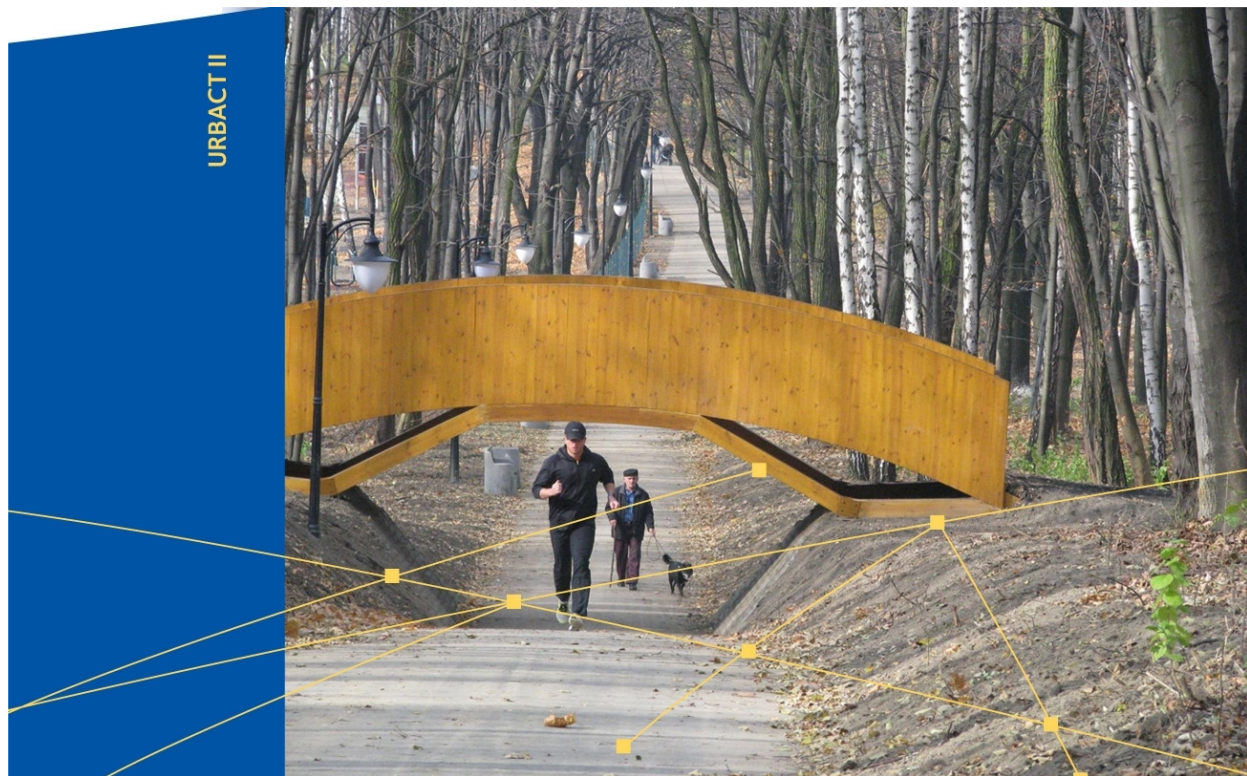


BIULETYN URBACT

styczeń 2011

#14



Fot : UM Radzionków

Radzionków – partner projektu Active Travel Network



European Union
European Regional Development Fund

Connecting cities
Building successes



Biuletyn URBACT nr 14 – styczeń 2011

Poniżej czternaste wydanie biuletynu URBACT, który co miesiąc informuje Państwa o aktualnościach związanych z Programem oraz ciekawostkach z europejskich miast.

Z bliska:

Nowa umowa społeczna dla stabilnego życia? Obiecujące sposoby zapewniania przez miasta zasobów mieszkaniowych

Streszczenie artykułu Heidrun Feigelfeld, opublikowanego w 2010 roku w [URBACT Tribune](#)



W bieżącym kontekście rosnącego lub wysokiego bezrobocia, miasta mają obowiązek wspierania swoich obywateli, szczególnie tych z niższymi dochodami, którzy w większym niż inni stopniu dotknięci są zmianami na rynku pracy. Dlatego też lokalne działania nie mogą się ograniczać do sfery zatrudnienia – muszą one również dotyczyć wzrostu bezpieczeństwa we wszystkich innych dziedzinach życia, m.in. mieszkania. Zamieszkanie i zatrudnienie są tym bardziej ze sobą powiązane, że utrata jednego zwiększa prawdopodobieństwo utraty drugiego. Dlatego też ułatwienie integracji wszystkich mieszkańców, zapewniając dostępne zasoby mieszkaniowe, staje się priorytetem.

