

**SILA** *RUCHNARODOWY.NET*  
**POLSKOŚCI!**



**RUCH  
NARODOWY**

**PROGRAM  
SAMORZĄDOWY**

**WYBORY 21 PAŹDZIERNIKA 2018**

# **SIŁA POLSKOŚCI!**

## **PROGRAM SAMORZĄDOWY RUCHU NARODOWEGO**

Konwencja Samorządowa Ruchu Narodowego  
Warszawa, 1 września 2018 r.

Osoby zainteresowane przekazaniem uwag lub propozycji uzupełnień do programu prosimy o przesłanie wiadomości na adres [biuro@ruchnarodowy.net](mailto:biuro@ruchnarodowy.net)

Adres do korespondencji: Ruch Narodowy, ul. Noakowskiego 10/12, 00-666 Warszawa

Bieżące informacje o pracach Ruchu Narodowego, ankieta rekrutacyjna oraz więcej danych kontaktowych na stronie oraz na profilu na twitterze:

**[WWW.RUCHNARODOWY.NET](http://WWW.RUCHNARODOWY.NET)**

**[@RUCHNARODOWY](https://twitter.com/RUCHNARODOWY)**

Nie jesteśmy partią dotowaną z budżetu państwa. Utrzymujemy się ze składek członkowskich oraz darowizn sympatyków. Jeśli chcesz wesprzeć nas w naszej pracy na rzecz Ojczyzny możesz to zrobić przekazując nam darowiznę na poniższe dane:

**NR KONTA: 03 1020 1026 0000 1602 0334 7762**

Ruch Narodowy  
ul. Noakowskiego 10 lok. 12  
00-666 Warszawa  
tytułem: Darowizna

Redaktor naczelny - Michał Wawer  
Opracowanie graficzne - Witold Tumanowicz

© Wszelkie prawa zastrzeżone. Ruch Narodowy 2018

## **SPIS TREŚCI**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>WSTĘP</b> .....   | <b>3</b>  |
| <b>1. KONTROLA NAD IMIGRACJĄ</b> .....   | <b>4</b>  |
| <b>2. WSPIERANIE REPATRIACJI POLAKÓW</b> .....   | <b>6</b>  |
| <b>3. CENTRUM NAPROTECHNOLOGII W KAŻDYM WOJEWÓDZTWIE</b> .....   | <b>8</b>  |
| <b>4. WSPARCIE RODZICÓW PRZEZ PAŃSTWO</b> .....  | <b>11</b> |
| <b>5. AKTYWIZACJA MŁODZIEŻY</b> .....  | <b>12</b> |
| <b>6. PRZYWRÓCENIE EDUKACJI W ZAKRESIE PRZYSPOSOBIENIA OBRONNEGO</b> .....                                 | <b>14</b> |
| <b>7. EDUKACJA ZAWODOWA I SZKOLNICTWO ZAWODOWE WYŻSZE</b> .....  | <b>15</b> |
| <b>8. AKTYWNA POLITYKA MIESZKANIOWA</b> .....  | <b>16</b> |
| <b>9. WSPIERANIE MAŁEGO BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO</b> .....   | <b>17</b> |
| <b>10. ZWALCZANIE NADUŻYĆ DEWELOPERÓW MIESZKANIOWYCH I DĄŻENIE DO PRZYJAZNEGO NOWEGO BUDOWNICTWA</b> ..... | <b>19</b> |
| <b>11. POWRÓT DO TRADYCJI W SFERZE ARCHITEKTURY I URBANISTYKI</b> .....                                    | <b>20</b> |
| <b>12. REFORMA SYSTEMU PLANOWANIA I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO</b> .....                              | <b>22</b> |
| <b>13. ESTETYKA PRZESTRZENI PUBLICZNEJ</b> .....   | <b>24</b> |
| <b>14. CZYSTE POWIETRZE W POLSKICH MIASTACH</b> .....  | <b>25</b> |
| <b>15. TWORZENIE SYSTEMÓW ROWERÓW MIEJSKICH I ŚCIEŻEK DO BIEGANIA</b> .....                                | <b>27</b> |
| <b>16. ROZWÓJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ – MIEJSKIEJ I PODMIEJSKIEJ</b> .....                                  | <b>29</b> |
| <b>17. WPROWADZANIE INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA RUCHEM MIEJSKIM</b> .....                          | <b>31</b> |
| <b>18. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I KOLEJOWEJ</b> .....  | <b>32</b> |
| <b>19. ROZWÓJ OBSZARÓW WIEJSKICH</b> .....   | <b>34</b> |
| <b>20. PRZENIESIENIE CZĘŚCI CENTRALNYCH INSTYTUCJI PAŃSTWOWYCH POZA WARSZAWĘ</b> .....                     | <b>36</b> |
| <b>21. OBRONA CYWILNA</b> .....  | <b>37</b> |
| <b>22. UCZCIWOŚĆ I TRANSPARENTNOŚĆ W ADMINISTRACJI SAMORZĄDOWEJ</b> .....                                  | <b>38</b> |
| <b>23. SPOJRZENIE WOJEWÓDZKIE</b> .....  | <b>39</b> |
| WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE .....   | 39        |
| WOJEWÓDZTWO KULAWSKO-POMORSKIE .....   | 42        |
| WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE .....  | 48        |
| WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE .....   | 50        |
| WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE .....  | 51        |
| WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE .....  | 56        |
| WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE .....  | 58        |
| WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE .....   | 61        |
| WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE .....   | 63        |
| WOJEWÓDZTWO PODLASKIE .....  | 70        |
| WOJEWÓDZTWO POMORSKIE .....  | 73        |
| WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE .....  | 77        |
| WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE .....   | 82        |
| WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE .....  | 85        |
| WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE .....  | 89        |
| WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE .....   | 93        |

## **WSTĘP**

Ruch Narodowy proponuje politykę inną niż wszystkie dominujące partie III RP – politykę opartą nie tylko na sprawnym marketingu, ale też na rzetelnej pracy programowej i ambicji realizowania polskiego interesu narodowego. Obecnie dominującym modelem partyjnym w Polsce jest model wodzowski. Systemowe partie polityczne nie idą do wyborów w celu realizacji konkretnych postulatów lub idei, ale jedynie z zamiarem wyniesienia do władzy konkretnej osoby lub grupy osób. Prowadzi do przemiany polityki w plemienną wojnę, gdzie poszczególne polityczne „armie” nie różnią się na poziomie programowym prawie niczym, a różnice między nimi są sztucznie tworzone przez media. Gdy jedna partia wodzowska dochodzi do władzy, robi dokładnie to samo co inna – a ich przedstawiciele potrafią w kwestiach programowych zmieniać zdanie co miesiąc i łatwo przechodzić z jednego ugrupowania do innego. Taki model polityki niszczy polską państwowość i suwerenność.

Ruch Narodowy ma ambicję być partią polityczną w najlepszym tego słowa rozumieniu – czyli organizacją, której celem jest realizacja przemyślanego programu politycznego. Ze sformułowaniem tego programu nie czekamy do czasu zdobycia władzy – wręcz przeciwnie, we własnym gronie działaczy, a także w ramach szerokiego obozu narodowego cały czas prowadzimy pracę intelektualną i programową.

Efektom tej pracy i przedmiotem dalszej dyskusji są kolejne dokumenty programowe wydawane przez Ruch Narodowy. Nie są to takie „programy”, jakie wydają konkurencyjne partie – często kilkustronicowe dokumenty zawierające tylko zbiór sloganów, lub wręcz prezentacje multimedialne. Nie są to też dokumenty miętke i pozbawione treści – takie jak programy największych partii politycznych, które w zasadzie się między sobą nie różnią i zostały starannie napisane w taki sposób, by każdy czytelnik niezależnie od poglądów musiał się z nimi zgodzić. Dążymy do tego, by nasze dokumenty były wyraziste, stawiały konkretne tezy i nadawały się do praktycznej realizacji.

Programowa myśl narodowców nie jest zawieszona w ideologicznej próżni. Podstawowym wymaganiem, jakie sobie stawiamy, jest zgodność naszego programu z nauką Kościoła Katolickiego. Szeroko czerpiemy też z dorobku intelektualnego 150 lat istnienia obozu narodowego i z tradycyjnej myśli konserwatywnej. Wszystkie te nurty staramy się twórczo rozwijać i w nowoczesny sposób zastosować do otaczającej nas rzeczywistości społecznej i politycznej. Stawiamy na sprawdzone rozwiązania i ewolucyjną zmianę naszego państwa – bez utopijnego konstruktywizmu i postulatów zniszczenia wszystkiego, zanim zaczniemy budować od nowa.

Dwa lata po opublikowaniu Programu Politycznego oddajemy w Państwa ręce jego kluczowe uzupełnienie – Program Samorządowy. W pierwszej części programu przedstawiamy propozycje Ruchu Narodowego na potrzebne naszym zdaniem ogólne reformy, które należy wprowadzić na terenie całego kraju – często na poziomie ustawowym. W drugiej części prezentujemy rozdziały poświęcone poszczególnym województwom – odpowiedzi na problemy regionalne i lokalne, przygotowane przez członków RN mieszkających i działających w tych województwach.

Zarząd Główny Ruchu Narodowego

## **1. KONTROLA NAD IMIGRACJĄ**

Niekontrolowana imigracja do Polski stała się realnym i powiększającym się problemem. Udało nam się uniknąć katastrofalnych skutków imigracji z państw muzułmańskich, jednak masowy napływ obcokrajowców zza naszej wschodniej granicy jest obecnie ogromnym wyzwaniem. Kolejne rządy konsekwentnie rozpowszechniają teorię, że zjawisko to jest dla Polski korzystne, i udają, że nie dostrzegają rodzącego się kryzysu.

Masowa imigracja ze Wschodu wywołuje różnego rodzaju negatywne skutki dla państwa polskiego. Powoduje między innymi zaniżanie wynagrodzeń pracowników na terytorium całej Polski, co pogłębia problem masowej emigracji na Zachód. Polscy pracownicy zmuszeni są do konkutowania z pracownikami ukraińskimi i często tracą pracę lub muszą przyjąć znacznie niższą zapłatę – a w efekcie częściej decydują się na wyjazd do krajów Zachodniej Europy, gdzie mogą liczyć na bardziej atrakcyjne wynagrodzenie. Napływ taniej siły roboczej ze Wschodu sprzyja także rozrostowi „szarej strefy” i nielegalnego zatrudnienia, i na dłuższą metę pogarsza jakość polskiej produkcji (wskutek m.in. bariery językowej i dużej rotacji pracowników-cudzoziemców).

Wysoka liczba imigrantów z Ukrainy skutkuje także zjawiskiem gettoizacji – tworzeniem się zamkniętych społeczności ukraińskich, których członkowie nie integrują się z polskim społeczeństwem, nie uczą się języka polskiego i pielęgnują poczucie obcości albo wręcz wrogości wobec otoczenia. Dotyczy to w szczególności imigrantów źle wykształconych i niewykwalifikowanych. Gettoizacja sprzyja narastaniu ukraińskiego szowinizmu, co objawiło się już w kilku miastach m.in. przez nielegalne banderowskie manifestacje. W dłuższej perspektywie będzie to prowadzić między innymi do wzrostu przestępczości – w tym do pojawienia się w Polsce zjawiska przemocy na tle etnicznym, niewystępującego u nas przez ostatnie kilkadziesiąt lat.

Wszystkie te problemy są konsekwencją wieloletnich zaniedbań w polityce imigracyjnej naszego państwa – w tym również władz i instytucji samorządowych.

Na poziomie centralnym cały czas brakuje spójnej polityki imigracyjnej, a kolejne zmiany w prawie dotyczącym cudzoziemców są iluzoryczne i nie stanowią odpowiedzi na potrzeby. Źle funkcjonuje także system deportowania cudzoziemców przebywających w Polsce nielegalnie – imigrantowi, który utracił prawo pobytu, praktycznie nie grozi przymusowy wyjazd.

Na poziomie regionalnym natomiast pogłębia się paraliż urzędów odpowiedzialnych za kontrolę napływu cudzoziemców. Urzędy wojewódzkie, odpowiedzialne m.in. za wydawanie zezwoleń na pobyt i pracę, są niedofinansowane i fatalnie zorganizowane, a załatwienie przez nie jakiegokolwiek sprawy trwa miesiącami. Z kolei powiatowe urzędy pracy, których zadaniem jest weryfikowanie, czy cudzoziemiec wykonujący dany zawód jest potrzebny w danym miejscu – całkowicie przestały wykonywać swoje zadanie i w czysto automatyczny sposób wydają zgody wszystkim imigrantom.

