalności ludzkiej na stan środowiska na obszarach miejskich.
- zwiększenie udziału czystej energii, ciepła, rozwój Odnawialnych Źródeł Energii (OZE)

Zwiększenie udziału OZE w wytwarzaniu energii przyczyni się do poprawy jakości powietrza i stanu środowiska, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zmniejszenia zapotrzebowania na energię wytwarzaną z tradycyjnych, konwencjonalnych źródeł.

- edukacja ekologiczna

Kształtowanie i wzmacnianie świadomości ekologicznej mieszkańców Polski ma kluczowe znaczenie dla wdrażania standardów ochrony środowiska, w tym w zakresie jakości powietrza. Osiągnięcie jakościowych celów środowiskowych jest ściśle związane z prezentowanym przez społeczeństwo poziomem kompetencji ekologicznych (tj. wiedzą o środowisku, praktycznymi umiejętnościami oraz proekologiczną motywacją do zmiany postaw i codziennych zachowań). Prowadzenie cyklicznych działań edukacyjno – informacyjnych, zarówno na szczeblu krajowym, regionalnym, jak i lokalnym jest bardzo istotnym czynnikiem świadomych postaw i zachowań społeczeństwa. Stałe kształtowanie potrzeby dbania o jakość powietrza jest podstawą do uzyskania rzeczywistych zmian w postrzeganiu wartości jaką jest czyste powietrze i aktywności służącej poprawie jego parametrów.

## *2. Program Czyste Powietrze*

Program Priorytetowy „Czyste Powietrze”, realizowany od września 2018 r., skupia się na wymianie starych pieców i kotłów na paliwo stałe oraz przeprowadzeniu termomodernizacji budynków jednorodzinnych, a także wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii w celu zwiększenia efektywności energetycznej budynków. Program ten realizowany jest przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) wraz z wojewódzkimi funduszami ochrony środowiska i gospodarki wodnej. Program, podlega stałemu monitoringowi, analizie i ewaluacji – zarówno na poziomie poszczególnych części składowych, jak i w odniesieniu do całej „filozofii” Programu.

Efektom tego są systematyczne zmiany i ulepszenia, których podstawowym założeniem w każdym przypadku jest uproszczenie potencjalnym beneficjentom dostępu do oferty. Warto zauważyć, że ramach Programu Priorytetowego „Czyste Powietrze” tylko w 2023 r. złożono 217 337 wniosków o dofinansowanie i wymieniono 123 959 nieefektywne źródła ciepła.

## *3. Program Ciepłe Mieszkanie*

Kolejnym narzędziem finansowym w ofercie NFOŚiGW, które jest dedykowane dofinansowaniu przedsięwzięć proekologicznych mających na celu poprawę stanu powietrza jest ogólnokrajowy Program Priorytetowy „Ciepłe Mieszkanie”. Celem Programu jest wsparcie wymiany źródeł ciepła na paliwo stałe i poprawy efektywności energetycznej w lokalach mieszkalnych znajdujących się w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych. Beneficjentami Programu są gminy, natomiast beneficjentami końcowymi są osoby fizyczne posiadające tytuł prawny wynikający z prawa własności lub ograniczonego prawa rzeczowego do lokalu mieszkalnego, znajdującego się w budynku mieszkalnym wielorodzinnym.

## *4. Program Stop Smog*

Innym programem stworzonym w celu wsparcia osób ubogich energetycznie oraz poprawy jakości powietrza, uwzględniającym potrzeby gmin jest Program „Stop Smog”. Program „Stop Smog” został uruchomiony pod koniec 2018 r., a od 1 stycznia 2021 r. jest realizowany przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Program jest adresowany do wszystkich gmin, na obszarze których stwierdzone są przekroczenia norm jakości powietrza oraz na terenie których obowiązuje uchwała antysmogowa o której mowa w art. 96 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. W ramach Programu o wsparcie mogą się starać osoby ubogie energetycznie, które są właścicielami lub współwłaścicielami budynków mieszkalnych jednorodzinnych zamieszkujące na terenie gminy która zawarły stosowne porozumienie na realizację przedsięwzięć niskoemisyjnych z NFOŚiGW. Program obejmuje realizację w ww. gospodarstwach domowych przedsięwzięć polegających na: wymianie urządzeń lub systemów grzewczych na spełniające standardy niskoemisyjne, likwidacji urządzeń lub systemów grzewczych oraz przyłączeniu do sieci ciepłowniczej, elektroenergetycznej lub