Zróżnicowane środki zapobiegawcze, wypracowane przez gminy w celu zapewnienia zasobów mieszkaniowych – łączące cele mieszkaniowe, edukacyjne i związane z rynkiem pracy – mogłyby pomóc uniknąć długoterminowych kosztów społecznych reintegracji na rynku pracy. Często jest to nie tyle kwestia pieniędzy, ale raczej kreatywności i współpracy różnych dziedzin i struktur!

Projekt URBACT [SUITE](#) - "projekt mieszkaniowy" – koncentruje się na integracji społecznej i urbanistycznej poprzez mieszkalnictwo. [Dziewięć miast](#) z siedmiu krajów ([Kraków](#), [Newcastle](#), [Rennes](#), [Tallinn](#), [Nantes](#), [Iasi](#), [Santiago de Compostela](#), [Hamburg](#) i [Medway](#)) wspólnie pracują nad znalezieniem sposobów zapewnienia zrównoważonych i dostępnych finansowo zasobów mieszkaniowych oraz zagwarantowania spójności społecznej z zastosowaniem metody „social-mix” oraz zrównoważonego budownictwa.

[Poniżej kilka dobrych praktyk zaprezentowanych w ramach projektu:](#)

Dostępne finansowo i trwałe zamieszkanie: zapobieganie i dostępność

Zapewnianie dostępnego finansowo i trwałego zamieszkania pokrywa kilka obszarów działania. Podaż i dostępność osiągalnych finansowo i dobrych jakościowo zasobów mieszkaniowych, jak również niskie koszty utrzymania i remontów to jedne z kluczowych kwestii. Dodatkowo, zapobieganie utracie

mieszkania jest równie ważne, jak zapewnianie zasobów dostępnych dla wszystkich oraz ochrona najemców i właścicieli domów od pułapki niewypłacalności.

Przykładowo, projekt „Ścieżki dla osób poniżej 18 roku życia”, realizowany w Newcastle upon Tyne pokazuje, w jaki sposób można uniknąć utraty mieszkania poprzez całościowe podejście w przypadku sytuacji młodych ludzi poszukujących lokum. Program łączy liczne działania na polu zapewniania mieszkania i zarządzania zasobami mieszkaniowymi dla osób poniżej 18 roku życia, wyrażających potrzebę niezależnej przestrzeni życiowej. Otrzymują wsparcie bazujące na ocenie ich bieżącej sytuacji i kompleksowych usług doradczych. Jeśli danej osobie zostanie przydzielone mieszkanie, młody najemca jest otoczony opieką do momentu ustabilizowania swojej sytuacji życiowej.

Bezdomność nie jest wyrokiem: przywrócenie do ustabilizowanego życia

Reintegracja bezdomnych ludzi jest również wielkim wyzwaniem. Niektóre przykłady, takie jak programy *Mieszkanie przede wszystkim* w Finlandii, Holandii i Szkocji miały pozytywne rezultaty. Ich podstawową zasadą było zapewnienie bezdomnym dostępu do niezależnego, dostępnego finansowo mieszkania jak najszybciej, natomiast nie chodziło tam o długoterminowe miejsce pobytu. Mieszkają w lokalach, które są w stanie utrzymać, w sposób elastyczny, otrzymując odpowiednie wielowymiarowe wsparcie zabezpieczające podstawowe potrzeby, mają dostęp do zatrudnienia, do mieszkania, jak również do opieki społecznej i psychologicznej.

Zamieszkanie i praca: połączenie z zatrudnieniem i przedsiębiorczością

Mimo, że miejsce pracy i miejsce zamieszkania nie są już ze sobą ściśle powiązane, wspólne działania mają pierwszorzędne znaczenie w zderzeniu z wysoką koncentracją bezrobocia w konkretnych dzielnicach mieszkaniowych. Są przykłady udanych projektów. Jeden z nich to dzielnica Kiez w Berlinie, gdzie szkolenia zawodowe i kursy edukacyjne są zapewnione przez ośrodek aktywności lokalnej „Osloer Street Factory”. W innej dzielnicy, kobiety ze społeczności imigrantów przechodzą szkolenie i są zatrudniane jako „[osiedlowe matki](#)”. Wyszukanie, wyszkolenie i zatrudnianie lokalnych liderów wśród takich społeczności to dobry sposób na integrację!

