

Polska urbanizacja w ujęciu historycznym i nowoczesna koncepcja miasta kompaktowego – wnioski dla polskich samorządów

Prof. dr hab. Jan Fazlagić,
ekspert NIST,
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Wprowadzenie

W XXI wieku rola miast jako centrów rozwoju gospodarczego i społecznego będzie systematycznie rosła. W związku z tym problematyka planowania przestrzennego miast ma i nadal będzie miała silny wpływ na ogólne zdolności rozwojowe gospodarki i samorządów. Z historycznego punktu widzenia wszędzie proces urbanizacji zachodził bardzo wolno. Nawet wielkie imperia, takie jak Starożytny Rzym, Francja, opierały swoją gospodarkę na ludności wiejskiej, a miasta były jedynie centrami władzy zamieszkałymi przez niewielki ułamek ludności. Aż do XIX wieku rozwój miast był hamowany przez wysoką śmiertelność mieszkańców (związaną m.in. ze złymi warunkami higienicznymi, szczególnie wody, i powodowanymi przez to epidemiami). W średniowieczu na przeszkodzie rozwojowi miast stały także względy ideologiczne: miasta były uznawane za siedliska grzechu (na kanwie przekazów biblijnych). Wiek XX przyniósł prawdziwą eksplozję miast w krajach zachodnich. Częściowo ten trend, choć w mniejszym stopniu, przeniósł się na obszary polskie. Szczególnie spektakularny wzrost, jeśli chodzi o liczbę mieszkańców, zanotowały w XIX wieku Warszawa, a także Łódź i Lwów. Rozwój innych miast był celowo hamowany przez zaborców (np. Kraków czy Poznań, który tuż przed wybuchem I wojny światowej był 17. pod względem wielkości miastem Rzeszy). Tym niemniej sieć miejska w Polsce, na zachód od Wisły, odpowiada w przybliżeniu standardom zachodnim.

Zjawisko urbanizacji w ujęciu historycznym

Temat wpływu dziedzictwa historycznego, a także lokalizacji na rozwój gospodarczy jednostek terytorialnych był obiektem wielu badań. Śledząc rozwój Polski przez ostatnie 1000 lat, możemy znaleźć wiele przykładów na to, że do-

godna lokalizacja (np. położenie nad Wisłą) w połączeniu z odpowiednim klimatem politycznym (np. unia polsko-litewska) przyczyniały się do rozwoju gospodarczego danego ośrodka lub regionu. Rozwój handlu był zawsze nierozwalnie związany z akumulacją kapitału, który pozwalał finansować potrzeby wyższego rzędu. Od czasu Piastów w Polsce (warto tutaj zaznaczyć, że w średniowieczu słowo „Polska” oznaczało wyłącznie terytorium obecnej Wielkopolski) nastąpiły na terenach polskich wielkie zmiany związane ze zmianą krajobrazu (za czasów Piastów współczesna Polska była porośnięta gęstymi puszczeniami, poprzecinana bagnami i rzekami), które utrudniały mobilność ludności i przepływ towarów. Układ rzek utrudniał komunikację z Europą Zachodnią (na czym skorzystał później Gdańsk). Gdy w XVI wieku dokonał się w Europie Zachodniej przełom jakościowy, zwany rewolucją miejską, w krajach zachodnich gwałtownie wzrósł odsetek ludności (np. w najbogatszych regionach ówczesnej Europy – we Flandrii i Brabancji odsetek ludności miejskiej przekroczył 50%). Specyfiką Europy Środkowej, w tym również Polski, była względnie niewielka liczba miast dużych związanych z handlem międzynarodowym oraz stosunkowo gęsta sieć miast małych obsługujących rynek lokalny; te ostatnie powstawały w ramach własności feudalnej. Jak zauważają Jałowicki i Szczepański (2006), w pasie zachodnim istnieje ogółem 42% miast, z których aż 68% powstało do XIII wieku. W pasie środkowym usytuowanych jest również 42% miast i 31% pochodzących z najstarszego okresu. Wreszcie we wschodnim pasie leży jedynie 16% miast i zaledwie 2% ukształtowanych do XIII wieku. Tak więc w układzie geograficznym Polski jej względny poziom umiastowienia mierzony liczbą miast nie zmienił się zbyt od XIII wieku. Niemal połowa spośród prawie 550 miast istniejących na części obecnych ziem polskich znajdowała się w Wielkopolsce, którą cechowała gęsta sieć miast i stosunkowo wysoki poziom urbanizacji