gazowej, kompleksowej termomodernizacji budynku. Przedsięwzięcia są realizowane na rzecz beneficjenta końcowego przez gminę i finansowane ze środków publicznej do 100% ich wartości. Gmina zapewnia 30% wkładu własnego (w przypadku gmin powyżej 100 tys. mieszkańców wkład musi być wyższy). Pozostała część Programu (70%) jest finansowana z budżetu państwa, poprzez Fundusz Termomodernizacji i Remontów.

Efektom podejmowanych wspólnych działań administracji rządowej i samorządowej jest poprawa stanu powietrza w Polsce. Potwierdzają to wyniki pomiarów prowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska oraz roczne oceny jakości powietrza wykonywane przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Jest to zauważalne poprzez zmniejszenie stężeń substancji w powietrzu oraz poprzez zmniejszenie liczby stref, w których stwierdzane są przekroczenia norm jakości powietrza. Najlepszym przykładem tego jest porównanie wyników oceny jakości powietrza za 2023 r. do wyników oceny wykonanej w latach poprzednich – w tym w szczególności począwszy od roku 2018 r., które potwierdzają wyraźną poprawę jakości powietrza. Przykładowo liczba stref zaliczonych do klasy C (przekroczenie poziomów dopuszczalnych) zmniejszyła się:

- dla pyłu zawieszonego PM10 z 39 w 2018 r. do 2 w 2023 r.;
- dla pyłu zawieszonego PM2,5 z 14 w 2018 r. do 0 w 2023 r.

Oznacza to, że w 2023 roku po raz pierwszy w żadnej ze stref nie wystąpiło przekroczenie średniorocznego poziomu dopuszczalnego dla pyłu zawieszonego PM2,5.

**Ad pytanie nr 6: Jakie działania podejmuje rząd w celu zwiększenia efektywności kosztowej budowy infrastruktury technicznej i społecznej w małych i średnich miastach?**

W kontekście efektywności kosztowej infrastruktury społecznej ze środków europejskich podejmowane są działania w zakresie wsparcia i rozwoju systemu opieki nad dziećmi do lat 3. Przykładem takich działań jest realizowany w perspektywie finansowej 2021-2027 program Aktywny Maluch (wcześniej: Maluch+). Program łączy w sobie dofinansowanie krajowe ze środkami z EFS+ w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS) oraz środkami z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Na ten cel przeznaczono środki w wysokości blisko 6,5 mld zł, co pozwoli na stworzenie ponad 102 tys. nowych miejsc opieki nad najmłodszymi dziećmi. Realizacja programu opiera się o wspólne zasady i uproszczoną formę aplikowania o środki. Preferencje w pozyskaniu środków mają gminy, w szczególności te, na terenie których nie funkcjonuje żadna instytucja opieki nad dziećmi do lat 3 (tzw. białe plamy). Aby dodatkowo zachęcić samorządy do udziału w tym programie, w FERS przy tej interwencji wykorzystuje się rozliczenie oparte o finansowanie niepowiązane z kosztami (FNLC). Ze środków KPO finansowane są działania inwestycyjne dot. tworzenia nowych miejsc opieki (m.in. budowa lub remont budynków). Z EFS+ finansowane będą z kolei działania

dot. utworzenia i funkcjonowania miejsc opieki w początkowym okresie (tj. przez pierwsze 36 miesięcy). Wdrożenie takiego rozwiązania umożliwi gminom, organom prowadzącym opiekę nad dziećmi do lat 3, lepszą koordynację działań, efektywniejsze gospodarowanie środkami, a także zapewni im liczne ułatwienia administracyjne przy zachowaniu koncentracji na rezultatach, które zakłada się osiągnąć w tym obszarze.