Więcej:

- Pełna wersja artykułu - [URBACT Tribune](#) – strona internetowa URBACT
- [SUITE](#) – strona internetowa URBACT
- Projekt CO-NET (przykład Berlina) – [Studium bazowe](#)
- [Działania Krakowa w projekcie SUITE](#) – opis na stronie internetowej miasta
- [Prezentacja projektu SUITE – Kraków](#) – Ryszard Pażucha, UMK, Nikiszowiec, październik 2010



Działania związane z wdrożeniem i realizacją zamian lokali mieszkalnych

GMINA MIEJSKA KRAKÓW



KRAKÓW
Forma i Treść
www.krakow.pl

W Gminie Miejskiej Kraków opracowano i wdrożono kilka procedur umożliwiających przeprowadzenie pomiędzy najemcami (i właścicielami) zamiany mieszkań. Składa się na to:



1. **Bank zamian** – pewnego rodzaju skrzynka kontaktowa, umożliwiająca bezpłatnie przekazywanie informacji pomiędzy osobami, które wyrażą chęć zamiany zajmowanego lokalu na inny.
2. **Program zamian** – oferta skierowana do najemców mieszkań komunalnych, pozwalająca na zamianę aktualnie zajmowanego lokalu na lokal większy i o wyższym standardzie, po zagwarantowaniu, iż są w stanie go utrzymać.
3. **Dobrowolne zamiany mieszkań** – zamiany pomiędzy osobami, którym przysługuje tytuł prawny do dysponowania lokalem mieszkalnym. Urząd Miasta Krakowa pośredniczy w nich w sytuacji, gdy co najmniej jedna ze stron jest najemcą lokalu komunalnego.
4. **Zamiany osób zadłużonych** - zamiany pomiędzy osobami, z których jedna jest (lub była) najemcą lokalu komunalnego, które jest zadłużone, w zamian za spłatę zadłużenia przez kontrahenta zamiany.
5. **Zamiany „z urzędu”** – zamiany skierowane do osób, które z różnych przyczyn (wiek, niepełnosprawność, niskie dochody) nie mogą utrzymać lub korzystać z zajmowanego lokalu komunalnego.

KRAKÓW
Forma i Treść
www.krakow.pl



Wdrożenie przedmiotowego rozwiązania nastąpiło poprzez przyjęcie i odpowiednią zmianę przepisów prawa miejscowego tj. uchwały Nr XXIV/288/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 października 2007 r. w sprawie zasad wynajmowania lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Gminy Miejskiej Kraków (Dział IX uchwały, § 45 - § 48).



Najważniejszą nowelizacją powyższych przepisów była nowelizacja dokonana uchwałą Nr LXXIV/938/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 czerwca 2009 r., która weszła w życie w dniu 1 sierpnia 2009 r.

Kolejnym elementem było rozpowszechnianie informacji dotyczących powyższych możliwości poprzez informacje w prasie lokalnej, czasopiśmie wydawanym przez Gminę Miejską Kraków, stronach internetowych Urzędu Miasta Krakowa, ogłoszenia na tablicach ogłoszeń UMK i Zarządu Budynków Komunalnych, informacje ustne administratorów lokali komunalnych, indywidualne wystąpienia do lokatorów komunalnych, współpraca z Spółdzielniami mieszkaniowymi.

Następnym etapem była stosowna reorganizacja Referatu Pomocy Mieszkaniowej (bez zatrudniania nowych pracowników), realizacja złożonych wniosków, bieżące prowadzenie Banku zamian, organizowanie kolejnych edycji Programu Zamian oraz przeprowadzanie dobrowolnych zamian oraz zamian „z urzędu”. Było to wykonywane wyłącznie siłami własnymi Wydziału Mieszkalnictwa Urzędu Miasta Krakowa.

Koszty wdrożonych zmian (z wyłączeniem kosztów pozyskania nowych mieszkań) są niewspółmiernie małe do uzyskanych efektów.



Zamiany mieszkań są swoistego rodzaju „wentylem bezpieczeństwa” dla gminnego zasobu mieszkaniowego (a także – pośrednio – dla innych zasobów mieszkaniowych).