Sytuacja ta wymaga szybkich i zdecydowanych zmian. Konieczne jest zarówno stworzenie nowych narzędzi kontrolowania napływu imigrantów, jak i lepsze wykorzystywanie możliwości obecnie istniejących:

- Na poziomie centralnym niezbędne jest opracowanie jasnej polityki imigracyjnej dla samorządów. Konieczny jest także pogłębiony nadzór rządu nad urzędami wojewódzkimi i urzędami pracy w zakresie kontrolowania napływu imigrantów. Dopuszczenie do nadmiernego rozrośnięcia się społeczności imigranckiej w danym regionie jest przykładem rażącego naruszenia obowiązków i funkcjonariusze odpowiedzialni za to zaniechanie powinni być z tego odpowiednio rozliczeni.
- Każdy samorząd już na poziomie gminy powinien mieć możliwość przedstawiania swojego zapotrzebowania na pracowników z zagranicy. Wpisywanie się w to zapotrzebowanie powinno być warunkiem podstawowym (choć nie jedynym) dla uzyskania wizy pracowniczej lub zezwolenia na pobyt i pracę. Na lokalny rynek powinni być dopuszczani wyłącznie imigranci dysponujący deficytowymi umiejętnościami, którzy nie będą stanowić taniej konkurencji dla polskich pracowników. Następnym krokiem powinno być stworzenie scentralizowanego systemu oceniania potrzeb polskiego rynku pracy, który powinien stać się podstawą regularnie aktualizowanego systemu kwot i kryteriów imigranckich. Oprócz kryteriów ekonomicznych powinny zostać wprowadzone także kryteria innego rodzaju, uzależnione m.in. od obywatelstwa i religii imigranta. Weryfikacja kryteriów powinna się odbywać już na etapie wydawania wizy przez polską placówkę dyplomatyczną.
- Konieczne jest usprawnienie i dofinansowanie działania Straży Granicznej. Dotyczy to zarówno aspektu wewnętrznego, tj. deportowania przebywających w kraju nielegalnych imigrantów, jak i aspektu zewnętrznego, tj. uszczelnienia ochrony granic. Jest to szczególnie ważne obecnie, gdy przez terytorium Ukrainy mogą napływać do Polski dżihadysty wracający do Europy po upadku Państwa Islamskiego.
- Spośród milionów Polaków, którzy wyjechali na Zachód, wielu może być zainteresowanych powrotem do kraju, o ile zapewni się im odpowiednie warunki. Każda gmina powinna dążyć do wdrożenia takich programów i strategii, aby zachęcać naszych rodaków do powrotu z emigracji, a nie faworyzować obcokrajowców w podejmowaniu pracy i osiedlaniu się w Polsce.
- Samorząd powinien działać na rzecz ograniczenia gettoizacji nowych przybyszów. Każda większa grupa cudzoziemców reprezentuje określoną tożsamość, dlatego konieczna jest stała kontrola integracji danej grupy społecznej w lokalnym wymiarze. Samorząd powinien dysponować również narzędziami umożliwiającymi odebranie prawa pobytu i skuteczną deportację cudzoziemców odmawiających integracji z polskim społeczeństwem, w tym zwłaszcza imigrantów łamiących prawo.



## **2. WSPIERANIE REPATRIACJI POLAKÓW**

Jedno ze sztandarowych haseł obozu narodowego, często pojawiające się na naszych manifestacjach brzmi: „Chcemy repatrianta, a nie imigranta!”. Aktualna polityka państwa w zakresie wspierania repatriacji jest realizowana w sposób wybitnie niewystarczający. Tylko ok. 20% gmin przyjęło w latach 2000-2016 chociaż jedną rodzinę. W 2017 roku sprowadzono do Polski zaledwie 525 osób, rok wcześniej – 282.

W bazie „RODAK”, w której gromadzone są dane z konsulatów, znajdują się aktualnie dane ok. 2700 osób (2625 z raportu NIK z 2013 – ostatnia pewna i ogólnodostępna dana), zakwalifikowanych do repatriacji, jednak czekających na zaproszenie z polskiej strony. Należy zwrócić uwagę, że każda z tych osób ma prawo do przesiedlenia się z rodziną. Jest to oczywiście tylko bardzo niewielka część osób rzeczywiście kwalifikujących się do repatriacji, ponieważ po zakończeniu akcji repatriacyjnych z lat 50. na terenie ZSSR pozostawał jeszcze ponad milion Polaków (szacunek z 1970). Nawet jeżeli zdecydowana większość pozostała w części europejskiej, to nawet dziś społeczność polską w samym tylko Kazachstanie szacuje się na 34 tysiące, w azjatyckiej części Rosji na 47 tysięcy. Poza tym postulujemy repatriację nie tylko w rozumieniu ustawy, czyli z azjatyckiej części byłego Związku Radzieckiego, ale też stwarzanie mechanizmów przyciągania rodaków z jego europejskiej części.

Na poziomie samorządu istnieje możliwość zapraszania rodzin wytypowanych do repatriacji poprzez gminy, nie jest ona w praktyce jednak wykorzystywana ze względu na wygórowane wymagania stawiane przed wystosowaniem formalnego zaproszenia, które m. in. sprowadza się do stworzenia przez samorząd miejsca pracy dla repatrianta, gdyż inaczej trudno jest zagwarantować jego zatrudnienie. Uważamy, że już z poziomu polityki centralnej należałoby znieść wymóg zagwarantowania potencjalnemu repatriantowi pracy – zwłaszcza, gdy potencjalny repatriant ma wyższe wykształcenie lub pożądaną zawód techniczny, a także w gminach, w których bezrobocie jest poniżej pewnej wysokości np. 2/3 średniej krajowej. Oczywiście nie znaczy to, że gminy nie powinny podejmować działań ułatwiających repatriantom znalezienie pracy.

Problemem w pozyskiwaniu nowych osób zainteresowanych powrotem do Polski są również trudności w dotarciu do informacji o możliwościach osiedlenia na drodze repatriacji, a z drugiej strony – informacji o aktualnym poziomie życia w Polsce, również poza dużymi miastami. Uważamy, że część budżetów przeznaczonych na promocję (w szczególności tak modne aktualnie lokowanie marek miast w popularnych serialach) należy przekierować na zwiększenie rozpoznawalności, ale i zachęcanie do przyjazdu właśnie wśród rodaków za wschodnią granicą. Należy do tego wykorzystywać również mechanizm miast partnerskich.

Dodatkowo należy nałożyć obowiązek informowania na stronach miast nie tylko o rozwiązywaniu problemów repatriantów już w Polsce, jak to ma miejsce obecnie, ale również o tym, jak zacząć samą procedurę, lub chociaż przekierowanie do centralnego serwisu na ten temat, który również powinien być stworzony oraz dostępny co najmniej po rosyjsku i angielsku. Planowany serwis powinien zawierać też wypowiedzi osób, które pomyślnie przeszły procedurę, bo niemożność znalezienia takich właśnie świadectw jest jedną z głównych przyczyn rezygnacji już na etapie wypełniania wniosków

o zakwalifikowanie się do wpisania do bazy „RODAK”. Stworzenie bogatego portalu internetowego nie wymaga poniesienia wielkich kosztów, a znacząco zwiększy dostępność informacji.

Do największych problemów, z jakimi spotykają się repatrianci już po ukończeniu procesu, należą braki w posługiwaniu się językiem polskim w piśmie oraz trudności w aklimatyzacji niepolskich małżonków, w skrajnych (niestety nie tak rzadkich) przypadkach zakończone rozwodem. Postulujemy, żeby gminy aktywnie korzystały z możliwości, jakie daje rozdział 4b ustawy o repatriantach, i przydzielały „osoby wspierające”, jak najszerzej kierując do tego zadania wolontariuszy oraz działaczy organizacji pozarządowych.

Konieczne jest uproszczenie procedur i zmniejszenie wymagań dokumentacyjnych. Nie możemy pozwolić też, aby niewykorzystane pieniądze były przeznaczane na tworzenie kolejnych synekur, jak powołana w grudniu 2017 Rada ds. Repatriacji, która zdołała się zebrać dopiero w marcu 2018.

Należy też powiązać długość objęcia opieką zdrowotną repatriantów z długością pobytu w ośrodku adaptacyjnym, żeby nie dochodziło do kuriozalnych sytuacji, gdy wydano decyzję o przedłużeniu pobytu w ośrodku, a jej beneficjent, który zachoruje np. w setnym dniu pobytu w ośrodku, nie może skorzystać z pomocy lekarza.

Proste zwiększenie środków pieniężnych przeznaczonych na programy repatriacyjne nie poprawi sytuacji – pokazuje to przykład Wrocławia, gdzie z miejskich środków udało się powiększyć kwoty refundowane z budżetu centralnego dwukrotnie i nie przyniosło to większych efektów, jak również fakt niewykorzystania rezerwy centralnej przeznaczonej na refundowanie gminom wydatków na repatriację. Jeśli chcemy w Polsce repatriantów, musimy szukać rozwiązań systemowych i zapewnić samorządom swobodę działania.



### **3. CENTRUM NAPROTECHNOLOGII W KAŻDYM WOJEWÓDZTWIE**

Liczba ludności Polski zmniejsza się. Szacuje się, że w 2050 roku w naszym kraju będą żyły 34 miliony Polaków, czyli o około 4,5 miliona mniej niż obecnie. Według Głównego Urzędu Statystycznego wprawdzie w 2017 roku urodziło się dwadzieścia tysięcy dzieci więcej niż rok wcześniej, ale wzrosła też liczba zgonów. Przyrost naturalny jest w dalszym ciągu coraz niższy. Wciąż jesteśmy jednym z najszybciej starzejących się społeczeństw w Unii Europejskiej.

Ten stan rzeczy nie wynika z tego, że Polacy nie chcą mieć dzieci. Jak podaje Warsaw Enterprise Institute, zaledwie 4% Polaków twierdzi, że nie chce mieć dzieci w ogóle. Z badań Instytutu wynika, że w Polsce dominuje preferencja modelu rodziny 2+2. Rodzina z jednym dzieckiem to preferencja zaledwie 5% Polaków.

Z drugiej strony aż 90 proc. Polaków uważa, że polityka prorodzinna w Polsce jest źle zorganizowana. Mobilizacja rządu w tej kwestii ogranicza się do jednorazowych rozwiązań: zasiłki, becikowe, dłuższy urlop wychowawczy dla mam, płatny urlop ojcowski, czy ostatnio 500+ na drugie i kolejne dzieci. Potrzebne więc są konkretne rozwiązania systemowe.

Okazuje się, że coraz więcej Polaków cierpi na niepłodność – z danych Polskiego Towarzystwa Ginekologicznego wynika, że co roku problem ten dotyka 1,5 mln par małżeńskich. Nietrudno policzyć, że gdyby tylko w części rodzin dotkniętych niepłodnością pojawiły się dzieci, możemy łatwo osiągnąć stabilny, dodatni przyrost naturalny.

Niepłodność staje się już nie tylko zagadnieniem medycznym, ale i społecznym problemem, z którym zmaga się co piąta para rodziców. Problemem w polskim leczeniu jest brak rozwiniętych technologii i metod leczenia, o których w polskiej służbie zdrowia zapomniano. W polskich gabinetach lekarskich nie leczy się par dotkniętych niepłodnością kompleksowo, nie przykłada się uwagi do metod rozpoznawania płodności, a w zdecydowanej większości jedynie ogranicza się do podawania szkodliwych leków hormonalnych bez odpowiedniego zdiagnozowania rzeczywistych, szczegółowych przyczyn niepłodności.

Niepłodność może wynikać z bardzo wielu różnych przyczyn, niekoniecznie dotyczących bezpośrednio układu rozrodczego kobiety. Według badań w 40% problem z płodnością dotyczy organizmu kobiety, a w 40% - mężczyzny. 20% wypadków to problemy wspólne. Zgodnie z danymi Światowej Organizacji Zdrowia WHO tzw. czynnik męski w niepłodności małżeńskiej stanowi nawet 45% przypadków, z czego 20% wypadków niepłodności dotyczy wyłącznie mężczyzny. Nadmierny stres, zanieczyszczenia środowiska, nieprawidłowa dieta, stosowanie leków sterydowych, używki, choroby np. cukrzyca, schorzenia tarczycy, anemia – to tylko najczęstsze przyczyny pogorszenia męskiego zdrowia i kondycji powodujące z płodnością. Problemy z męską płodnością mogą być natury psychiczno-seksualnej. Koncentrowanie się przez naszą medycynę na leczeniu z niepłodności wyłącznie kobiet stanowi więc ignorowanie problemu męskiej niepłodności i generuje duże niepotrzebne koszty.

Niepłodność definiuje się jako niepowodzenie pary w zajściu w ciążę po roku regularnego współżycia. Zarówno w przypadku mężczyzn, jak i kobiet zjawisko płodności jest złożone i jest wynikiem wielu przyczyn u obydwójga partnerów.

Biorąc pod uwagę liczbę par nie mogących począć dzieci, można uznać, że niepłodność jest jedną z główną przyczyn malejącego przyrostu naturalnego. Tylko wprowadzenie kompleksowego programu jej leczenia może temu zaradzić. Jednak, jak wynika z wielu raportów, w naszym kraju wciąż niewiele osób stać na profesjonalne leczenie. Brakuje też dostępu do nowych technologii i metod leczenia oraz kontaktu z lekarzami specjalistami. Pary, które chcą skorzystać z opieki specjalistów w dziedzinie niepłodności muszą pokonywać często długą drogę, by móc skorzystać z leczenia.

Para małżeńska, która stara się o potomstwo, jest jednostką integralną. Stąd też leczenie powinni podejmować oboje małżonkowie. Parom małżeńskim trzeba zaproponować łatwiejszy dostęp do diagnostyki oferującej dokładne określenie stopnia zaburzenia zdrowia prokreacyjnego, tak aby we właściwym czasie możliwe było określenie przyczyny problemu z płodnością, a w konsekwencji – podjęcie właściwego leczenia.

Taką diagnostykę zapewni łatwiejszy dostęp do NaProTechnologii. Ta metoda leczenia wykorzystuje dokładny zapis cyklu kobiety, który odwzorowany jest w karcie obserwacji w oparciu o metodę Creight Model FertilityCare System. Formuła ta dostarcza bardzo dużą ilość istotnych informacji o procesach hormonalnych jakie zachodzą w każdym cyklu, przy jednocześnie relatywnie prostym sposobie prowadzenia obserwacji. W efekcie bezinwazyjnej obserwacji, bez ingerencji w psychikę małżonków, także przy pomocy nierzadko okazuje się, że przyczyny problemów z płodnością mogą leżeć poza układem ginekologicznym pacjentki. W ramach leczenia podkreśla się rolę stylu życia, diety, poziomu stresu, a także poważnie bierze się pod uwagę zaburzenia zdrowia w innych obszarach organizmu człowieka.

NaProTechnologia rozwija się nadal i rozszerza swoje spektrum oddziaływania poprzez nowe badania i postęp nauki doskonaląc w ten sposób jakość i efekty leczenia. Leczenie to jest bezpieczne dla kobiety i mężczyzny, szanuje ich godność i respektuje relację małżeńską, a także jest stosunkowo tanie. Dzięki NaProTechnologii kobiety mają możliwość poznania i zrozumienia przyczyn objawów, które powodują u nich dyskomfort.