(21% ludności miejskiej), mniejszy wprawdzie niż w Prusach Królewskich (27%), ale znacznie wyższy niż w Małopolsce (13%) i w pozostałych województwach. Wynikało to m.in. z szybkiego wylesienia Wielkopolski, co spowodowało wzrost odsetka terenów uprawnych, które pozwoliły wyżyć większą liczbę ludności. Polska pod względem umiastowienia dzieliła się na dwie części, które wyznaczał bieg Wisły. Większość miast istniejących już w X wieku znajdowała się po zachodniej stronie rzeki: Wolin, Szczecin, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Gdańsk, Gniezno, Poznań, Kruszwica, Włocławek, Sandomierz, Kraków, Wrocław, Legnica, Głogów, Opole, Kalisz, Sieradz, Łęczyca, Wiślica itp. Na wschodzie istniały jedynie dwa większe ośrodki miejskie: Lublin i Przemyśl.

W literaturze nie zwraca się uwagi na, być może, ważny aspekt związany z uwarunkowaniami topograficznymi. W Europie Środkowej większość rzek płynie w układzie południkowym, a w wyniku ruchu obrotowego ziemi zachodni brzeg rzek europejskich jest zawsze położony wyżej niż wschodni. Widzimy to m.in. w Poznaniu i w Warszawie: oba średniowieczne miasta mają swoje rynki na lewym, zachodnim (bądź północno-zachodnim) brzegu rzeki. Odrębność kulturowa warszawskiej (prawobrzeżnej, wschodniej) Pragi jest niemal legendarna i do dzisiaj widoczna w krajobrazie społecznym stolicy Polski. Podobnie w historii Wrocławia przewija się motyw biednych, wschodnich przedmieść zamieszkałych przez ludność polską i bogatego niemieckiego centrum miasta zlokalizowanego na lewym, zachodnim brzegu Odry. Obecnie realizowany przez rząd RP program budowy mostów jest bardzo dobrym przykładem właściwej polityki rozwoju naszego kraju.

Innym trendem historycznym, który miał wpływ na rozwój polskich miast, była Unia z Litwą (której rocznicę obchodzi hucznie miasto Lublin w tym roku) przesuwająca granicę Rzeczypospolitej daleko na wschód. Unia zmieniła kierunki ciężenia i odwróciła relacje centrum–peryferie, pozostawiając nieco na uboczu Wielkopolskę. Awansowała natomiast Lublin i ziemię lubelską, ponieważ miasto to, położone mniej więcej w połowie drogi między Krakowem i Wilnem, stało się ważnym punktem między dwiema stolicami. Zmiany ustrojowe w 1989 roku sprawiły, że w polskiej siatce miast pojawiły się Szczecin i Wrocław na zachodzie. W ten sposób Poznań utracił historyczny i geograficzny monopol na bycie stolicą Polski zachodniej, a jednocześnie dano szansę na rozwój Wrocławowi i Szczecinowi. Z tej szansy lepiej skorzystał Wrocław niż Szczecin. Na zmianach granic na wschodzie Polski z pewnością skorzystał Rzeszów, który stał się południowo-wschodnią bramą do Polski.

Mówiąc o urbanizacji, nie należy jej utożsamiać jedynie z rozwojem miast przemysłowych. Równie ważny jest rozwój