Pozwalają w szybki i prosty sposób:

1. Dopasować istniejącą sytuację rodzinną i finansową danej osoby/rodziny do sytuacji mieszkaniowej co ogranicza niekorzystne efekty braku takiego dopasowania (zadłużanie, wykluczenie społeczne, tworzenie „slumsów”, eksmisje itd.).
2. Pozyskać dużą liczbę gminnych lokali o stosunkowo niskim standardzie, które następnie przeznaczane są na lokale socjalne (których zawsze brakuje).
3. Uzyskać dużą liczbę lokali o stosunkowo małym metrażu (które są najbardziej potrzebne w aspekcie konieczności dostarczenia dużej ilości lokali socjalnych) poprzez „uwolnienie” zamiany mieszkań na większe lokale komunalne.
4. Wprowadzić zamiany zajmowanego lokalu na lokal mniejszy (tj. tańszy w utrzymaniu), w sytuacji gdy dana osoba nie jest w stanie utrzymać zajmowanego lokalu. Jest to połączone z pakietem ulg skierowanych dla osób posiadających zadłużone lokale mieszkalne w postaci: rozłożenia na raty istniejącego zadłużenia, umorzenia odsetek po spłacie zadłużenia głównego, umorzenia do 30 % zadłużenia głównego.
5. Zmniejszyć stopień zadłużenia zasobu komunalnego.



Efekty



W Banku zamian jest składanych około **200 ofert rocznie** (w 2009 r. – **240 ofert**, styczeń - maj 2010 – **136 ofert**).

Efektom Programu zamian było uzyskanie przez Gminę Miejską Kraków – jak do tej pory - łącznie **122 mieszkań** o niskim bądź średnim standardzie, położonych w rozproszonych budynkach które zostały przeznaczone na realizację wyroków eksmisyjnych zobowiązujących Gminę Miejską Kraków do dostarczenia lokali socjalnych.

W latach 2004-2009 przeprowadzono łącznie **304 dobrowolne zamiany** lokali komunalnych.

Z tytułu dokonania dobrowolnych zamian lokali zadłużonych na inny lokal za spłatę zadłużenia, Gmina Miejska Kraków od sierpnia 2009 r. do maja 2010 r. odzyskała kwotę **322.431,46 zł**.

W ramach zamian „z urzędu” w latach 2008-2009 przeprowadzono łącznie **26 zamian**.

KRAKÓW
forma i treść
www.krakow.pl

Materiały dot. Krakowa zapewnione przez p. Ryszarda Pażuchę, Wydział Mieszkalnictwa UM Krakowa, pazuchar@um.krakow.pl

WYWIAD:

“Zmiana naszych nawyków związanych z przemieszczaniem się!” - Oswin Donnerer z Weiz, Austria

Oswin Donnerer jest radnym zajmującym się sprawami ochrony środowiska i zdrowia w Weiz w Austrii. Jest również profesorem na politechnice oraz Partnerem Wiodącym projektu **URBACT Active Travel Network**, który promuje chodzenie pieszo i jeżdżenie rowerem na krótkich miejskich dystansach. W tym wywiadzie dzieli się z nami swoim entuzjazmem i pragmatyczną wizją swojego miasta w przyszłości.

Czy nazwa **Weiz** brzmi dla Państwa znajomo? Być może przeczytaliście ją w artykule o Arnoldzie Schwarzeneggerze, który stąd pochodzi. Weiz to miasto zlokalizowane w południowo-wschodniej Austrii, niedaleko Graz, które jest drugim co do wielkości miastem w tym kraju. Weiz wspólnie z okolicznymi gminami liczy 20.000 mieszkańców, samo miasto – 9.000.

Oswin Donnerer, rodowity mieszkaniec tego miasta, powiedział o nim: “Weiz przez ponad 100 lat było miastem przemysłowym. Tak naprawdę, różne manufaktury działały tutaj od średniowiecza, dzięki rzece, która nigdy w zimie nie zamarza. Obecnie, najważniejszą dziedziną lokalnej gospodarki jest przemysł elektryczny, reprezentowany przez dwa międzynarodowe podmioty: Siemens i Maschinenfabrik Andritz. Główną niedogodnością dla miasta jest brak bezpośredniego połączenia autostradowego. Jednakże, miasto dobrze przetrwało ostatni kryzys ekonomiczny, a tutejszy wskaźnik bezrobocia należy do najniższych w kraju. Lubię przyjazność naszych mieszkańców. I oczywiście lubię

niedalekie góry, z ich wspaniałym pejzażem. Szczerze mówiąc, nie przychodzi mi do głowy żaden aspekt mojego miasta, którego bym nie lubił!”