Efektywność leczenia NaProTechnologią przy zaburzonej płodności wynosi do 80% skuteczności. Oczywiście dla każdej przyczyny problemu z płodnością i dla każdej pary skuteczność ta może być inna. Zależy to od wielu czynników, m.in. takich jak: wiek czy czas starania się o poczęcie. Celem najważniejszym jest przywrócenie zdrowia, tak aby do poczęcia mogło dojść w sposób naturalny w zdrowym organizmie kobiety.

Jeżeli sytuacja wymaga wdrożenia postępowania chirurgicznego, to jest to również częścią leczenia. W NaProTechnologii wykorzystuje się wszystkie znane i dostępne we współczesnej medycynie metody leczenia farmakologicznego i chirurgicznego, które w pełni współpracują z układem rozrodczym kobiety.

Jako Ruch Narodowy stoimy więc na stanowisku, że dostęp do tej metody powinien być łatwiejszy i bardziej dogodny niż obecnie. Obecnie ciężar finansowania leczenia NaProTechnologią w prywatnych gabinetach pary małżeńskie ponoszą z własnej kieszeni. Wielu nie stać na dokończenie leczenia. Tak nie powinno być – leczenie niepłodności to inwestycja, która przyniesie korzyści nie tylko przyszłym rodzicom, ale wszystkim przyszłym Polakom. Dlatego uważamy, że w każdym województwie powinny powstać Centra NaProTechnologii finansowane przez państwową służbę zdrowia. Powstanie Centrów nie niesie ze sobą nadmiernie wysokich kosztów, mogą one bowiem powstać przy szpitalach wojewódzkich, poszerzając tym samym ofertę tych szpitali. Poprawi to jednocześnie dostępność pacjentów do tej metody i znacznie obniży koszty leczenia.

Samo 500+ i inne transfery finansowe nie poprawią wystarczająco dzietności w Polsce. W małżeństwach, które borykają się z problemem niepłodności bez odpowiedniego wsparcia oraz bez dostępności do nowoczesnych metod leczenia, dzieci mogą nie urodzić się nigdy. Postulatu budowy centrum leczenia niepłodności w celu zwiększenia poprawy dzietności w Polsce nie może i nie powinno zabraknąć w programie żadnej partii prawicowej. Jako Ruch Narodowy zobowiązujemy się do realizacji wszystkich punktów naszego programu, a poprawa zdrowia Polaków jest jednym z najważniejszych.

## **4. WSPARCIE RODZICÓW PRZEZ PAŃSTWO**

Jednym z najistotniejszych problemów współczesnej Polski jest zapaść demograficzna. Jeżeli utrzymają się dotychczasowe tendencje, w ciągu kilkudziesięciu lat liczebność narodu polskiego może zmniejszyć się nawet kilkakrotnie. W perspektywie takiego zagrożenia wszelkie inne wyzwania polityczne i społeczne mają znaczenie drugorzędne – konieczne jest jak najszybsze wdrożenie szerokiej i wielowymiarowej polityki prorodzinnej.

Jedna z podstawowych przeszkód dla zakładania rodziny to obecnie trudność w łączeniu rodzicielstwa z pracą zawodową. Aby rozwiązać lub przynajmniej ograniczyć ten problem, niezbędne jest zapewnienie samorządom odpowiednich narzędzi prawnych do tworzenia i wspierania odpowiednich miejsc opieki nad dziećmi.

W Polsce funkcjonuje obecnie Ustawa o opiece nad dziećmi do lat 3, która umożliwiła samorządom organizowanie opieki dla najmłodszych dzieci w przyjaznych warunkach, jak najbardziej zbliżonych do domowych. Instytucje takie jak finansowane publicznie kluby dziecięce czy dzienni opiekunowie dobrze sprawdziły się w praktyce, a system ten należy dalej rozwijać i upowszechniać.

Kluczowym problemem pozostaje nadal kulejący system opieki nad dziećmi w wieku przedszkolnym (4-6). Liczba miejsc w publicznie finansowanych przedszkolach jest tak niewielka, że zaspokaja jedynie niewielką część potrzeb. Oczywistym i koniecznym rozwiązaniem jest dalsze wsparcie finansowe dla tworzenia nowych przedszkoli; nie powinna to być jednak jedyna odpowiedź. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby narzędzia sprawdzone w opiece nad najmłodszymi dziećmi (takie jak klub dziecięcy) zastosować również wobec dzieci w wieku przedszkolnym. Finansowanie przez samorzady domowych przedszkoli zapewni lepszą opiekę dzieciom i większy komfort psychiczny dla rodziców, a w wielu wypadkach może być formą bardziej efektywną pod względem finansowym.

Uzupełniająco należy także wspierać inne narzędzia polityki prorodzinnej, które mogą stosować samorzady – na przykład różnego rodzaju przywileje dla rodzin wielodzietnych takie jak zniżki na komunikację publiczną.

## **5. AKTYWIZACJA MŁODZIEŻY**

Współcześnie jedną z głównych przywar naszego narodu jest bierność. Większość Polaków nie angażuje się czynnie w ani w działalność na rzecz lokalnych społeczności, ani w funkcjonowanie jakiegokolwiek organizacji pozarządowej. Młodzież, która nie otrzymuje wystarczająco dużo przykładów od dorosłych, również nie przejawia większego zaangażowania do pracy na rzecz dobra wspólnego – narodu i ojczyzny. Osoby dorosłe (które nie wyrobiły w sobie nawyku pracy społecznej i postawy obywatelskiej) obecnie trudno jest zaktywizować. Natomiast u młodzieży pewne nawyki i postawy dopiero się kształtują. Do tego młodzi ludzie posiadają jeszcze mnóstwo zapału i energii, którą powinni właściwie spożytkować.

W sytuacji, gdy młodzieży brak właściwych wzorców, mamy do czynienia z pewnymi patologiami. Młodzież szukając własnego zajęcia sięga po używki, dokonuje aktów wandalizmu czy rozbojów. Z drugiej strony potrafi praktycznie cały czas wolny spędzać przed komputerem, co następnie prowadzi do izolacji społecznej i problemów zdrowotnych. Wobec powyższego, należy aktywnie wspomóc młode pokolenie w obywatelskim i narodowym dojrzeniu, tak aby konkretne decyzje i działania młodzieży prowadziły w przyszłości do umacniania naszego narodu. Młody człowiek powinien obok życia indywidualnego znać równie dobrze życie zbiorowe narodu, którego jest przecież częścią. Obok swoich spraw i interesów osobistych powinien znać sprawy lokalne, sprawy narodowe, interesy narodu i państwa jako całości, a więc interesy najwyższe, dla których należy poświęcić to, czego dla osobistych spraw poświęcić nie wolno. Powinien rozwijać własne talenty i poszerzać zainteresowania. Aktywizacja młodzieży ma wyrobić w nich pozytywne nawyki, które nie tylko przyniosą następnie korzyść dla społeczeństwa i narodu jako ogółu, ale również dadzą młodemu człowiekowi korzyści osobiste. Chcemy więc zadbać o aktywizację i kształtowanie właściwych postaw u młodzieży w duchu miłości do narodu i ojczyzny – poprzez rozwój ich własnych zdolności.

Zasadniczo podstawowymi możliwościami aktywizacji młodzieży są zajęcia pozalekcyjne prowadzone przez nauczycieli. Szkolne kluby sportowe (czyli potoczne SKS-y) bądź koła naukowe z poszczególnych przedmiotów dają możliwość poszerzania swoich zainteresowań i pasji. Sport uczy zdrowej rywalizacji, współpracy czy poświęcenia. Działa ponadto korzystnie na rozwój fizyczny młodych ludzi. Również działalność pozaszkolnych amatorskich klubów sportowych daje możliwość rozwoju fizycznego i aktywizacji młodzieży w ramach sportowej rywalizacji. Musimy przy tym pamiętać, iż sprawność fizyczna jest bardzo ważną cechą, która ma znaczący wpływ na nasze zdrowie. Systematyczna aktywność fizyczna kształtuje również charakter i ducha młodych ludzi. Naszym zdaniem samorząd winien wymiennie wspierać wszelkie inicjatywy mając na celu aktywizację młodzieży m.in. poprzez ich przynależność do amatorskich klubów sportowych. Wsparcie takie powinno zapewnić im sprzęt i zaplecze logistyczne do treningu – adekwatnie do uprawianej dyscypliny sportowej.

Z kolei koła naukowe pozwalają rozwijać i zgłębiać swoje zainteresowania. Własny rozwój młodych ludzi powinien iść w parze z działalnością na rzecz dobra wspólnego. Aktywność w zajęciach pozalekcyjnych powinna wspierać lokalne społeczności i uczyć młodych ludzi pracy na ich rzecz. Poza zajęciami szkolnymi, młodzież powinna mieć możliwość rozwoju czy to kulturalnego w ramach gminnych domów kultury, czy innych organizacji.

Świetnym przykładem pozaszkolnej organizacji wychowawczej, która wpaja pozytywne wartości młodym ludziom, jest harcerstwo. Harcerz ma możliwość rozwoju na wielu płaszczyznach. Rolą samorządu jest stworzenie możliwości działania tego typu organizacjom np. poprzez zapewnienie odpowiedniego lokum na preferencyjnych warunkach (na regularne spotkania, do pełnienia roli magazynu etc.), jak również dofinansowywanie różnych projektów (obozów, rajdów, obchodów rocznic historycznych). Harcerze wspierają swym działaniem lokalne społeczności niejednokrotnie działając w ramach wolontariatu. Jednocześnie krzewią wśród swoich członków ducha patriotyzmu i braterstwa. Dlatego naszym celem powinno być wspieranie tego typu inicjatyw i zachęcanie młodzieży do większego zaangażowania zarówno w rozwój indywidualny, jak i w życie wspólnoty narodowej jako ogółu.



## **6. PRZYWRÓCENIE EDUKACJI W ZAKRESIE PRZYSPOSOBIENIA OBRONNEGO**

Potrzeba bezpieczeństwa to jedna z ważniejszych potrzeb człowieka, a zapewnienie bezpieczeństwa to podstawowy obowiązek państwa wobec obywateli, który realizowany jest m. in. przez edukację. W programie szkoły podstawowej i ponadpodstawowej umieszczono obecnie przedmiot „Edukacja dla bezpieczeństwa”. W świetle podstawy programowej dla tego przedmiotu, główny nacisk położono na okres pokoju, gdzie głównym zagrożeniem są katastrofy i kataklizmy naturalne. Determinuje to treść i sposób kształcenia, dlatego też najwięcej miejsca poświęcono sposobom udzielania pierwszej pomocy i działaniom ratowniczym.

W znacznie mniejszym stopniu zajęto się szeroko pojmowaną obronnością państwa. Tematyka ta uwzględniona jest w ograniczonym stopniu w programie szkół ponadpodstawowych. Tymczasem obecna sytuacja międzynarodowa, wzrost zagrożeń terrorystycznych czy możliwość wojny hybrydowej wymagają wzmożenia działań służących przygotowaniu społeczeństwa do sprostania takim wyzwaniom.

Dlatego Ruch Narodowy proponuje przywrócenie w programie nauczania przedmiotu – „Przysposobienie obronne” w miejsce przedmiotu „Edukacja dla bezpieczeństwa”.

Przedmiot „Przysposobienie obronne” powinien obejmować znacznie szerszy zakres materiału. Oprócz bardzo ważnej części dotyczącej ratownictwa, będzie zaznajamiał m.in. ze strukturą obronną państwa, rodzajami sił zbrojnych czy klasyfikacją środków rażenia. Celem nauczania będzie ukształtowanie postaw proobronnych, przygotowujących do uczestnictwa w praktycznych przedsięwzięciach obronnych. Działania takie powinny być realizowane w porozumieniu z lokalnymi jednostkami wojskowymi, oddziałami Obrony Terytorialnej, Obrony Cywilnej, oraz innymi służbami ratownictwa cywilnego, np. strażą pożarną. Zakres nauczania powinien obejmować również odpowiednie do sytuacji zachowanie przed przyjazdem właściwych służb, a także działanie w przypadku braku pomocy ze strony właściwych struktur. Wykształcenie odpowiednich postaw pozwoli uniknąć paniki i umożliwi służbom sprawne działanie we współpracy z wyedukowanym w tym zakresie społeczeństwem.

„Przysposobienie Obronne” powinno mieć charakter przede wszystkim zajęć praktycznych, kształtujących umiejętności uczniów w ww. zakresie. Zajęcia praktyczne muszą obejmować nie tylko ćwiczenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy, ratownictwa i sposobów ewakuacji, ale również poznanie zasad posługiwania się bronią, zakończone szkoleniem strzeleckim.

## **7. EDUKACJA ZAWODOWA I SZKOLNICTWO ZAWODOWE WYŻSZE**

W Polsce na przestrzeni ostatnich lat doszło do zaniedbania zawodowej edukacji obywateli i położenie nacisku na uczelnie wyższe, które kształcą Polaków często w materii zupełnie bezużytecznej w późniejszym życiu zawodowym. Na jednostkach samorządu terytorialnego spoczywa obowiązek zwiększenia efektywności systemu kształcenia zawodowego dostosowanego do lokalnego rynku pracy. Wiąże się to głównie z wykorzystaniem narzędzi samorządu terytorialnego do wdrożenia przez szkoły oferty edukacyjnej dostosowanej do potrzeb lokalnych przedsiębiorców i pracodawców. Taka edukacja zawodowa powinna przygotowywać do wykonywania zawodów przez specjalistów i profesjonalistów oraz uwzględniać system potwierdzeń otrzymanych kwalifikacji zawodowych. Jednostki samorządu terytorialnego powinny włączyć szkolnictwo zawodowe do modelu kształcenia ustawicznego.

Polska stoi obecnie wobec wyzwań przyszłości związanych z postępem technologicznym. Obserwujemy powstawanie nowych zawodów oraz gwałtowne zmiany na rynku pracy. Samorząd terytorialny powinien odpowiedzieć na te zjawiska poprzez stworzenie wyższego kształcenia zawodowego. Na rynku pracy można dostrzec potrzeby pracodawców, którzy nie potrzebują absolwentów studiów wyższych, ale wykwalifikowanych specjalistów. Istnieją zawody, do których wykonywania nie potrzeba dyplomu magistra, a wykształcenia profesjonalisty.