sieci niewielkich miast powiatowych. To one były lokalnymi końcówkami w sieci transmitującej nowe idee. Brak takich miast na wschodzie Polski można uznać za jeden z powodów zapóźnienia cywilizacyjnego. Nowe rozwiązania techniczne, mody w sztuce i rozrywce, idee, szczególnie w czasach, gdy nie istniały radio, telewizja i Internet, mogły się rozprzestrzeniać dzięki sieciom społecznym, które skupiały się w małych miastach powiatowych. Nie bez znaczenia był brak sieci kolejowej, która pod koniec XIX i w pierwszej połowie XX wieku umożliwiała mobilność ludzi i dyfuzję innowacji. Na podstawie świadomych polityk zaborców związanych z doktrynami militarnymi w Zaborze Pruskim sieć tę rozbudowano bardzo gęsto (aby przyspieszyć przemieszanie wojsk niemieckich na wypadek konfliktu z Rosją). Z kolei Carska Rosja świadomie blokowała rozwój kolei na terenie Królestwa, aby utrudnić wniknięcie armii niemieckiej w głąb Rosji w wypadku konfliktu zbrojnego. Z tego powodu na przykład z Płocka do Warszawy nadal nie można dojechać koleją, a z Warszawy do Radomia połączenie kolejowe zbudowano dopiero w czasach II RP, podobnie jak połączenie Poznania z Warszawą. Te porozbiorowe zaszczości widzimy do dzisiaj na mapie Polski i mają one także wpływ na kształt i wielkość polskich miast. Na przykład miasta w Zaborze Rosyjskim, które posiadały dostęp do sieci kolejowej (a jak wskazano wyżej było ich niewiele), miały dworce kolejowe zlokalizowane z dala od historycznego centrum miasta, np. Warszawa¹, Łódź, Kalisz, Białystok (miało to na celu ułatwienie kontroli przepływu ludności – przybysze docierający do miasta koleją z przedmieść byli łatwiejsi do inwigilacji niż podróżni przyjeżdżający do centrum Poznania, Ostrowa Wielkopolskiego, Leszna czy Szczecina, gdzie dworce lokowano w ścisłym centrum miasta). Innym czynnikiem historycznym, który miał wpływ na lokalizacje dworców kolejowych, była chęć włączenia dworca i torów kolejowych w układ XIX-wiecznych twierdz. Z tego powodu niektóre miasta (np. Poznań) zostały przedzielone sztucznymi kanałami torów kolejowych utrudniającymi harmonijny rozwój miasta. W dobrze zaprojektowanych metropoliach tory kolejowe w ogóle nie były wprowadzane do centrum miasta (np. Wiedeń) – miasto posiadało kilka dworców kolejowych zlokalizowanych blisko centrum, ale żaden z nich nie był „przelotowy”. Reasumując, lokalizacja sieci kolejowej miała kluczowe znaczenie w rozwoju urbanistycznym miast, ponieważ kolej była jedynym środkiem masowego, taniego i powszechnie dostępnego transportu dla ludzi i towarów.

¹ Trzeba pamiętać, że dzisiejsza lokalizacja dworca Warszawa Centralna była peryferyjna w układzie miasta XIX-wiecznego. To, że nie jest tak już obecnie, wynika z faktu, że rozwój urbanistyczny miasta w XX wieku pozwolił z czasem wchłonąć do ścisłej zabudowy miejskiej dawne peryferyjne dworce.

Obecne funkcje miast i urbanizacji

B. Katz i J. Bradley (2013) wymieniają następujące role miast:

1. Miejsce gdzie obecne i przyszłe korporacje współegzystują.
2. Znaczenie gęstości kapitału ludzkiego (Gleaser).
3. Miasta są zwinne i reagują na zmiany w przeciwieństwie do rządu centralnego.
4. Miasta napędzają obecnie wzrost gospodarczy.
5. Ponad 50% populacji świata obecnie mieszka w miastach i w ich pobliżu. A do roku 2025 ten odsetek wzrośnie do 60%.
6. Miasta tworzą około 80% światowego PKB.
7. Motorem wzrostu są B+R: tworzą nowe miejsca pracy, nowe badania naukowe, nowe firmy.
8. Economist Intelligence Unit przewiduje, że stare metropolie, takie jak Londyn czy Nowy Jork, utrzymają w 2025 roku swoją pozycję na szczycie rankingów konkurencyjności miast na świecie, a jednym z powodów będą światowej klasy uniwersytety zlokalizowane w tych miastach. Podobnie jest w Chinach – w Pekinie znajduje się 12 z 16 najlepszych uczelni chińskich. Wśród 10 najbardziej konkurencyjnych miast świata są tylko dwa z USA: NYC i Chicago.