Ambitna polityka ochrony środowiska

Oswin Donnerer jest radnym miejskim od roku 1993. Ta misja daje mu możliwość działania terenie, wdrożenia czegoś w praktyce. Miasto jest bardzo aktywne i innowacyjne w dziedzinie ochrony środowiska. Jest tu na przykład elektrownia na biomasę, wybudowana w 2000 roku, która dzisiaj obsługuje 1600 mieszkań i 65 odbiorców przemysłowych. Celem jest samowystarczalność energetyczna: „dziesięć lat temu ten cel wydawał się nierealistyczny i wręcz utopijny. Dzisiaj zbliżamy się do niego krok po kroku” – wyjaśnia Oswin Donnerer.



“Dom Gemini” również ucieleśnia podejście, które jest jednocześnie wizjonerskie i doświadczalne: pokryty 80 m² ogniw fotowoltaicznych, produkuje więcej energii niż konsumuje. Jest innowacyjny i działa jak słonecznik, odwracając się w kierunku słońca. „Przez ostatnich 10 lat, otrzymaliśmy ponad 20 nagród w dziedzinie ochrony środowiska za liczne projekty zarówno gminne, jak i z udziałem NGO’s” mówi Oswin Donnerer.

Błyskotliwe pomysły promowania transportu nie obciążającego środowisko

Jest szczególnie zainteresowany rozwiązaniami z zakresu transportu. Uważa Weiz za miasto o „ludzkiej” wielkości, gdzie nic nie jest bardzo daleko i załamuje ręce nad mieszkańcami, którzy wciąż jednak używają samochodu na krótkich dystansach, w szczególności 6.000 osób codziennie dojeżdżających do pracy do miasta z okolicznych miejscowości, które najczęściej są bardzo blisko. Podkreśla, że ruch samochodowy to 25% emisji gazów cieplarnianych w Austrii. Od 1990 roku, emisje wzrosły o 60% ze względu na wzrost natężenia ruchu.

W celu promocji ruchu rowerowego i pieszego podjęto już szereg inicjatyw:

- “Rowerzysta miesiąca” ma swoje zdjęcie publikowane w magazynie miejskim
- Program szybkiej nauki jazdy na rowerze realizowany na specjalnym sprzęcie w centrach opieki nad dziećmi
- Każdy sezon rowerowy otwiera specjalne wydarzenie
- W mieście funkcjonuje giełda wymiany rowerów
- Pomysł “mil pieszych” pozwalający najlepszym piechurkom na gromadzenie “mil”
- W mieście pojawiły się rowery elektryczne (PEDELEC) jako wspólna inicjatywa regionalna. Weiz i kilka okolicznych miast zakupiło 200 takich pojazdów. „Ludzie mogą je wypożyczyć, to jest bardzo łatwe i daje konkretną zachętę w postaci szybkości i łatwości przemieszczania się” – mówi Oswin Donnerer.

Uwaga tłumacza: PEDELEC to rower, wyposażony w silnik elektryczny, który jest aktywowany tylko podczas pedałowania. Daje to użytkownikowi wrażenie niezwyklej efektywności pracy mięśni jego nóg i pozwala szybko i łatwo pokonywać dystanse.

Obfitość projektów na rok 2011

Na rok 2011 zaplanowano liczne inicjatywy związane z przemieszczaniem się, transportem i podróżami: kampania „Jedź do pracy rowerem”, marsze z udziałem burmistrza, „gromadzenie kroków”, itp. Oswin Donnerer pokłada też wielkie nadzieje w Lokalnym Planie Działania projektu URBACT, który zamierza wypracować z okolicznymi gminami: „Ten plan powinien doprowadzić do powstania sieci ścieżek rowerowych, łączących wszystkie nasze miasta. Mamy nadzieję, że to zmniejszy ruch samochodowy w okolicach.