Analizując relacje między wykształceniem, a rynkiem pracy dostrzegamy potrzebę współpracy między szkołami a przedsiębiorcami, którzy wspólnie powinni przygotować optymalną ofertę edukacyjną. Współpraca może przybierać różne formy, począwszy od stażu zawodowego dla uczniów, praktyk zawodowych czy wprowadzenia dodatkowych zajęć realizowanych przez pracodawców. Dobrą formą współpracy jest klasa patronacka, która polega na objęciu określonej klasy patronatem firmy. Patron i szkoła w zawartej umowie określają proces i sposób kształcenia uczniów. Na takiej formie współpracy korzystają wszystkie podmioty: szkoła w okresie niżu demograficznego i braku uczniów staje się bardziej atrakcyjna; pracodawcy zyskują dzięki dostosowaniu nauczania do profilu firmy i przygotowaniu przyszłych potencjalnych pracowników do wykonywania konkretnego zawodu; zaś absolwenci szkół mają w ten sposób zapewnione zatrudnienie od pierwszego dnia po ukończeniu szkoły.

## **8. AKTYWNA POLITYKA MIESZKANIOWA**

Brak mieszkań i bardzo wysoki (w porównaniu do zarobków) koszt nieruchomości i kredytów to problem, z którym styka się w Polsce większość młodych ludzi. Brak własnego mieszkania to jedna z przyczyn opóźniania decyzji o posiadaniu dzieci, a brak perspektywy na jego nabycie to przyczyna, dla której wielu młodych Polaków zdecydowało się na emigrację. Co więcej, nasze wejście do UE i dołączenie do jednolitego wspólnego rynku spowodowały, że mieszkania w dużych miastach stały się atrakcyjnym dobrem inwestycyjnym, a ich ceny w okresie koniunktury jeszcze bardziej poszybowały w górę. W tej sytuacji dotychczasowe działania rządu z obszaru budownictwa i polityki mieszkaniowej miały w naszej ocenie albo pozorowany, albo bardzo fragmentaryczny charakter. Co gorsza z ekonomicznej perspektywy były to często tzw. źle adresowane transfery, a więc pieniądze statystycznie biednego podatnika trafiające na dopłaty do kredytów konsumenta nierzadko należącego do klasy średniej.

Ruch Narodowy postuluje, by państwo oraz samorzady prowadziły realną politykę mieszkaniową, która nie może polegać na dogadzaniu celującym w klasę średnią deweloperom, ale na uzupełnieniu rynku mieszkaniowego tańszymi i skromniejszymi propozycjami dla tych, którzy są obecnie z niego wykluczeni. Postulujemy w obszarze polityki mieszkaniowej następujące rozwiązania:

- wsparcie prawdziwej spółdzielczości mieszkaniowej poprzez rozwiązania prawne i podatkowe;
- uruchomienie nowych zachęt dla samorządów do rozwijania towarzystw budownictwa społecznego;
- zobligowanie samorządów do budowy tanich mieszkań na wynajem i udzielenie przez rząd wsparcia finansowego na ten cel;
- stworzenie przez rząd instrumentu finansowego zachęcającego do budowania przez deweloperów podaży mieszkań nieco skromniejszych i wyraźnie tańszych, niż aktualna oferta rynkowa.

Ponadto Ruch Narodowy postuluje, aby przepisami prawa zobligować samorzady do takiego gospodarowania nieruchomościami, aby wraz z nową zabudową mieszkaniową z wyprzedzeniem był planowany rozwój sieci drogowej, komunikacji publicznej, terenów zielonych i obiektów sportowych oraz wszelkich usług publicznych, przesądzających o cywilizacyjnym charakterze europejskiego miasta. Mieszkania tańsze lub przeznaczone na wynajem nie muszą oznaczać gorszego standardu urbanistycznego. Przeciwnie – tam, gdzie w inwestycje zaangażowane są władze publiczne, standard projektowania architektoniczno-urbanistycznego powinien być wręcz wyższy, niż w czysto komercyjnych, deweloperskich realizacjach.

## **9. WSPIERANIE MAŁEGO BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO**

Koniunktura na rynku mieszkaniowym (niskie stopy procentowe, wzrost wynagrodzeń, niska stopa bezrobocia, rozwój rynku najmu, napływ obcokrajowców do Polski) od kilku lat sprzyja deweloperom, co przejawia się w wysokiej liczbie oddawanych mieszkań. Mimo to szacuje się niedobór mieszkań w Polsce na 1,5 – 3 miliony mieszkań. Brak perspektyw na zakup domu czy mieszkania jest jedną z istotnych przyczyn emigracji młodych ludzi z Polski.

Programy rządowe – wygaszany Mieszkanie dla Młodych, Fundusz Mieszkań na Wynajem, czy startujący program Mieszkanie Plus – nakierowane są głównie na wsparcie działań deweloperów. Trwają także prace nad projektem ustawy, która ma umożliwić funduszom inwestowanie w lokale mieszkalne na wynajem, co umocni czysto komercyjne traktowanie rynku mieszkaniowego. Działania te jedynie umacniają dominującą pozycję wielkich firm budowlanych opartych zwykle na zagranicznym kapitale, które mają istotny interes w utrzymywaniu wysokich cen mieszkań.

Tymczasem najtańszą formą budownictwa jest budowa domów i mieszkań przez indywidualne osoby i spółdzielnie. Mimo że formy te są pozbawione instytucjonalnego wsparcia i rządowych preferencji, powstające w ten sposób mieszkania i domy są tańsze od zakupu u dewelopera nawet o 40 procent. Jako Ruch Narodowy postulujemy zaprzestanie dyskryminacji prywatnych inicjatyw budowlanych i budownictwa spółdzielczego. Oczekujemy dla tych form budownictwa co najmniej równego traktowania i takiego wsparcia, jakie otrzymują deweloperzy. Wsparcie to powinno obejmować obszary: organizacyjno-prawny, finansowy i proceduralny.

Wsparcie prawne to nowe regulacje ustawowe oraz gwarancje prawa własności dla odświeżonej idei spółdzielczości mieszkaniowej. Spółdzielnie w Polsce w chwili obecnej częściej zarządzają zasobem mieszkaniowym, a nie budują nowe mieszkania. Uregulować prawnie od podstaw należy rodzące się formy wspólnotowe budowania – małe prywatne spółdzielnie, celowe wspólnoty mieszkaniowe, kooperatywy mieszkaniowe. Brak regulacji prawnych zniechęca dzisiaj do uczestnictwa w takich tworzonych oddolnie inicjatywach.

Narzędzia wsparcia finansowego są ogólnie znane, ale wymagają decyzji rządowych i zasilenia z budżetu. Można stosować różne formy, począwszy od ułatwień kredytowych, zabezpieczeń kredytów, dopłat do odsetek kredytów bankowych, dofinansowywaniu wkładów własnych, czy udzielaniu ulg podatkowych. Zasadą powinno się stać znoszenie barier i pobudzanie prywatnych działań „taniego budowania”, a nie blokowanie ich.

Najwięcej możliwości wsparcia widzimy w uproszczeniach procedur związanych z procesem budowlanym. Popieramy proponowane zmiany w prawie budowlanym ułatwiające budowanie przez indywidualne osoby. Nie zniknie jednak potrzeba zorganizowania instytucjonalnej pomocy prawno-technicznej dla osób samodzielnie podejmujących wyzwanie budowy domu czy mieszkania. Do własnego budownictwa powinna zachęcać dostępna pomoc izb budowlanych czy organizacji zawodowych w sporządzeniu projektu budowlanego, uzyskaniu pozwolenia na budowę, czy organizacji i prowadzeniu budowy.

Cały czas brakuje przygotowanych terenów miejskich, w szczególności dla zabudowy jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych. Udostępnienie tych terenów w miastach wymaga zmian w narzucanej przez Unię Europejską polityce miejskiej związanej z zagospodarowaniem przestrzennym. Rozważyć można stosowanie przez miasta i gminy preferencji dla spółdzielni przy poszukiwaniu i zakupie działki. Wsparcie dla prywatnych indywidualnych inicjatyw budowlanych jest także oczekiwanym przyznaniem priorytetu prawu własności w zaspokajaniu potrzeb mieszkaniowych, w miejsce obdarowywania, przydziału czy przyznawania mieszkań z pobudek socjalnych. Wobec deficytu kapitału społecznego cenne jest aktywizowanie młodych Polaków przy budowie domu lub mieszkania "własnymi rękoma". Działanie w ten sposób tworzy więzi z miejscem zamieszkania, sąsiadami i buduje lokalny patriotyzm. **Dodatkowo** prywatna własność nieruchomości jest podstawą tworzenia klasy średniej.

## **10. ZWALCZANIE NADUŻYĆ DEWELOPERÓW MIESZKANIOWYCH I DĄŻENIE DO PRZYJAZNEGO NOWEGO BUDOWNICTWA**

Osiedla zamknięte to coraz powszechniejsza moda i jednocześnie źródło narastających problemów z zagospodarowaniem przestrzeni – nie tylko w dużych miastach. W wyniku braku kontroli nad działalnością deweloperów dochodzi do nadużywania przez nich prawa własności, co wywołuje negatywne skutki zarówno dla mieszkańców nowo budowanych osiedli, jak i całej społeczności miasta. Konieczne jest skuteczniejsze wykonywanie uprawnień samorządów i zadbanie o to, by rozwój miast odbywał się w sposób harmonijny.

Osiedla zamknięte często są skonstruowane w taki sposób, że tworzą nieprzyjemny „więzienny” krajobraz z prywatnymi „spacerniakami” – a co za tym idzie, wywołują atmosferę gettoizacji i alienacji mieszkańców. Konsekwencją jest spadek poczucia wspólnoty i poziomu zaufania między mieszkańcami tej samej ulicy, dzielnicy i miasta. Dodatkowo osiedla zamknięte budowane są często jedno obok drugiego, a płoty dobudowywane są do poprzednich, tworząc nieprzerwany i długi teren odgradzony od świata zewnętrznego. Nierzadko przecinają one naturalne, istniejące wcześniej szlaki komunikacyjne. W ten sposób utrudnia się pieszym i rowerzystom przemieszczanie się po mieście – niejednokrotnie żeby dotrzeć do punktu oddalonego w linii prostej o kilkadziesiąt metrów, konieczne jest pokonanie kilku- lub kilkunastokrotnie dłuższej trasy dookoła kilku zamkniętych osiedli. Chcemy ograniczyć negatywny efekt tworzenia osiedli zamkniętych poprzez wprowadzenie „prawa między”, czyli nałożenia na deweloperów obowiązku pozostawiania publicznie dostępnych przejść pomiędzy nowo budowanymi osiedlami.

Kolejnym negatywnym zjawiskiem towarzyszącym nowemu budownictwu jest bardzo niewielka liczba publicznie dostępnych miejsc parkingowych wokół nowych osiedli. Deweloperzy w naturalny sposób dążą do zajęcia jak największego terenu budynkami – a nawet te miejsca parkingowe, które zostaną stworzone, są często sprzedawane konkretnym osobom i blokowane „słupkami”. W efekcie nie brakuje osiedli, pod którymi prawie niemożliwe stało się zaparkowanie samochodu przez osoby odwiedzające, dostawców i kurierów, czy nawet właścicieli mieszkań, którzy nie wykupili dla siebie miejsca na parking lub w garażu. W największych miastach często dzielnice nowego budownictwa są mniej przyjazne dla kierowców niż centrum miast! W takiej sytuacji konieczne jest wywieranie przez samorządy presji prawnej na tworzenie przez deweloperów odpowiedniej liczby publicznie dostępnych miejsc parkingowych przy nowych osiedlach oraz współpraca z nimi w zakresie uczynienia nowych dzielnic bardziej przyjaznymi dla kierowców.

Warto promować także tworzenie publicznych terenów zielonych w obrębie terenu osiedla. Miałyby to doprowadzić do powstania większej liczby ogólnodostępnych skwerków, małych parków czy placów zabaw. Dzięki uchwalonej w 2015 roku ustawie wzmacniającej narzędzia ochrony krajobrazu możliwa jest większa kontrola zabudowań, a nawet zakaz grodzenia osiedli. Jako samorządowcy będziemy z tego prawa korzystać roztropnie, by nie burzyć naturalnej tkanki miejskiej.



## **11. POWRÓT DO TRADYCJI W SFERZE ARCHITEKTURY I URBANISTYKI**

Architektura i urbanistyka to nie tylko dziedziny sztuki, ale dziedziny organizacji życia codziennego i warunków, w jakich żyjemy. Wraz z gospodarką przestrzenną i polityką miejską są jednym z obszarów zbiorowej kultury tworzącym ramy dla naszego życia indywidualnego i społecznego.

Współczesna polska architektura mimo działania wielu wybitnych polskich architektów i realizacji pojedynczych unikalnych obiektów jest w zasadzie pozbawiona oryginalnej myśli estetycznej. Stała się wypadkową czynników biznesowych, dostępnych technologii i uśrednionych, postmodernistycznych gustów.

O urbanistyce w ostatnich trzech dekadach trudno mówić, gdyż osiedla mieszkaniowe i zespoły zabudowy biurowej budowane w komercyjnym „bezstylu” nie różnią się od siebie. Dodatkowo mając tendencje do wygradzania i zamykania się nie tworzą uporządkowanych struktur miasta stanowiących ramy dla życia społecznego.

Planowanie przestrzenne zamiast dawać czytelne zasady projektowania i realizacji inwestycji sprowadza się do tworzenia zbiorów zawiłych i nieczytelnych zapisów i formuł prawnych, interpretowanych później w różny sposób przez sądy administracyjne.