Definicja miasta kompaktowego

Koncepcja miasta kompaktowego uznawana jest za pewnego rodzaju pozytywny wzorzec dla rozwoju miast w XXI wieku. Pojęcie miasta kompaktowego jest swego rodzaju metaforą opisującą sposób rozplanowania urbanistycznego różnych elementów miasta i przede wszystkim wynikające z tego implikacje dla zarządzania miastem. Teza główna przemawiająca za tym, aby w XXI wieku samorządy dążyły do uwzględniania koncepcji miasta kompaktowego w planowaniu urbanistycznym jest następująca: „Zwarta zabudowa miast przynosi korzyści ekonomiczne i społeczne dla wszystkich grup interesariuszy korzystających z przestrzeni miejskiej. Termin compact city (miasto kompaktowe, miasto zwarte) został wprowadzony w latach siedemdziesiątych XX wieku przez dwóch amerykańskich matematyków (G. Dantzing, T.L. Saaty), którzy poszukiwali takiego modelu miasta, który umożliwiłby efektywniejsze wykorzystanie za-

sobów w kontekście narastającego problemu „rozlewających się” przedmieść (Ogrodnik, 2015). E. Buron (Ogrodnik, 2015) przedstawił listę 14 cech miasta kompaktowego:

1. Wysoka gęstość zamieszkania i koncentracja miejsc pracy.
2. Łączenie różnych sposobów użytkowania gruntów.
3. Drobnaziarnista struktura użytkowania gruntów.
4. Wzrost interakcji społecznych i gospodarczych.
5. Ciągłość struktury.
6. Kontrolowany rozwój miejski, wyznaczony czytelnymi granicami.
7. Infrastruktura miejska, przede wszystkim sieci kanalizacyjne oraz wodociągowe.
8. Transport multimodalny.
9. Wysoki stopień dostępności: w skali lokalnej/regionalnej.
10. Wysoko rozwinięty system połączeń ulicznych (wewnętrznych/zewnętrznych), obejmujący chodniki i ścieżki rowerowe.
11. Wysoki stopień pokrycia powierzchnią nieprzepuszczalną.
12. Niski wskaźnik przestrzeni otwartych.
13. Jednolita lub ściśle skoordynowana kontrola planowania zagospodarowania terenu.
14. Odpowiednie finansowanie obiektów i infrastruktury miejskiej.

Miasto kompaktowe cechuje zwarte rozplanowanie (tzn. pozbawione różnego rodzaju luk, nieciągłości, niesymetryczności, anomalii obniżających jakość życia i efektywność ekonomiczną, nieregularności itd.). Oczywiście współcześnie trudno znaleźć miasta perfekcyjnie kompaktowe, ale warto zauważyć, że nie zawsze tak było. Dbałość o symetrię i regularność była jednym z podstawowych kryteriów planowania miast średniowiecznych. Nieregularne rozplanowania miast średniowiecznych wynikały albo z konieczności uwzględnienia uwarunkowań terenowych, albo poszerzania zasięgu murów, co widzimy na przykład na planie średniowiecznego Wrocławia czy Krakowa, który pierwotnie miał kształt elipsy wokół rynku Krakowskiego. Kluczowymi atrybutami miasta kompaktowego są: gęstość, bliskość społeczna (sąsiedztwo), tereny miejskie połączone systemami transportu publicznego oraz łatwy dostęp do lokalnych usług oraz miejsc pracy.

Wyżej wymienione opisy mają jednak charakter akademicki, tymczasem miasta są przestrzenią realizacji czynności

życiowych. Dlatego warto by powyższą systematykę opisać z perspektywy mieszkańca. Wówczas w takiej konwencji cechy miasta kompaktowego można by scharakteryzować w sposób następujący:

1. Wiele czynności życiowych można zrealizować w promieniu 2 km od miejsca zamieszkania / 15 minut podróży pieszej od miejsca zamieszkania (urzędy, szkoły).
2. Brak posiadanego własnego samochodu nie obniża jakości życia w mieście.
3. Wysoka estetyka przestrzeni miejskiej, którą charakteryzuje brak zaniedbanych kwartałów postindustrialnych, niezagospodarowanych terenów.
4. Spójność architektoniczna i stały komfort podróżowania na osiach komunikacyjnych (tzn. brak zaniedbanych fragmentów tras tramwajowych, dróg miejskich, zaniedbanych dzielnic mieszkaniowych).
5. Równomierny dostęp do infrastruktury i zieleni dla wszystkich mieszkańców miasta bez względu na miejsce zamieszkania.