W zakresie infrastruktury technicznej kluczowe znaczenie mają drogowe i kolejowe programy wieloletnie. Podstawowym celem programów budowy dróg tj. Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów o zwartej zabudowie mieszkaniowej i przekierowanie go na nowe, wydzielone i bezpieczne trasy spełniające najwyższe wymagania techniczne stawiane drogom krajowym. Oznacza to, iż działania te pozwalają na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w miastach poprzez ograniczenie kongestii oraz przeniesienie potoków pojazdów poza tkankę miejską. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego pozwala również na zwiększenie swobody ruchu lokalnego, co może mieć pozytywny wpływ na ograniczenie emisji pochodzącej z transportu. Odnosząc się do kwestii zwiększenia efektywności kosztowej budowy infrastruktury drogowej na obszarach miejskich uprzejmie informuję, iż budowane w nowym śladzie przez GDDKiA drogi krajowe są realizowane możliwie z pominięciem obszarów miejskich. Jednakże każdorazowo przy podejmowaniu decyzji o realizacji projektu jest przygotowywane Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe, w którym podejmowane analizy pozwalają m.in. na określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustaleniu jego efektywności ekonomicznej. Należy jednak pamiętać, iż w pracach brane są pod uwagę również niemniej ważne kwestie społeczne oraz środowiskowe. Oznacza to, że kwestie ekonomiczne nie są jedynym kryterium warunkującym decyzję o podjęciu inwestycji w danym kształcie.

W ramach poprawy standardu i dostępności przewozów kolejowych, a także poprawy skomunikowania mniejszych ośrodków, na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych regionów Polski podejmowane są działania m.in. w ramach realizacji Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku (dalej: Program Kolej +). Podstawowym celem Programu Kolej + jest uzyskanie/usprawnienie połączenia kolejowego miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi, co przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego, dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia. Do końca 2023 r. jednostki samorządu terytorialnego, których projekty uzyskały pozytywną ocenę formalną i zakwalifikowały się do Programu Kolej +, podpisały umowy realizacyjne z PKP PLK S.A. Obecnie realizowane są umowy na dokumentację projektową, prowadzone są postępowania przetargowe lub przygotowana jest dokumentacja przetargowa. Należy podkreślić, że działania związane z realizacją inwestycji kolejowych powinny uwzględniać jak najlepsze dopasowanie środka

transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych. Mając powyższe na uwadze, rozwiązaniem wykluczenia transportowego dla małych i średnich miejscowości (dla których połączenia kolejowe są ekonomicznie nieuzasadnione) jest uruchomienie z dużą częstotliwością komunikacji autobusowej.

Z informacji Ministerstwa Infrastruktury wynika, że resort przewiduje potrzebę przeanalizowania całej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. w kontekście m.in. efektywności ponoszonych nakładów na inwestycje oraz zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych. Wobec powyższego, Spółka podjęła działania dotyczące przeglądu zakresów rzeczowych planowanych do realizacji projektów inwestycyjnych, jak również inwestycji już rozpoczętych. Działania zarządcy infrastruktury kolejowej powinny być ukierunkowane tak, aby parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały w sposób optymalny osiągnięte, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych.

Celem powyższych działań jest efektywne gospodarowanie środkami publicznymi poprzez jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich.

**Ad pytanie nr 7: Jakie programy edukacyjne są oferowane lokalnym władzom i mieszkańcom, aby zwiększyć ich świadomość na temat zrównoważonego rozwoju i planowania przestrzennego?**

MFiPR dostrzega potrzebę wspierania samorządów lokalnych w podnoszeniu ich kompetencji i kultury administracji. Planuje się szereg inicjatyw mających na celu zwiększenie świadomości i kompetencji samorządów w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania przestrzenią.