W gospodarce przestrzennej nie znaleziono akceptowalnych uregulowań określających dopuszczalny zakres interwencji we własność prywatną przy realizacji celów publicznych. Stosuje się indywidualne uregulowania, raz w pełni chroniąc prawo własności, a kiedy indziej stosując dyktat wywłaszczenia na cele publiczne.

Polityka miejska z celami określonymi w Pakcie Amsterdamskim z 2016 roku i globalnej Agendzie 2030 stała się narzędziem ideologicznej indoktrynacji samorządów polskich miast przez Unię Europejską. W oparciu o dotacje i z wykorzystaniem idei samorządności, próbuje się wytworzyć bezpośrednie zależności, a w konsekwencji podporządkować sobie miasta wyłączać je z wpływów organów władz państwowych.

Krytycznie oceniając obecną sytuację, Ruch Narodowy postuluje powrót do tradycji w sferze architektury i urbanistyki. Powrót nie do konkretnego stylu historycznego obowiązującego w architekturze i urbanistyce czy przyjęcie jednego ze współczesnych konserwatywnych nurtów (jak np. Nowy Urbanizm), lecz powrót do wartości i zasad, którymi kierowali się architekci i urbaniści tworząc klasyczne dzieła.

To powrót do tego co dobre i sprawdzone, do ponadczasowego piękna połączonego z nowoczesną funkcjonalnością. Architektura i urbanistyka winny być służebne wobec jednostki i społeczeństwa kształtować przestrzeń dla potrzeb lokalnych wspólnot. Tradycyjna urbanistyka i architektura tworzy przyjazną ludziom przestrzeń w skali człowieka, tworzy otoczenie w którym ludzie czują się komfortowo i bezpiecznie oraz mogą sprawne i wygodne funkcjonować.

Architektura tradycyjna realizując nowoczesne cele respektuje: zwyczaj, przywiązanie społeczne do norm, skojarzenia historyczne, obyczajowość lokalnych wspólnot i ich kulturę oraz lokalne rzemiosło.

Urbanistyka tradycyjna operuje klasycznym podziałem na przestrzeń publiczną i prywatną. Wykorzystuje w budowie miast typowe elementy tkanki miejskiej: ulicę, plac, skwer, park, bulwar, nieruchomości, kwartał zabudowy. Wielofunkcyjne silne centrum powinno być uzupełniane przez lokalne (dzielnicowe) centra bliższe miejscu zamieszkania. Zespoły mieszkaniowe z włączonym programem usług i handlu mają mieć różnorodny charakter i intensywność. Preferować należy dla usług lokalizacje w zasięgu ruchu pieszego. Środki transportu indywidualnego i zbiorowego powinny być traktowane jako uzupełniające się bez preferencji i eliminacji żadnego.

Stosowanie tradycyjnych zasady sprawia, że miasta mogą rozwijać się organicznie, niemal naturalnie, w oparciu o siły witalne lokalnych społeczności, zaspokajając ich życiowe potrzeby w najlepszy sposób. Nie ma potrzeby i nie można narzucać polskim miastom idei, programów społecznych czy obcych nam wzorów przestrzennych, urbanistycznych i architektonicznych.

Realizacja miasta tradycyjnego budowanego z myślą o człowieku wymaga: ukształtowania wyższych oczekiwań urbanistycznych i architektonicznych wśród mieszkańców i nabywców nowych nieruchomości, unormowania stopnia ochrony własności prywatnej i określenia zakresu strefy publicznej w miastach, wprowadzenia regulacji ograniczających destrukcyjną dla przestrzeni miejskiej zachłanność deweloperów, przyjęcia standardów urbanistycznych (w tym lokalnych), wprowadzenia nadzoru państwowego nad polityką miejską poszczególnych miast.

Rozszerzeniu powinny ulec kompetencje architektów miast – postulujemy, by wymagać uzgadniania projektów urbanistycznych i architektonicznych nowych inwestycji nie tylko pod kątem spełnienia przepisów technicznych i zgodności z prawem, ale również (czy wręcz przede wszystkim) pod kątem zgodności z kanonami piękna rozumianymi jako harmonia nowoczesności, użyteczności, estetyki, ładu przestrzennego, walorów architektonicznych i krajobrazowych.

## **12. REFORMA SYSTEMU PLANOWANIA I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

Obecny system planowania przestrzennego, w tym tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP), jest głęboko dysfunkcyjny. Powszechnie występują różnego rodzaju patologie: nieczytelność i namnożenie przepisów, wielość i zagmatwanie interpretacji, przewlekłość procedur, pozorowanie konsultacji z mieszkańcami, nadużywanie procedur do blokowania inwestycji, upolitycznienie decyzji przestrzennych czy chęć skodyfikowania przez władze wszelkiej działalności w przestrzeni w nadziei osiągnięcia mitycznego ładu przestrzennego.

Aktualnie ok. 1/3 terytorium kraju objęta jest MPZP. Na pozostałym terenie do każdego zezwolenia na budowę prezydent, burmistrz lub wójt wydaje (w teorii po dokonaniu analizy urbanistycznej sąsiedztwa) decyzję administracyjną (tak zwaną „WZ-tkę”). Na terenie gminy funkcjonuje także dokument planistyczny pod nazwą studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP), który nie jest prawem miejscowym, ale określa kierunki rozwoju przestrzennego miasta lub gminy i powinien być uwzględniany przez plany miejscowe.

Dzięki ukształtowanej samodzielności (władztwu planistycznemu), gmina stała się bezpośrednim dysponentem przestrzeni. MPZP opracowują prezydenci, burmistrzowie i wójtowie, a uchwalają rady miast i gmin. Nadzór wojewody sprowadza się do kontroli zgodności z prawem procedury opracowania projektu planu i uchwały zatwierdzającej plan. Brak nadzoru i samowola gmin skutkuje różnymi problemami: z jednej strony zdarzają się przypadki, gdy gmina bezzasadnie ogranicza prawo własności mieszkańców; z drugiej strony bardzo szeroka odpowiedzialność odszkodowawcza organów władzy za skutki wprowadzania planów miejscowych jest dużym obciążeniem budżetowym dla samorządu terytorialnego.

Niewydolność i patologię przepisów systemu planistycznego potwierdza fakt, iż za każdym razem, gdy z przyczyn politycznych konieczna jest sprawność w inwestowaniu i realizacji przedsięwzięć, tworzone są spec-ustawy, które pozwalają działać ponad obowiązującym prawem – w przeszłości były to specustawy „Euro 2012”, autostradowa i drogowa, a obecnie i w przyszłości: spec-ustawy mieszkaniowa i inwestycyjna.

### **PRIORYTETY POLITYKI PRZESTRZENNEJ**

System planowania przestrzennego winien służyć realizacji celów gospodarki narodowej wskazanych przez suwerenną politykę krajową, a nie realizować zewnętrzne cele wykreowane przez Unię Europejską w postaci zideologizowanych pojęć zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego. System prawny z założenia powinien szanować prawo własności przy jednoczesnym usprawnieniu realizacji i doprecyzowaniu zakresu tzw. inwestycji celu publicznego.

Konieczne jest włączenie w system planowania przestrzennego elementów finansowych ustalających jednoznaczne i powszechne reguły współfinansowania urbanizacji przez inwestorów, w tym zwłaszcza zasady skutecznego naliczania i egzekwowania rent planistycznych, opłat infrastrukturalnych i podatków od nieruchomości.

Niezbędne jest także zachowanie zasady hierarchiczności planów zagospodarowania od krajowych przez wojewódzkie do powiatowych i gminnych, wprowadzenie reguły koniecznej zgodności planu

niższego stopnia z planem wyższego stopnia oraz stworzenie ram dla nadzoru merytorycznego wojewodów lub marszałków nad planami zagospodarowania tworzonymi na terenie województwa.

### **KODYFIKACJA PRAWA BUDOWLANEGO I URBANISTYCZNEGO**

Na dłuższą metę spec-ustawy nie uregulują kompleksowo systemu planowania przestrzennego. Konieczne jest stworzenie zbioru przepisów ogólnych, stosowanych przy przygotowaniu i realizacji inwestycji oraz zagospodarowaniu terenu – czyli kodeksu budowlano-urbanistycznego. Kodeks uzupełniany byłby o lokalne przepisy urbanistyczne gwarantujące zachowanie miejscowej specyfiki.

### **POTRZEBA SZYBKICH DORAŻNYCH ZMIAN W PRAWIE**

Niezależnie od prac nad kodyfikacją potrzebne i możliwe są zmiany doraźne w systemie planowania przestrzennego obejmujące między innymi:

- obligatoryjne związanie decyzji („WZ-tki”) z ustaleniami studium SUIKZP,
- wprowadzenie okresu ważności decyzji WZ-tki (2 lub 3 lata), w miejsce obecnej ważności bezterminowej,
- przekształcenie obowiązujących studiów SUIKZP w plany ogólne w zakresie przeznaczenia – funkcji terenów, granic terenu zurbanizowanego oraz standardów i warunków zabudowy,
- uproszczenie procedury opracowywania planów ogólnych (przekształconych obowiązujących studiów SUIKZP) dla obszarów większych niż jedna gmina, w szczególności dla aglomeracji (gmina miejsca wraz z gminami sąsiednimi), a także dla obszaru powiatów,
- wprowadzenie możliwości opracowywania planów zagospodarowania przestrzennego także przez wojewodów lub marszałków,
- wprowadzenie możliwości sporządzania planów miejscowych (szczegółowych), zwłaszcza dla nowych obszarów urbanizacji i większych inwestycji,
- rozszerzenie nadzoru wojewodów nad planowaniem o ocenę merytoryczną planów i ich zgodności z polityką krajową.

## **13. ESTETYKA PRZESTRZENI PUBLICZNEJ**

Trzy lata po wejściu w życie ustawy krajobrazowej polskie miasta w dalszym ciągu są dżunglą billboardów, bannerów i innego rodzaju nośników reklam. Sytuacja zamiast się poprawiać ulega stopniowemu pogorszeniu – coraz powszechniejsze są na przykład ogromne ekrany wyświetlające filmy reklamowe, które przyciągają wzrok i zaśmiecają wizualnie przestrzeń w stopniu o wiele większym niż zwykły, nieruchomy billboard. W miastach straszą olbrzymie reklamy zasłaniające okna mieszkańcom bloków – lub świecące wprost w te okna. Niektóre formy reklamy nie są już tylko kwestią estetyki – potrafią stanowić także zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dekoncentrując lub oślepiając kierowców.

Praktyka pokazała, że samorzady przeważnie nie chcą lub nie potrafią wykorzystać narzędzi stworzonych przez ustawę krajobrazową. Prace nad lokalnymi uchwałami krajobrazowymi ciągną się latami – a nieliczne przyjęte uchwały są potem zaskarżane przez firmy marketingowe i uchylane. Żeby przywrócić polskim miastom estetyczną przestrzeń publiczną, potrzeba rozwiązań bardziej radykalnych. Ruch Narodowy postuluje przeprowadzenie przez rząd kompleksowej diagnozy problemów ze stosowaniem ustawy krajobrazowej, na którą powinna się złożyć analiza postępowań sądowych zakończonych uchynieniem uchwał krajobrazowych, a także pozyskanie od władz samorządowych informacji na temat przyczyn braku przyjęcia takich uchwał. Tak przeprowadzona diagnoza umożliwi wypracowanie odpowiednich rozwiązań, które mogą polegać na przykład na stworzeniu dla władz samorządowych nowych, prostszych w zastosowaniu narzędzi prawnych, lub na zapewnieniu samorządom odpowiedniego wsparcia organizacyjnego i merytorycznego w przygotowywaniu uchwał. Gdyby zaś diagnoza wykazała, że władze samorządowe po prostu nie chcą przyjmować uchwał krajobrazowych – konieczne może się okazać wprowadzenie na poziomie ustawowym pewnych minimalnych regulacji dla rynku reklamowego. Warto przy tej okazji przyjrzeć się także rozwiązaniom, jakie w tym zakresie stosują inne państwa.

Niezależnie od działań rządowych, władze samorządowe powinny zintensyfikować prace nad przywróceniem estetyki przestrzeni publicznej. Samorządowcy Ruchu Narodowego rozliczą władze samorządowe ze stanu tych prac, a w razie potrzeby sami będą je inicjować.

Przy tej okazji warto wysłuchać też opinii mieszkańców. Samorzady powinny zorganizować szerokie badania (w formie np. ankiet internetowych) na temat rzeczywistych oczekiwań lokalnej społeczności – pytając na przykład o to, jakiego rodzaju reklamy powinny zdaniem mieszkańców być akceptowalne w ich otoczeniu, jakie należy wyeliminować, a jakie miejsca w mieście powinny być całkowicie wolne od reklamy.

Nie zawsze zadbanie o estetykę przestrzeni miejskiej wymaga przyjmowania nowych przepisów lub zmieniania istniejących. Praktyka pokazuje, że właściciele nośników reklamowych i reklamodawcy są w wielu sytuacjach otwarci na sugestie ze strony władz samorządowych – często wystarczy odpowiednio uzasadniona prośba, by przeszkadzająca mieszkańcom reklama została usunięta, lub by możliwe stało się wypracowanie kompromisu. Działacze Ruchu Narodowego będą podejmować takie inicjatywy.

## **14. CZYSTE POWIETRZE W POLSKICH MIASTACH**

Zanieczyszczenie powietrza jest jednym z kluczowych wyzwań cywilizacyjnych XXI wieku i wymaga wielowymiarowego, przemyślanego podejścia. Nie jest to problem wyłącznie wielkich miast i nie rozwiąże się go w pełni metodami lokalnymi. Receptą na zanieczyszczenia na pewno nie jest też promowana przez europejską lewicę prymitywna polityka zwalczania energetyki węglowej i ruchu samochodowego.