Obecnie projekt jest wdrażany – jednym z przejawów aktywności było owocne spotkanie [11 partnerów](#) sieci we wrześniu 2010 oraz oficjalne rozpoczęcie prac Lokalnej Grupy Wsparcia w Weiz. Oswin Donnerer wyjaśnia, że do dzisiaj największą przeszkodą są kwestie administracyjne, częściowo spowodowane faktem, że jest to pierwsze doświadczenie miasta w przewodzeniu międzynarodowemu projektowi. Jednakże, można liczyć na jego zaangażowanie i energię do mobilizowania partnerów, zarówno w Weiz, jak i w URBACT. On sam, jako aktywny rowerzysta, biegacz i maratończyk, codziennie daje dobry przykład.

Więcej:

- [Active Travel Network](#) – strona internetowa URBACT

Wywiad z p. dr. Gabrielem Toborem, Burmistrzem Miasta Radzionków, na temat udziału tego miasta w projekcie Active Travel Network

1. Dlaczego Radzionków zdecydował się na udział w projekcie ACTIVE TRAVEL NETWORK?

Gmina Radzionków stale rozwija swoją bazę sportową i rekreacyjną oraz dąży do tego, aby stwarzać mieszkańcom możliwość aktywnego i czynnego wypoczynku. Projekt Active Travel Network jest elementem uzupełniającym, doskonale wpisującym się w te zadania. Pozwala on na wymianę doświadczeń z innymi partnerami z różnych części Europy.

2. Jakie rezultaty powinien osiągnąć projekt? Które z nich będą najbardziej użyteczne z punktu widzenia wyzwań stojących przed miastem?

Głównym celem projektu jest rozwiązanie problemów związanych z transportem samochodowym, a mianowicie dążenie do tego, aby rezygnować z transportu samochodowego i stworzyć takie mechanizmy, które będą zachęcały ludzi do chodzenia pieszo lub poruszania się na rowerach. Jednym z założeń tego projektu jest to, żeby wytworzyć taki system decyzyjny w poszczególnych miastach, aby zachęcić ludzi do zdrowego podróżowania, a jednocześnie wprowadzić takie zasady, które okażą się dla nich opłacalne ekonomicznie. Jednym z najważniejszych celów jest to, aby krótkie podróże tj. do sklepu, miejsc kultu religijnego, odbywały się bez użycia samochodów. Takie zachowania ludzi wpłyną na poprawę zdrowotności mieszkańców, a także na redukcję dwutlenku węgla. Jak dobrze wiemy, obniżenie emisji jest jednym z działań priorytetowych Unii Europejskiej.

3. Jakiego Pana zdaniem znaczenie w realizacji całego projektu w Radzionkowie ma zaangażowanie Lokalnej Grupy Wsparcia? Czy to ułatwia realizację?

Lokalna Grupa Wsparcia jest swego rodzaju ciałem doradczym gminnym decydentów. Korzystanie z niej powoduje kreowanie społeczeństwa obywatelskiego. Członkowie tej grupy pochodzą z różnych środowisk i reprezentują różne organizacje. Są to m.in.: przedstawiciele będący specjalistami w dziedzinie transportu, ochrony środowiska, promocji; lokalnych stowarzyszeń; przedsiębiorców; NGO; Śląskiego Związku Gmin i Powiatów; Marszałka Województwa; zarządcy dróg; lokalnej administracji, przedstawiciele lokalnych mediów. Spotkania odbywać się będą co najmniej raz na kwartał. Doradztwo tak różnorodnych grup osób pozwala na szersze spojrzenie na problemy transportowe.

4. Jak Pan Burmistrz ocenia metodologię działań w ramach projektów URBACT II?

Metodologia działania w ramach projektu jest bardzo prosta i skuteczna, gdyż poszczególni partnerzy projektu wymieniają się swoimi doświadczeniami, pokazują rozwiązania, które mają zastosowanie w swoich miastach, a z drugiej strony rozwiązania te implementowane są na grunt rodzimy m.in. poprzez Lokalną Grupę Wsparcia. Takie podejście pozwala na szersze spojrzenie na istniejące problemy, a także na wykroczenie poza ramy formalne, w jakich dzisiaj sami rozwiązujemy własne problemy.

5. Czy Pana zdaniem warto, aby polskie miasta brały udział w URBACT? Dlaczego?

Oczywiście, że warto. Przede wszystkim to okazja do zapoznania się z metodami rozwiązywania podobnych problemów przez inne miasta.

6. Jakiego rady dałby Pan Burmistrz miastom, przygotowującym się do trzeciego, ostatniego naboru projektów do URBACT II, który będzie miał miejsce w drugiej połowie 2011r.?