Służą temu takie przedsięwzięcia jak wyżej wspomniana Partnerska Inicjatywa Miast. Wsparcie samorządów lokalnych odbywa się także poprzez inną inicjatywę realizowaną przez MFiPR w latach 2020-2023 tj. Centrum Wsparcia Doradczego (CWD). CWD to nowatorski projekt doradczy o ogromnej skali, którego głównym celem było wspieranie partnerstw gmin i powiatów (ponad 700 JST) w skutecznym kreowaniu zrównoważonej polityki rozwoju odpowiadającej na lokalne potrzeby mieszkańców. Poprzez wspieranie idei zintegrowanego planowania strategicznego, CWD realizowało m.in. założenia celu 5 polityki spójności UE w perspektywie 2021-2027 – Europa bliżej obywateli.

Ważnym elementem wspierania samorządów lokalnych są centra wiedzy. Zrównoważony rozwój i planowanie przestrzenne są ważnym aspektem działań rewitalizacyjnych, dlatego na podkreślenie zasługuje prowadzone w MFiPR Krajowe Centrum Wiedzy o Rewitalizacji. Jest to rządowy serwis informacyjno-edukacyjny, zajmujący się dostarczaniem informacji na temat procesu programowania rewitalizacji. Celem portalu jest promocja i upowszechnianie wiedzy na temat kompleksowego podejścia do rewitalizacji wśród interesariuszy.

Portal powstał po to, by dzielić się wiedzą, doświadczeniem i z zaangażowaniem wesprzeć interesariuszy w działaniach związanych z przygotowaniem, wdrażaniem i monitorowaniem rewitalizacji.

Innym przykładem są również działania Ministerstwa Rozwoju i Technologii z zakresu zapewnienia kursów doszkalających dla specjalistów z branży planowania przestrzennego. Kursy te będą poświęcone nowym regulacjom, dzięki czemu zmiany wynikające z reformy systemowej zostaną sprawniej wdrożone. Mając jednocześnie na względzie fakt, że przygotowanie dokumentów planistycznych wymaga odpowiedniej wiedzy i umiejętności, w ramach środków z KPO przewidziana została realizacja inwestycji A1.1 „Działania związane z przeprowadzeniem szkoleń dla pracowników jednostek samorządu terytorialnego i planistów zaangażowanych w opracowywanie dokumentów planowania przestrzennego”. Również w przypadku tego przedsięwzięcia MRiT ogłosiło Regulamin wraz z niezbędną dokumentacją. Podejmowana przez resort aktywność w obszarze wzmocnienia wiedzy pracowników JST oraz planistów jak również przeznaczenie wsparcia finansowego dla samorządów na przygotowanie niezbędnych dokumentów planistycznych w sposób istotny wpłynie na jakość oraz efektywność wdrażania reformy planowania przestrzennego.

**Ad pytanie nr 8: Jakie są plany rządu dotyczące monitorowania i oceny skuteczności polityki rozwoju w małych i średnich miastach, szczególnie w kontekście przestrzegania zasad zrównoważonego rozwoju?**

MFiPR odpowiada za szereg procesów związanych z programowaniem, koordynacją, monitorowaniem oraz ewaluacją realizacji polityki rozwoju. Kluczowym zadaniem w tym zakresie jest dokonywanie oceny zgodności strategii, polityk publicznych i programów rozwoju ze średniookresową strategią rozwoju kraju. Ocena zgodności, poza badaniem zgodności dokumentu z celami strategii średniookresowej, obejmuje również analizę układu i wymaganej ustawowo struktury dokumentu. Uzyskanie takiej oceny jest warunkiem przedstawienia dokumentu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów, a następnie Radę Ministrów. Spójność planowania strategicznego została zapewniona również przez wymóg powiązania strategii rozwoju województwa m.in. ze średniookresową strategią rozwoju kraju i Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030 czy Krajową Polityką Miejską 2030.