W industrialnym modelu rozwoju kraju obowiązywała zasada, że im coś w mieście jest większe, tym lepsze. Co prawda, przed 1989 rokiem w socjalistycznej Polsce nie było silnej presji na rozlewanie się miast tak jak w miastach zachodnich, jednak rozwój terytorialny miast był znaczny i realizowany w postaci osiedli z „wielkiej płyty”. W PRL mieliśmy także do czynienia z boorem demograficznym. Na kształt polskich miast silny wpływ (zresztą jak na wszystkie inne elementy życia kraju) miały względy ideologiczne. Dzisiaj pieczołowicie restaurowane centra miast, szczególnie ich secesyjne kamienice, są emblematem miasta i atrakcją turystyczną. Tymczasem w okresie PRL centrum miasta wypełnione kamienicami czynszowymi (czyli były własnością kapitalistów, wynajmującym mieszkania klasie robotniczej) – „kapitalistyczną” zabudowę – nie zasługiwało na uwagę władz. Bez skrupułów burzono kwartały ocalałe po II wojnie światowej, zabudowane pięknymi kamienicami, aby umożliwić budowę tras przelotowych dla samochodów i nowych budynków z betonu i stali. Prawdopodobnie najbardziej spektakularnym przykładem tego barbarzyństwa architektonicznego jest wyburzenie, już po wojnie, dużego fragmentu Warszawy na potrzeby budowy Pałacu Kultury i Nauki. W ten sposób pozabawiono przestrzeni społecznej i sieci transportowej dużą część miasta, które przed wojną było klasycznym przykładem miasta kompaktowego, czyli miasta krótkich dystansów.

Niszczanie centrów miast (czyli zjawisko odwrotne wobec tworzenia miasta kompaktowego) zaszło także w innych polskich miastach. Na przykład budowa tras rozcinających

historyczne centra miast miała miejsce m.in. w Gdańsku, Wrocławiu czy Poznaniu. Mało kto wie, że ta urbanistyczna kruczata w czasach PRL, oprócz ogólnego światowego trendu związanego z motoryzacją, miała także swoje podłoże w walce z Kościołem katolickim. Na przykład trasa przelotowa przez centrum Poznania (fragment nigdy niezrealizowanej autostrady Berlin–Moskwa) została zaprojektowana tak, aby odciąć historyczne centrum Poznania z katedrą (Ostrów Tumski, siedziba pierwszych Piastów, jeden z grodów rezydencjalnych Mieszka I i Bolesława Chrobrego) od miasta późnośredniowiecznego z Rynkiem Głównym. W ten sposób Poznań utracił olbrzymie walory turystyczne, które mają obecnie duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego miast. Gdyby taki projekt zrealizowano w Krakowie, to musiałaby powstać dwupasmowa jezdnia z linią tramwajową u podnóża Wawelu, odcinając go od Rynku Głównego. Widać więc, że w przypadku Polski dyskusja na temat rozwoju urbanistycznego ma specyficzne uwarunkowania, o których nie piszą raczej amerykańscy socjologowie miast, a które są ważne dla polskich samorządów.

Podsumowanie

Trzeba zaznaczyć, że „kompaktowość” wielu miast nie jest wynikiem przemyślnych, długofalowych decyzji władz miast sprzed 50 czy 150 lat. Bardzo często dzisiejsze miasta kompaktowe są takie, ponieważ wymusiły to na nich warunki naturalne. Dotyczy to zarówno metropolii, takich jak Amsterdam, Nowy Jork zlokalizowany na wyspach czy Chicago zlokalizowane nad brzegiem jeziora i otoczone bagnami. W Polsce miastem kompaktowym jest z pewnością Poznań, który swoją kompaktowość zawdzięcza przede wszystkim istnieniu twierdzy pierścieniowej. Twierdze pierścieniowe, jakich powstały setki w XIX wieku, nie tylko wymuszały gęstą zabudowę z powodu deficytu wolnych przestrzeni, ale także ograniczały zabudowę na przedpolu twierdzy. Warszawa była miastem kompaktowym przed II wojną światową, lecz w wyniku zniszczeń wojennych, decyzji władz PRL, które postanowiły z Warszawy uczynić ośrodek przemysłowy, a także kontynuacji rozlewania się miasta po 1989 roku (vide dzielnice Targówek i Białołęka) stała się negatywnym przykładem miasta (nie)kompaktowego, w którym jakość życia skutecznie ograniczają permanentne korki uliczne. Jako podsumowanie przedstawionych wyżej rozważań można przedstawić listę poniższych korzyści dla samorządów:

1. Obniżenie kosztów utrzymania infrastruktury miejskiej (m.in. wodociągi, kanalizacja, drogi dojazdowe i budowlę drogowe).