Ruch Narodowy postuluje tworzenie wszechstronnych strategii na rzecz czystego powietrza – przyjmowanych nie tylko przez rząd, ale także przez każde województwo i duże miasto. Strategia ta powinna z jednej strony wskazywać możliwe do realizacji sposoby na walkę z zanieczyszczeniami, a z drugiej strony – brać pod uwagę potrzeby gospodarki narodowej i konieczność dążenia do energetycznej niezależności naszego państwa. Podstawą takiej strategii powinno być więc zachowanie gospodarki energetycznej opartej na węglu – z przyjęciem jednak realistycznego planu modernizacji i usprawnienia polskiego przemysłu wydobywczego w kierunku ograniczenia ilości produkowanych zanieczyszczeń.

### **OOCIEPLANIE DOMÓW**

Dla skutecznego dbania o czyste powietrze niezbędne jest skuteczne egzekwowanie przepisów istniejących na poziomie centralnym i lokalnym. Jednym z głównych źródeł smogu w niektórych miastach jest nielegalne spalanie odpadów – pokonanie tego procederu wymaga zaostrzenia kontroli, nakładania wysokich kar i dofinansowania służb odpowiedzialnych za egzekucję obowiązujących przepisów. Działania te powinny jednak iść w parze z przedsięwzięciami pozytywnymi – zachętami i dofinansowaniem dla mieszkańców inwestujących w bardziej przyjazne środowisku metody ogrzewania (w tym również oparte na nowoczesnych technologiach wykorzystywania energii słonecznej i koncepcji tzw. domu pasywnego).

### **RUCH SAMOCHODOWY**

Źródłem smogu i zanieczyszczeń jest oczywiście także ruch samochodowy, a zwłaszcza „korki” w dużych miastach. Podejście do tego problemu na terenie całego kraju, jak i poszczególnych miast wymaga dogłębnego przemyślenia. Dążenie do zmniejszenia zatorów drogowych w miastach w żadnym wypadku nie może opierać się na utrudnianiu życia kierowcom. Stanowczo sprzeciwiamy się takim działaniom, jak drastyczne zwiększanie opłat za parkowanie lub wręcz zabranianie samochodom wjazdu do centrów, czy też – co gorsza – celowe likwidowanie miejsc parkingowych (jak to ma miejsce w niektórych miastach). Odpowiedzią na „korki” w miastach powinny być działania pozytywne – zachęcające do korzystania z innych środków transportu lub eliminujące miejsca, gdzie tworzą się zatory. Wymienić tu można przykładowo:

- zwiększanie liczby i częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej,
- obniżki cen biletów autobusowych i tramwajowych (lub wręcz zapewnienie darmowej komunikacji miejskiej),
- poprawa komfortu podróżowania komunikacją miejską (np. wprowadzanie klimatyzowanych autobusów i tramwajów),
- rozbudowa sieci rowerów miejskich,



- przebudowa miejskiej infrastruktury drogowej (zwłaszcza w kierunku likwidowania niepotrzebnych świateł, a także wprowadzania bezkolizyjnych, nad- i podziemnych przejść dla pieszych),
- stosowanie w praktyce systemów ITS (inteligentnego zarządzania ruchem),
- budowa obwodnic,
- a nawet promocja tzw. carpoolingu (wspólnych dojazdów do pracy).

Każde z tych działań przyczyni się do zmniejszenia „korków”, ograniczenia smogu i zwiększenia komfortu życia mieszkańców, bez wprowadzania przepisów wymierzonych bezpośrednio przeciwko kierowcom.

W dłuższej perspektywie czasowej należy promować rozwój ekologicznych technologii w motoryzacji – zwłaszcza pojazdów elektrycznych i nowoczesnych pojazdów na gaz ziemny. Obecnie obserwujemy zwiększenie liczby tego typu pojazdów w komunikacji miejskiej, jednak plany stworzenia odpowiedniej infrastruktury dla osobowych samochodów elektrycznych wciąż istnieją głównie na papierze.

### **WYSYPISKA ŚMIECI I INNE ŹRÓDŁA ZANIECZYSZCZEŃ**

Zanieczyszczone powietrze nie zawsze pochodzi z centrów miast. Znamy w Polsce przypadki, gdzie to właśnie do miasta napływają zanieczyszczenia z miejsc położonych poza ich obrębem – czasami są to wysypiska śmieci położone bezpośrednio za granicą miasta (jak np. w zachodniej Warszawie), czasami zakłady przemysłowe lub jeszcze inne źródła zanieczyszczeń.

Jednym z podstawowych zadań władz samorządowych jest dbanie o to, by tego typu miejsca nie były budowane tam, gdzie mogą szkodzić okolicznym mieszkańcom, oraz by w razie konieczności były przenoszone. Szczególnie w obszarze gromadzenia i przetwarzania odpadów nasze władze państwowe i samorządowe pokazują w ostatnich latach wyjątkową niemoc. Polska staje się „importerem” odpadów z państw unijnych, a nawet z innych kontynentów. Jak dotąd rząd nie potrafi sobie też poradzić z problemem podpalenń wysypisk. Niezbędne jest bardziej aktywne włączenie się władz na wszystkich szczeblach w gospodarkę odpadami.

### **OCHRONA LASÓW**

W perspektywie całego kraju kluczem do zdrowego powietrza jest ochrona naszych lasów. Lasy nie mogą stanowić jedynie zasobu gospodarczego – ich zachowanie i rozwój jest celem samym w sobie i musi się dokonywać nawet w sytuacji, gdy nie jest to finansowo opłacalne. Priorytetem państwa polskiego powinna być obrona lasów państwowych przed kolejnymi próbami ich częściowej lub całkowitej prywatyzacji. Z drugiej strony należy też tworzyć zachęty dla właścicieli gruntów, by tworzyli prywatne lasy.

Ostatnie wydarzenia, tj. spór o wycinkę w Puszczy Białowieskiej w ramach ochrony przed kornikiem, pokazuje też, że cały czas nie mamy wypracowanych procedur działania w sytuacjach zagrożenia dla zespołów leśnych. Odpowiednie plany powinny zostać opracowane z wyprzedzeniem i przyjęte przy współudziale ekspertów, a także z uwzględnieniem doświadczeń innych państw i osiągnięć nauki – tak by ochrona żadnego polskiego parku narodowego lub lasu nie stała się więcej przedmiotem politycznej bijatyki.

## **15. TWORZENIE SYSTEMÓW ROWERÓW MIEJSKICH I ŚCIEŻEK DO BIEGANIA**

Od czasów PRL-u przestrzeń miejska w świadomości wielu ludzi jawi się jako miejsce bezduszne, gdzie ludzie zapominają o podstawowych wartościach i skupieni są wyłącznie na życiu zawodowym. Duża część osób przebywających w mieście podziela to zdanie i traktuje życie w mieście jako etap przejściowy, w każdej wolnej chwili wracając w swoje rodzinne strony. Władze samorządowe próbują odwrócić ten niekorzystny trend i przekonać lokalną społeczność do zmiany postrzegania ośrodków miejskich. W związku z tym pojawiają się coraz to nowsze formy poprawiania jakości życia, tak aby miasto stało się docelowym, atrakcyjnym miejscem życia.

Duża część mieszkańców miast pracuje, podróżuje i spędza czas wolny w trybie siedzącym. Prowadzi to w dłuższej perspektywie do wielu problemów zdrowotnych. Rosnąca świadomość Polaków spowodowała poszukiwanie form aktywności fizycznej, którą można byłoby stosować w tak niesprzyjającym miejscu, jakim według stereotypu jest miasto. Wielu mieszkańców aglomeracji uczęszcza na siłownię, do klubów sportowych, lub wybiera inne zorganizowane formy aktywności fizycznej. Niemniej dla wielu osób jest to zbyt obciążające pod względem czasowym lub finansowym. W tej sytuacji do dyspozycji pozostają dwie podstawowe formy aktywności fizycznej, które są dostępne przez całą dobę – bieganie oraz jazda rowerem.

### **ŚCIEŻKI DO BIEGANIA**

W ostatnich latach notujemy w naszym kraju wyraźny wzrost liczby biegaczy. Jest to niezwykle pozytywny trend, który możemy zaobserwować głównie w miastach, ale nie tylko. Niestety nasze ośrodki miejskie w większości przypadków nie są przyjazne biegaczom. Sytuacja ta powoli zmienia się w poszczególnych miejscowościach, ale jest jeszcze dużo do zrobienia, a tempo zmian powinno się zwiększyć. Uważamy, że budowa lub wyznaczenie ścieżek do biegania powinno być jednym z podstawowych obowiązków samorządów. Trakty te nie wymagają wysokich nakładów finansowych, powinny być wyznaczane na terenach zielonych, miejscach o niskim udziale ruchu samochodowego oraz w miejscach atrakcyjnych pod względem przyrodniczym i historycznym.

Dzięki temu aktywność fizyczną będzie można połączyć z procesem poznawania swojego miejsca zamieszkania, co przekłada się na większe utożsamienie ze swoją miejscowością i lokalną społecznością. Wpisuje się to w nasze hasło środowiskowe: Sport, zdrowie, nacjonalizm!

### **TRASY ROWEROWE**

Na przestrzeni ostatnich lat możemy zauważyć również wzrost liczby kilometrów tras rowerowych w poszczególnych ośrodkach miejskich. Tendencja ta napawa optymizmem, aczkolwiek w wielu miastach efekt ten jest osiągany nadmiernym wysiłkiem i kosztem. Uważamy, że w wielu wypadkach, zwłaszcza w zwartej zabudowie, zamiast budować całkiem nową, odrębną ścieżkę rowerową, prostszym rozwiązaniem jest wydzielenie jej z jedni. Takie rozwiązanie ma kilka pozytywnych aspektów. Przy małym nakładzie finansowym i krótkiej perspektywie czasowej możemy zyskać w naszych miastach wiele kilometrów tras rowerowych, które będą relatywnie bezpieczne dla użytkowników tej infrastruktury.

Nie dotyczy to oczywiście sytuacji, gdy ze względu na bezpieczeństwa lub inne czynniki takie rozwiązanie jest niewskazane. Przykładowo przy drogach wielopasmowych zwykle lepsze jest pozostanie przy obecnej formie budowy dróg rowerowych, czyli tworzenie osobnych ścieżek oddzielonych pasem zieleni. Władze samorządowe powinny zintensyfikować działania na rzecz tworzenia również takich tras.

### **PRZYWRÓCENIE KARTY ROWEROWEJ**

Głównym problem rosnącej fali rowerzystów w polskich miastach pozostaje brak znajomości podstawowych przepisów ruchu drogowego, co powoduje wiele niebezpiecznych sytuacji. Zazwyczaj mają one miejsce na przecięciu drogi rowerowej z jezdnią oraz w sytuacji, gdy rowerzysta jest zmuszony do zjechania z ścieżki rowerowej i włączenia się w ruch uliczny. Strach i niewiedza powodują niebezpieczeństwo na drodze. Część z rowerzystów w tej sytuacji wybiera poruszanie się chodnikiem, co z kolei utrudnia ruch pieszy i również często prowadzi do kolizji.

Biorąc pod uwagę powyższe czynniki opowiadamy się za tym, aby wymagać od każdej osoby korzystającej z roweru posiadania przynajmniej minimalnej wiedzy na temat zasad i przepisów panujących w ruchu drogowym. Wiedza ta powinna być weryfikowana egzaminem, do którego każdy mógłby nieodpłatnie przystąpić w dowolnej szkole publicznej. Wiedza niezbędna do zdania egzaminu powinna być dostępna w formie dostępnych w Internecie materiałów edukacyjnych, a także powinna stanowić element edukacji szkolnej na poziomie podstawowym.

## **16. ROZWÓJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ – MIEJSKIEJ I PODMIEJSKIEJ**

Obecnie w transporcie miejskim istnieje tendencja do wprowadzenia pojazdów o napędzie elektrycznym i gazowym, które są mniej szkodliwe dla środowiska. Mówimy tu przede wszystkim o wymianie taboru autobusowego oraz rozbudowie i modernizacji transportu tramwajowego i kolejowego obsługującego ośrodki miejskie. Jest to niewątpliwie słuszny trend, który pozwala na ograniczenie zanieczyszczania powietrza i poziomu hałasu, i który należy utrzymać oraz wzmocnić.

Tam, gdzie to możliwe i uzasadnione, warto wspierać również transport szynowy, czyli tramwaje, pociągi i metro. Linie tramwajowe często mogą być wykorzystane do zredukowania natężenia transportu samochodowego w strategicznych i newralgicznych miejscach danego ośrodka miejskiego. Praktyka pokazuje, że metro oraz szybka kolej miejska lub aglomeracyjna zaliczają się do najskuteczniejszych narzędzi tworzenia efektywnego systemu komunikacji publicznej dla dużych miast i aglomeracji. Umożliwiają transport dużych grup ludzi na duże odległości w niewielkim czasie i często relatywnie niewielkim kosztem – stworzenie sieci lokalnego transportu kolejowego jest w zasadzie warunkiem rozwoju każdej aglomeracji. Uzupełnieniem tej sieci może być też regularna sieć kolejowa przebiegająca przez miasto – skutecznie jest ona wykorzystywana m.in. w Warszawie, Gdańsku, czy też Łodzi.

Wielu lewicowych aktywistów i ekspertów uważa, iż w mieście nie ma miejsca dla ruchu samochodowego, co uważamy za nonsens. Oczywiście jesteśmy zwolennikami promowania komunikacji zbiorowej, ale nie może odbywać się to kosztem zwalczania ruchu samochodowego. Skuteczne odkorkowanie miast wiąże się z odpowiednią organizacją ruchu, rozwojem infrastruktury i przekonaniem mieszkańców do zalet korzystania z komunikacji miejskiej. Najważniejszym z wymienionych aspektów jest infrastruktura, a w szczególności drogowa. W Polsce od kilku lat panuje trend na ograniczanie ruchu samochodowego w centrach miast i utrudniania życia kierowcom, również na takie absurdalne sposoby, jak celowe likwidowanie miejsc parkingowych.