W monitorowanie polityki rozwoju na poziomie krajowym zaangażowanych jest szereg instytucji, którym przypisano określone zadania. Są to:

- minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (Minister Funduszy i Polityki Regionalnej) – zgodnie z przepisami ustawy o zppr odpowiada za okresową ocenę realizacji celów i priorytetów średniookresowej strategii rozwoju kraju (śsrk);
- Komitet Koordynacyjny ds. Polityki Rozwoju – prowadzi bieżący monitoring strategiczny śsrk oraz pozostałych strategii rozwoju;

- podmioty odpowiedzialne za realizację interwencji śsrk (resorty, instytucje) – raz w roku opracowują i przesyłają informacj podsumowującą nt. stanu realizacji przedsiwzic śsrk.
- Główny Urząd Statystyczny (GUS) – prowadzi system STRATEG. Jest to narzdzie wspomagające monitorowanie i ewaluacj polityki rozwoju. W ramach systemu GUS udostępnia i aktualizuje kluczowe wskaźniki i dane dla wskaźników monitorujących dokumenty strategiczne, wspierając proces zarządzania strategicznego. Dostępna na stronie <https://strateg.stat.gov.pl/#/> baza danych stanowi wsparcie procesu decyzyjnego na wszystkich poziomach zarządzania, przez dostarczanie informacji o charakterze diagnostycznym.

Monitorowanie polityki rozwojowej na poziomie regionów (uwzględniając polityki miejskie) koordynowane jest przez Krajowe Obserwatorium Terytorialne (KOT), umiejscowione w MFiPR. Do głównych zadań KOT należy prowadzenie analiz dotyczących realizacji polityk ujętych w kluczowych dokumentach strategicznych oraz sytuacji społeczno-gospodarczej kraju i regionów. KOT wspomaga procesy decyzyjne w zarządzaniu krajem, przyczynia się do podwyższania ich skuteczności i efektywności dzięki dostarczaniu informacji o zachodzących procesach społeczno-gospodarczych oraz rekomendacji w zakresie modyfikacji polityk publicznych ukierunkowanych terytorialnie.

W celu monitorowania polityki miejskiej i regionalnej KOT przygotowuje coroczny raport regionalny, który skłda się z dwóch części: diagnostycznej oraz tematycznej. Część diagnostyczna zawiera syntetyczny opis sytuacji społeczno-gospodarczej kraju, regionów i obszarów strategicznej interwencji wskazanych w śsrk i KSRR. Przygotowywana jest na podstawie corocznie wydawanego opracowania analitycznego autorstwa GUS. Część tematyczna kaźdego roku dotyczy innego zagadnienia wynikającego z KSRR. Zawarty jest w niej przede wszystkim opis doświadczeń z realizacji projektów strategicznych powiązanych z danym tematem, a także m.in. wnioski z bieżących analiz i ewaluacji.

W systemie analityczno-monitoringowym polityki miejskiej i regionalnej funkcjonuje także Obserwatorium Polityki Miejskiej i Regionalnej (OPMiR) prowadzone przez Instytut Rozwoju Miast i Regionów przy wsparciu MFiPR. OPMiR to centrum wiedzy o rozwoju miast i regionów. Liczne raporty i opracowania analityczne przygotowane w OPMiR wspierają procesy zarządzania miastami i regionami poprzez integracj i upowszechnianie danych, prowadzenie badań naukowych i publikacj raportów tematycznych poruszających kwestie m.in.: demografii, mieszkalnictwa, polityk społecznych, gospodarki, rynku pracy, kształtowania przestrzeni,  rodowiska, urbanizacji, transportu, mobilności miejskiej czy zarządzania i finansów publicznych. Część opracowań przygotowywanych w OPMiR wynika bezpośrednio z KSRR i KPM 2030, stanowi wżny element obserwacji zmian sytuacji społeczno-ekonomicznej oraz uwarunkowań mających istotny wpiwy na rozwój i funkcjonowanie miast i ich obszarów funkcjonalnych. Ocena efektów działań rozwojowych w miastach

dokonywana na podstawie dialogu z samorządami, środowiskiem naukowym pozwala na definiowanie nowych wyzwań i proponowanie nowych rozwiązań w ramach prowadzonej krajowej polityki miejskiej.

Z poważaniem

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

/podpisano elektronicznie/