2. Mniejsze uzależnienie od samochodów – m.in. mniejsze nakłady na budowę i utrzymanie miejsc parkingowych, szczególnie w centrum miasta.
3. Mniejsza emisja szkodliwych związków przez samochody.
4. Niższe koszty utrzymania infrastruktury.
5. Niższe nakłady na utrzymanie i rozbudowę infrastruktury (tutaj negatywnym przykładem jest warszawska Białołęka, zamieszkałe przez kilkadziesiąt tysięcy ludzi osiedle jest oddalone od historycznego centrum miasta o niemal 20 km. Aby zapewnić połączenia komunikacyjne, samorząd musi zbudować odpowiednią liczbę mostów, dróg i tras tramwajowych, na które miasto Warszawa nie ma środków, co jest często kontestowane przez mieszkańców).
6. Wyższy kapitał społeczny – dzięki temu, że mieszkańcy widzą się na ulicach (choć brzmi to banalnie), wchodzą ze sobą w interakcje, lepiej rozumieją własne oczekiwania i potrzeby. Inne są uwarunkowania realizacji polityki dla młodzieży lub seniorów, gdy w kompaktowym mieście przedstawiciele tych grup społecznych widzą się wzajemnie na ulicach, a inaczej zarządza się samorządem, w którym mieszkańcy są oddaleni fizycznie od siebie, niedostrzegalni wzajemnie.
7. Wyższa estetyka i funkcjonalność przestrzeni miejskiej, która przyciąga studentów, inwestorów zagranicznych i turystów.
8. Łatwiejszy kontakt władz samorządowych z mieszkańcami. W kompaktowym mieście łatwiej spotkać prezydenta miasta lub radnego w parku czy w tramwaju. Ma to niepodważalny pozytywny wpływ na jakość przywództwa w jednostkach samorządu terytorialnego.
9. Budowa wizerunku miasta proekologicznego – mniejsza liczba kilometrów przejechanych przez samochody w mieście to realny pozytywny efekt dla miasta.

10. Możliwość podniesienia liczby mieszkańców miasta, a co za tym idzie wpływów podatkowych – samorządy grodzkie zamiast rywalizować o dochody z PIT z powiatami pierścieniowymi, powinny sprawić, by życie w centrum miasta dawało lepsze warunki niż mieszkanie na obrzeżach metropolii.
11. Obniżenie kosztów funkcjonowania dla przedsiębiorstw – wiele z korzyści osiągniętych przez samorząd (logistyka) jest także potencjalnymi korzyściami firm działających w przestrzeni kompaktowego miasta.

W rozwoju urbanistycznym rzadko zdarza się, aby wypracowane rozwiązania modelowe mogły zostać zrealizowane w 100%. Jednak przedstawione tutaj tezy i uwarunkowania powinny dostarczyć silnych argumentów polskim samorządowcom, aby rozważnie myśleć o rozwoju przestrzennym miast. Nie zawsze to, co większe (vide włączanie przedmieść miasta w celu statystycznego podniesienia liczby jego mieszkańców – casus Białegostoku), jest lepsze dla mieszkańców.

Bibliografia

- Fazlagić J. (2017), *Poradnik innowacyjnego samorządowca*, Poltext, Warszawa.
- Fazlagić J. (2018), *Kapitał intelektualny w polskich powiatach*, Wydawnictwo UEP, Poznań.
- Jałowiecki B., Szczepański M. (2006), *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Katz B., Bradley J. (2013), *The Metropolitan Revolution. How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy*, Brookings Institution Press, Washington D.C.
- Ogrodnik K. (2015), *Idea miasta zwartego – definicja, główne założenia, aktualne praktyki*, „Architecturae et Artibus”, nr 4.



Narodowy Instytut Samorządu Terytorialnego powstał w 2015 r.
Jest państwową jednostką budżetową podległą MSWiA.
Działa na rzecz dalszej profesjonalizacji samorządu terytorialnego i administracji publicznej.

EKSPERTYZY NIST, ul. Zielona 18, Łódź 90-601
Sekretariat tel. +48 42 633 10 70
e-mail: sekretariat@nist.gov.pl