Sam zamiysł uspokojenia ruchu w centrum jest jak najbardziej pozytywny, powinien się jednak wiązać z możliwością sprawnego dotarcia w ten rejon przy pomocy transportu miejskiego. To zazwyczaj jest niemożliwe, ponieważ w innych rejonach miasta komunikacja stoi w korkach. Każde miasto w zależności od swojej wielkości powinno posiadać obwodnicę zewnętrzną pozwalającą na ominięcie go przez ruch tranzytowy. Ponadto każdy ośrodek miejski powinien posiadać rozbudowany system obwodnic wewnętrznych (osiedlowych i dzielnicowych), który skutecznie pozwalałby na rozładowanie ruchu samochodowego. Niestety w tej materii jest jeszcze wiele do zrobienia w Polsce.

Dopóki nie zostanie zrealizowany powyższy warunek to nie będzie możliwości zbudowania rzeczywiście atrakcyjnej oferty komunikacji miejskiej. Nowy tabor czy inteligentne systemy zarządzania ruchem nie rozwiążą w pełni problemu wąskich gardeł, które paraliżują ruch i znajdują się w każdym mieście.

Najtrudniejszym elementem w budowie sprawnej komunikacji miejskiej jest przekonanie lokalnej społeczności do korzystania z niej. W tym celu należy zapewnić odpowiednią jakość świadczonych usług. Rozumiemy przez to czas podróży oraz jej komfort. Niestety nawet przy wysokim poziomie jakości świadczonych usług przekonanie do zamiany samochodu na np. tramwaj nie będzie łatwym

zadaniem. Istotnym elementem jest również cena przejazdu. Wiele osób wychodzi z założenia, iż woli podróżować własnym środkiem transportu ze względu na stosunkowo niewielką różnicę cenową. W Polsce i Europie coraz większa ilość ośrodków miejskich skłania się w związku z tym ku bezpłatnej komunikacji zbiorowej – wychodząc z założenia, że doraźne zyski z biletów są mniej istotne niż długoterminowe korzyści i zyski wynikające z upowszechnienia komunikacji publicznej i zmniejszenia problemów korków i zanieczyszczeń. W ośrodkach, w których zdecydowano się na wprowadzenie takiego rozwiązania, odnotowuje się sukcesywny wzrost korzystania z komunikacji publicznej.

Komunikacja miejska z całą pewnością nie jest dochodową gałęzią w budżecie samorządowym, a wręcz zawsze generuje straty. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji oczywiście spowoduje wzrost strat, aczkolwiek przy odpowiednim systemie nadawania przywileju podróżowania nieodpłatnie umożliwi zwiększenie zysków w innych sektorach. Budżet samorządowy jest złożoną strukturą, w której pojawiają się zarówno źródła generujące zysk i straty, jednak najistotniejszy jest bilans końcowy.

Transport podmiejski jest łącznikiem między głównym ośrodkiem miejskim a otaczającymi go mniejszymi ośrodkami w ramach jednej aglomeracji. W przyszłości kilka regionów Polski ma szansę osiągnąć status obszarów metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym. Jedną z cech takiego obszaru jest wysoki poziom komunikacji transportowej, jako czynnika determinującego rozwój danego regionu.

Połączenia komunikacyjne w obrębie aglomeracji powinny mieć zróżnicowany charakter, który będzie dopasowany do danego regionu. Optymalnym rozwiązaniem byłoby połączenie wszystkich miast w obrębie aglomeracji połączeniami kolejowymi, aczkolwiek posiadamy świadomość, iż jest to wizja długoterminowa. Niemniej priorytetem pozostaje kolej, której infrastruktura powinna zostać wyremontowana, aby przywrócić przynajmniej parametry techniczne sprzed II Wojny Światowej i sukcesywnie budować zupełnie nowe połączenia, które zlikwidują białe plamy w tej gałęzi transportu. Niestety ten rodzaj transportu jest obciążony kilkudziesięcioletnimi zaniedbaniami.

Połączenia podmiejskie w dużej mierze również będą opierać się na indywidualnym transporcie samochodowym. Spowodowane jest to rozproszeniem urbanizacyjnym, które uniemożliwia wyeliminowanie tej formy transportu. Z racji tego jesteśmy za rozbudową i modernizacją dróg łączących poszczególne miasta i miejscowości w obrębie obszaru aglomeracji oraz tworzeniem na obrzeżach miast parkingów i punktów przesiadkowych umożliwiających korzystanie z zbiorowych środków transportu. Uważamy również, iż lokalne samorzady powinny sprzyjać prywatnym inicjatywom mającym na celu organizowanie transportu zbiorowego. W małych gminach i miejscowościach potrzeba transportowa jest zmienna ze względu na szereg uwarunkowań. Sektor prywatny odpowiednio dostosuje się do zmiennej sytuacji w lokalnych społecznościach.

Każdy region i miasto ma swoją specyfikę i swoje potrzeby w zakresie transportu. W każdym województwie brakuje określonych linii i połączeń kolejowych, a także autostrad i dróg szybkiego ruchu. Ruch Narodowy dostrzega te potrzeby – niektóre z nich wskazaliśmy w programach dla poszczególnych województw. Infrastruktura transportowa jest jednym z kluczowych czynników rozwoju gospodarczego – podstawowym zadaniem każdej władzy państwowej i samorządowej powinno być rozpoznawanie potrzeb w tym zakresie i jak najsprawniejsze odpowiadanie na nie.

## **17. WPROWADZANIE INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA RUCHEM MIEJSKIM**

System transportowy w polskich aglomeracjach jest obarczony wieloma wadami, a ciągły wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe prowadzi do zjawiska kongestii, czyli do paraliżu obecnej infrastruktury miejskiej. Przeciwdziałać temu zjawisku można między innymi poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury transportowej lub spowodowanie ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz zbiorowego. Istnieje jednak jeszcze jeden ważny aspekt usprawniający przepływ transportu w miastach – chodzi tu o inteligentne systemy zarządzania ruchem (ITS), które stosowane są z powodzeniem w krajach rozwiniętych od końca ubiegłego wieku. W Polsce pierwsze poważne próby wprowadzenia tego systemu mają miejsce od początku XXI wieku.

System ITS (Intelligent Transport Systems) jest kompilacją elektroniki, telekomunikacji, technologii informatycznej i inżynierii transportowej, dzięki której jest możliwe zarządzanie, obsługa, zapewnienie bezpieczeństwa i informacji w ruchu miejskim oraz jego bezpośrednie kontrolowanie i planowanie. Pomimo faktu wdrażania systemu w polskich miastach nadal możemy zauważyć niedogodności w poruszaniu się szlakami komunikacyjnymi. W ostatnich latach jesteśmy świadkami wzrostu liczby inteligentnej sygnalizacji świetlnej umieszczanej na skrzyżowaniach, kamer monitorujących ruch, tablic informujących o warunkach pogodowych, prędkości pojazdu, utrudnieniach na drodze, czy zaleceniach dotyczących wyboru trasy. Niewątpliwie narzędzia te ułatwiają poruszanie się na drodze oraz umożliwiają szybszą reakcję podmiotom zarządzającym ruchem. Właściwie zaprojektowany system ITS poprawia przepustowość sieci ulic, zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego, poprawia komfort życia mieszkańców i przynosi oszczędności finansowe na wiele różnych sposobów.

Specyfika każdego miasta i aglomeracji jest zróżnicowana, toteż inteligentny system zarządzania ruchem powinien mieć charakter indywidualny dopasowany do określonego terenu. Niemniej główne mechanizmy działania powinny być ustandaryzowane, tak aby w przyszłości była możliwość połączenia lokalnych systemów w jeden system krajowy, który umożliwiłby sprawniejsze funkcjonowanie ruchu transportowego w Polsce. Obecnie niemal w każdym większym mieście w Polsce wprowadzany jest system ITS – operacja ta wiąże się w większości z przebudową infrastruktury, a tym samym z dużymi nakładami finansowymi. Efekt wprowadzonych rozwiązań jest zróżnicowany. Dla przykładu w Trójmieście i Białymstoku system ITS pozwolił na znaczne usprawnienie ruchu, dla przeciwwagi warto podać przykład Łodzi, gdzie wydano około 80 milionów złotych, a system nie spełnia pokładanych w nim oczekiwań. Samo wprowadzenie ITS nie gwarantuje sukcesu: aby przyniósł on zamierzone efekty, musi być prawidłowo zaprojektowany i wspomagany przez odpowiednio rozbudowaną sieć infrastruktury drogowej.

Ruch Narodowy optuje za opracowaniem dla każdego ośrodka miejskiego popartej analizą strategii transportowej, która będzie uwzględniać obecną sytuację i określi plany rozwoju dopasowane do potencjału regionu. Powinna ona uwzględniać rozbudowę infrastruktury transportowej i projektować organizację ruchu uwzględniającą potencjał inteligentnych systemów zarządzania ruchem. Systemy ITS mimo relatywnie wysokich kosztów związanych z ich wdrożeniem powinny zostać wprowadzone na zdecydowanie większą skalę. Biorąc pod uwagę potencjał naszych uczelni wyższych jesteśmy przekonani, iż systemy tego typu możemy budować w oparciu o polską myśl technologiczną.



## **18. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I KOLEJOWEJ**

### **TRANSPORT DROGOWY**

Odpowiednia liczba i jakość dróg jest od zawsze warunkiem rozwoju ekonomicznego. Miasta i regiony o wysokim dostępie komunikacyjnym z reguły są jednocześnie najbardziej rozwiniętymi ośrodkami gospodarczymi. Każdy inwestor przed uruchomieniem swojej działalności w danej lokalizacji w pierwszej kolejności bada stopień skomunikowania terenu. Mimo pewnego przyspieszenia rozwoju w ostatnich latach, infrastruktura drogowa w Polsce jest w dalszym ciągu niewystarczająco rozbudowana. Dotyczy to zarówno sieci autostrad i dróg ekspresowych, infrastruktury wokół dużych ośrodków miejskich, jak i sieci dróg regionalnych.

Obecnie żadne z największych polskich miast nie może pochwalić kompletną obwodnicą miejską, co przyczynia się to bezpośrednio do zatorów drogowych wewnątrz miast. Wiele do zrobienia jest także na płaszczyźnie wojewódzkiej i powiatowej. Często zdarza się tak, że przez dane województwo przebiega droga szybkiego ruchu, co jest uważane przez władze samorządowe za wielkie osiągnięcie - zapomina się natomiast o połączeniach miast powiatowych z stolicą regionu. Widać to w szczególności na tzw. „ścianie wschodniej”, jednak sytuacja ta dotyczy niemal wszystkich województw. Drogi w obrębie powiatu łączące główny ośrodek miejski z poszczególnymi gminami również wymagają inwestycji w infrastrukturę. Na szczeblu gminnym wiele dróg posiada nieutwardzoną nawierzchnię, co skutkuje ogromnymi problemami w przypadku intensywnych opadów oraz znacząco przyczynia się do braku perspektyw rozwoju w takich miejscowościach. W skali kraju zauważalnym problem jest również niska liczba mostów umożliwiających przeprawę przez mniejsze i większe rzeki. Skutkiem tego jest rozrywanie poszczególnych regionów na sektory, które mimo bliskiej odległości są nieatrakcyjne pod względem komunikacyjnym, co bezpośrednio przekłada się na spadek jakości życia oraz brak atrakcyjności gospodarczej.

Biorąc pod uwagę wszelkie powyżej przedstawione problemy Ruch Narodowy opowiada się za intensywnym rozwojem infrastruktury drogowej. Postulujemy budowę nowych dróg o charakterze międzynarodowym, łączących polskie miasta z naszymi sąsiadami – w szczególności krajami znajdującymi się na wschodzie i południu Europy. Jesteśmy również zwolennikami tego, aby nasze drogi wchodziły w większe ciągi komunikacyjne o charakterze międzynarodowym, które będą korzystne dla interesu państwa Polskiego, takie jak realizowany obecnie projekt Via Carpatia. Konieczna jest również budowa tras szybkiego ruchu łączących wszystkie miasta wojewódzkie, tak aby powstała sprawna sieć drogowa łącząca najważniejsze ośrodki miejskie w kraju. Rozwój infrastruktury drogowej na szczeblu wojewódzkim, powiatowym i gminnym przyczyni się do aktywizacji miejsc wykluczonych społecznie, gdzie do tej pory egzystencja była bardzo utrudniona. Bez odpowiednich inwestycji drogowych na stopniu samorządowym niemożliwe będzie pobudzenie rozwoju gospodarczego tych obszarów.

### **TRANSPORT KOLEJOWY**

Transport kolejowy na naszych ziemiach pojawił się w XIX wieku, a budowa infrastruktury odbywała się niezależnie w trzech różnych zaborach. Efekt tego braku spójności jest widoczny do dzisiaj, gdyż patrząc na sieć torową widać ewidentny brak infrastruktury kolejowej łączącej ośrodki miejskie w współczesnej Polsce. Obecnie w naszym kraju wiele mówi się o modernizacji kolei – o wymianie

taboru, remontach stacji kolejowych oraz torowisk i rozproszeniu rynku przewoźników. Jednak ta propaganda sukcesu nie może przesłonić nam faktu, że od lat 90. straciliśmy w Polsce około 8 tysięcy kilometrów obsługiwanych torowisk. Pod względem szybkości przejazdu obecnie nadal mamy gorsze osiągi niż kolej z czasów II RP – dopiero pomału zbliżamy się do standardu, który panował niemal 100 lat temu!

Sytuacja ta wynika z braku nakładu finansowego w utrzymanie i rozbudowę infrastruktury. Wiele tras, które niegdyś funkcjonowały (w szczególności tras lokalnych) należałoby wybudować zupełnie od nowa. Brak na nich elektryfikacji, a same tory położone są na drewnianych podkładach, które uniemożliwiają obecnie korzystanie z torowiska. Problem dotyczy zarówno przewozów pasażerskich, jak towarowych.

Polska potrzebuje sprawnego systemu połączeń kolejowych między największymi ośrodkami miejskimi w kraju. Chodzi tu o połączenia o prędkości w przedziale 200-300 km/h – aby móc osiągnąć takie parametry niezbędne będą gruntowne remonty niektórych torowisk oraz budowa zupełnie nowych elementów infrastruktury kolejowej. Polityka władz w ostatnich dotycząca kolei miała głównie na celu przywrócenie standardów z czasów II RP – niestety rozumując w ten sposób, będziemy nadal sto lat za innymi państwami.