Oczywiście, że powinny się zgłaszać. Powinny umiejętnie dobierać partnerów oraz poszukiwać takich projektów, które w poszczególnych gminach zostały już zdefiniowane. Ze swojej strony proponuję następującą ścieżkę podejścia. Najpierw rozpoznanie problemów na swoim terenie. Gminy już mają je rozpoznane i zostały one zdefiniowane w wielu gminnych dokumentach, np. w studiach uwarunkowań i kierunków rozwoju gminy czy w innych strategicznych dokumentach i programach branżowych. Rozpoznanie problemu i właściwe jego zdefiniowanie jest, moim zdaniem, najważniejszym elementem projektu. Po rozpoznaniu problemu należy dążyć do „wpisania się” w taki projekt, który będzie nastawiony na rozwiązanie takich to problemów. Elementem nierozzerwalnym jest właściwe zaprojektowanie budżetu dla tych działań. Jednym z bardziej uciążliwych problemów jest rozliczenie projektu i uzyskanie stosownego certyfikatu.

Dziękujemy za rozmowę.

URBAKTUALNOŚCI

Rewitalizacja miast portowych i morski ruch wycieczkowy: miasto Triest jako przykład!

Jesteś zainteresowany rewitalizacją miast portowych? [Trzecie wydanie](#) biuletynu projektu URBACT [CTUR](#) przedstawia Triest, włoski kurort nadmorski, położony nad Adriatykiem. Poprzednie numery mówiły o bułgarskiej [Varnie](#) i portugalskim [Matosinhos](#).

Biuletyn CTUR opisuje, w jaki sposób Triest zamierza odnawiać i powiększać istniejący morski terminal wycieczkowy oraz przedstawia wywiady z burmistrzem miasta, panem Roberto Di Piazza oraz szefem Zarządu Portu w Trieście, panem Claudio Boniciolli.

Charakterystyka transport morskiego przeszła dramatyczne zmiany w przeciągu ostatnich dekad, co nie mogło pozostać bez wpływu na miasta portowe. Przemieszczenie czynności portowych na głębokie wody, tereny poza miastem lub po prostu zmniejszenie się ruchu morskiego postawiło wiele przybrzeżnych miast z wielkimi powierzchniami opuszczonych budynków i infrastrukturą w byłych centrach miast.

Związki funkcjonalne i sieci transportowe straciły znaczenie, stąd przestały też istnieć czynniki ożywiające miasta portowe. Dalsze zmiany statusu władz portowych często w sposób fundamentalny zmieniały systemy zarządzania tradycyjnie oparte na związkach pomiędzy portem a miastem, wymagając rozwoju lub korzystając z nowych struktur partnerstwa.

Dzisiaj te modyfikacje i utrudnienia są coraz częściej postrzegane jako szanse wykorzystywane przez miasta poszukujące dywersyfikacji podstawowych zadań portów, aktywnie planujące zmianę lokalizacji, badające przydatność terenów pod budowę atrakcyjnych nabrzeży oraz wykorzystujące dziedzictwo i infrastrukturę portową w innowacyjny sposób.

Więcej:

- [CTUR](#) – strona internetowa URBACT
- [CTUR Trieste CityNews](#) - strona internetowa URBACT
- [CTUR Matosinhos CityNews](#) - strona internetowa URBACT
- [CTUR Varna CityNews](#) - strona internetowa URBACT

Również...



Obejrzyj prezentację wszystkich projektów [URBACT na video](#) dostępnym online!

*Biuletyn jest materiałem przygotowywanym przez
Krajowy Punkt Kontaktowy Programu URBACT
na podstawie informacji przesyłanych przez Sekretariat Programu.*

Krajowy Punkt Kontaktowy Programu URBACT – Polska

tel. 061 633 50 61

fax: 061 633 50 60

email: info@urbact.pl

www.urbact.pl

Partnerzy Projektu



Instytut Rozwoju Miast

ul. Cieszyńska 2

30-015 Kraków

www.irm.krakow.pl

Związek Miast Polskich

ul. Robocza 46A

61-517 Poznań

www.zmp.poznan.pl

Śląski Związek Gmin i Powiatów

ul. Stalmacha 17

40-058 Katowice

www.silesia.org.pl



European Union
European Regional Development Fund

Connecting cities
Building successes