Opowiadamy się za budową infrastruktury kolejowej łączącą miasta, w których nigdy kolej nie funkcjonowała. Chcemy, aby w przyszłości każde miasto powiatowe było połączone w ten sposób ze stolicą województwa. Na trasach łączących miasto powiatowe z miastem wojewódzkim normą powinna być prędkość w granicach 120-130 km/h. Nie możemy również pominąć budowy kolei dużych prędkości +300 km/h, które powinny mieć charakter łączący duże polskie miasta oraz udział w transporcie międzynarodowym. Oczekujemy od wielu lat na wybudowanie tzw. Linii „y”, która oprócz przejazdów krajowych miałaby nas również połączyć min. z Pragą i Berlinem.

Ważnym elementem jest integracja elementów infrastruktury punktowej, czyli dworców z innymi gałęziami transportu – przede wszystkim myślimy tu o szerokorozumianym transporcie miejskim. Obecnie niestety dochodzi do sytuacji, gdzie stacja kolejowa znajduje się na uboczu z brakiem łatwego dojazdu komunikacją miejską, co bezpośrednio wpływa na brak atrakcyjności tego środka transportu w danej lokalizacji. Ponadto warto zaznaczyć brak komunikacji kolejowej z dużą częścią lotnisk w naszym kraju. Jest to istotny problem, który występuje zarówno w transporcie osobowym, jak towarowym.

W czasach PRL kolejowy transport towarowy był niezwykle istotną gałęzią gospodarki – od czasu transformacji ustrojowej jego znaczenie spadło. Biorąc pod uwagę współczesne realia uważamy, iż tego rodzaju transport może i powinien odgrywać ważną rolę. Polska korzystając z swojego położenia geograficznego może stać się bardzo ważnym graczem w przepływie towaru na linii wschód-zachód, ale także na linii północ-południe. Do tego potrzebna jest jednak sprawna infrastruktura kolejowa wraz z terminalami przeładunkowymi oraz pełną integracją z infrastrukturą drogową, morską i lotniczą. Jest to duża szansa, która może zmienić oblicze gospodarcze naszego kraju.

## **19. ROZWÓJ OBSZARÓW WIEJSKICH**

Zmiany zachodzące na polskiej wsi w ciągu ostatnich lat miały charakter nierównomierny i od czasu transformacji ustrojowej duża część tych regionów boryka się z tymi samymi problemami. Najważniejszym wyzwaniem regionów rolniczych jest brak stałej opłacalności prowadzenia działalności rolnej, uzależnionej od koniunktury – wahań cen produktów rolnych. Dlatego coraz częściej postuluje się wielofunkcyjność obszarów wiejskich – rozumianą jako promocję prowadzenia na wsi działalności innej niż tylko rolnicza.

Wiele regionów wiejskich sprostało współczesnym wyzwaniom, natomiast nadal możemy zaobserwować opóźnienie cywilizacyjne na wsi. Nie da się stworzyć kompleksowej, jednej wizji obszarów wiejskich, dodatkowo realizowanej z centralnej pozycji. Dla rozwiązania lokalnych problemów konieczne jest zaangażowanie najniższego szczebla samorządu terytorialnego - gminy oraz lokalnej społeczności. To przede wszystkim gminy powinny odpowiedzieć na potrzeby mieszkańców, wyzwania społeczno-ekonomiczne, przestrzenne czy inwestycyjne. Najniższy szczebel samorządu ma również narzędzia, aby w najszybszy i najbardziej przyjazny sposób odpowiadać na potrzeby mieszkańców i rozwiązywać lokalne problemy z uwzględnieniem różnych interesów. Takie działanie jest niezbędne m.in. w przypadku klęsk żywiołowych, chorób (np. aktualnie ASF) i innych trudności, z którymi muszą radzić sobie polscy rolnicy.

1. Aktualnym wyzwaniem dla polskiej wsi i gmin wiejskich jest migracja, która następuje głównie do sąsiadujących miast lub zagranicę. Część gmin wyludnia się i tym samym liczba ludności wiejskiej w Polsce zmniejsza się. Dodatkowo województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie, świętokrzyskie mają największy odsetek ludności zagrożonej ubóstwem. Samorząd powinien prowadzić działania mające na celu poprawę konkurencyjności gospodarstw rolnych i poprawę zbytu produktów żywnościowych. Może to polegać na tworzeniu narzędzi służących skróceniu łańcucha dostaw towarów rolnych według zasady „from field to table”, co stworzy dobrą sytuację dla wzmocnienia pozycji rolnika jako dostawcy i zagwarantuje konsumentom możliwość zaopatrzenia się w zdrową i świeżą żywność. Najbardziej oczywistym sposobem na realizację tego postulatu jest dołożenie starań, by w każdym mieście została wydzielona przestrzeń na targowisko, do którego indywidualni rolnicy mieliby łatwy dostęp.
2. Największą barierą dla rozwoju wsi jest słabo rozwinięta infrastruktura techniczna i brak komunikacji publicznej. Prawie połowę dróg na wsi stanowią nieutwardzone drogi, z których duża część wymaga modernizacji. Część polskich gmin położona jest poza siecią kolejową lub leży przy połączeniach o niskich parametrach, z jednoczesnym brakiem integracji z innymi środkami transportu zbiorowego. Należy zauważyć, że dostępność, charakter i jakość infrastruktury publicznej warunkuje możliwość dojazdu do pracy, szkoły poza miejscem zamieszkania oraz rozwój przedsiębiorczości.
3. Istotny problem stanowi brak efektywnego systemu energetycznego. Przystarzałe linie nie są gwarancją stałych dostaw prądu, co powoduje problemy nie tylko u konsumentów, ale też u potencjalnych przedsiębiorców. Konieczna jest modernizacja sieci energetycznej, ale również dywersyfikacja źródeł energii, w tym także z odnawialnych źródeł energii, głównie z surowców produkowanych lub przetwarzanych w gospodarstwie (np. biogaz).
4. Aby skutecznie odpowiedzieć na potrzeby obszarów rolnych potrzeba zaangażowania gmin i przygotowania oraz wdrożenia strategicznego planu rozwoju gminy, uwzględniającego warunki

życia lokalnego społeczeństwa, politykę gospodarczą państwa i regionu oraz zaangażowanie mieszkańców, regionalnych liderów, stowarzyszeń. Należy zauważyć, że obszary wiejskie w swoim głównym założeniu powinny realizować cele rolnicze i tak również gmina powinna projektować plany zagospodarowania przestrzennego. Mieszkańcy wsi, w tym również osoby przeprowadzające się na wieś z miasta, muszą liczyć się z uciążliwościami, jakie wiążą się z prowadzeniem produkcji zwierzęcej i roślinnej, takimi jak nieprzyjemny zapach czy hałas.

5. Zmiana struktury rolnictwa i wielkości gospodarstw rolnych oznacza dla samorządów wyzwanie polegające na wspieraniu małych gospodarstw w reorientacji na działalności pozarolniczą. Samorząd terytorialny posiada narzędzia, za pomocą których może dawać impuls do takiej zmiany. Musi uwzględnić przy tym tworzenie miejsc pracy w sektorze pozarolniczym bez zmiany miejsca zamieszkania. Wpływ na to może mieć ściąganie inwestycji (w pierwszej kolejności krajowych), które realnie mogą poprawić sytuację mieszkańców. Zadanie to powinno uwzględniać również konieczność stworzenia dobrej sieci komunikacyjnej łączącej wieś z miastami. Jednostki samorządu terytorialnego powinny podejmować działania, które będą wspierać rozwój przedsiębiorczości m.in. przez zmianę mentalności urzędniczej na proaktywną i wspierającą małe firmy, a także poprzez ułatwienia administracyjne. To przyjazny urząd ma być inspiratorem dla podejmowania działalności gospodarczej, pierwszym konsultantem i doradcą. Należy wspierać lokalną społeczność poprzez np. działania na rzecz podnoszenia kwalifikacji osób już dorosłych, i przygotowanie dla tej grupy kursów zawodowych lub doszkalających, niwelujących zjawisko wykluczenia społecznego. Na danym obszarze wiejskim należy przeprowadzić rozeznanie, jakie zawody są i będą w najbliższej przyszłości atrakcyjne, że względu na rozwój danego obszaru.
6. Każda gmina, również wiejska, musi posiadać dostęp do szerokopasmowego internetu – jest to konieczne przy takim rozwoju technologii i celem uniknięcia wykluczenia społecznego. Internet jest obecnie kluczowym narzędziem dla edukacji i rozwoju drobnej przedsiębiorczości.
7. Zadaniem samorządu jest również promowanie zrównoważonego rozwoju przez zachowanie różnorodności biologicznej, ochronę środowiska i dziedzictwa naturalnego, ale też przez rozwijanie i promowanie agroinnowacji, technologii w rolnictwie i przemyśle rolno-spożywczym.
8. Rozwój społeczny, zaspokajanie potrzeb socjalnych, kulturowych i edukacyjnych to w dalszym ciągu wyraźnie niedoinwestowane obszary polityki wobec terenów wiejskich. Problem pogłębiają sytuacje nieprawidłowego rozmieszczania funduszy, które często zupełnie nie odpowiadają lokalnym potrzebom. Aktywizacja mieszkańców, rozwój i ochrona dziedzictwa naturalnego, lokalnej historii, popularyzowanie lokalnej tradycji i kultury – to zadanie dla każdej gminy i lokalnej społeczności.

## **20. PRZENIESIENIE CZĘŚCI CENTRALNYCH INSTYTUCJI PAŃSTWOWYCH POZA WARSZAWĘ**

Jednym z elementów pogłębiających przesadnie metropolitalny status Warszawy jest ogromna koncentracja urzędów i innych instytucji państwowych w stolicy. Praktycznie każdy organ władzy, poza oczywiście organami samorządowymi i lokalnymi, ulokowany został właśnie w Warszawie.

Tymczasem w zasadzie brak jakiegokolwiek racjonalnego uzasadnienia dla takiej koncentracji. Wiele urzędów centralnych może z powodzeniem spełniać swoje zadania z innych miast wojewódzkich, czy nawet jeszcze mniejszych miejscowości. Należą do nich instytucje o samodzielnym charakterze (jak np. Urząd Patentowy, czy Trybunał Konstytucyjny), oraz instytucje sprawujące krajowy nadzór nad podlegającymi im organami lokalnymi (jak np. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, czy Naczelny Sąd Administracyjny). W Warszawie powinny pozostać jedynie instytucje, które muszą być ulokowane w stolicy ze względów prestiżowych (parlament, ministerstwa) lub praktycznych (np. Komisja Nadzoru Finansowego ze względu na konieczność funkcjonowania w pobliżu Giełdy Papierów Wartościowych).

Zmiana siedziby kilkunastu czy kilkudziesięciu urzędów może wydawać postulatem mało znaczącym dla całego życia społecznego, trzeba jednak pamiętać o tym, że każda z tych instytucji to setki lub tysiące miejsc pracy niższego i wyższego szczebla w miejscowości, w której urząd będzie ulokowany – zarówno w samym urzędzie, jak w i obsługujących go firmach. Posiadanie siedziby centralnej instytucji podniesie również symboliczną rangę takiej miejscowości i zwiększy jej rozpoznawalność.

Zmiana taka wymusi również większą mobilność polityków, urzędników i prawników, z których wielu spędza w tej chwili całe życie w Warszawie, w całkowitym oderwaniu od realiów regionalnych. W dłuższej perspektywie może to mieć istotne znaczenie psychologiczne w funkcjonowaniu parlamentu, rządu i całego aparatu administracyjnego.

## **21. OBRONA CYWILNA**

Obrona Cywilna to system mający na celu ochronę ludności, zakładów pracy i urzędów użyteczności publicznej, dóbr kultury, ratowanie i udzielanie pomocy poszkodowanym w czasie wojny oraz współdziałanie w zwalczaniu skutków klęsk żywiołowych i katastrof.

W wielu krajach system ten działa doskonale jako służba pomocnicza w czasie nadzwyczajnych sytuacji, takich jak katastrofy czy klęski żywiołowe. W Polsce Obrona Cywilna rzadko praktycznie służy pomocą obywatelom w stanie zagrożenia, i istnieje głównie „na papierze”.

Dramatyczne akcje ratownicze w 2017 roku pokazały słabe przygotowanie państwa na takie wydarzenia. Występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych wymaga sprawnego i skoordynowanego działania już na poziomie gminy. Aby tak się stało, trzeba ukierunkować Obronę Cywilną na działania w czasie pokoju.

Zadanie to jest o tyle proste, iż przepisy regulujące działania w takich sytuacjach już istnieją, nie ma więc potrzeby tworzenia nowych aktów prawnych. Konieczne jest za to wprowadzenie ich w życie i wyegzekwowanie od każdej gminy:

- 1) Powołania realnie działającej jednostki Obrony Cywilnej. Szefem Obrony Cywilnej na poziomie gminy jest - wójt, burmistrz, prezydent miasta.
- 2) Stworzenia dla OC magazynu. Przykładowe wyposażenie magazynu powinno obejmować:
  - a) namioty, plandeki, brezent;
  - b) żywność w puszkach, makarony, kasze itd.;
  - c) kuchenki do przygotowania tej żywności;
  - d) jednorazowe sztućce, talerze;
  - e) koce, śpiwory;
  - f) apteczki pierwszej pomocy.
- 3) Rozpoczęcia akcji promocyjnej dotyczącej roli, zadań i sposobów działania OC.
- 4) Szkolenia mieszkańców gminy z reagowania w sytuacjach klęsk żywiołowych.
- 5) Prowadzenia szkolenia z pełnej pierwszej pomocy (nie tylko sztuczne oddychanie i masaż serca). Jest to bardzo istotne w sytuacjach, kiedy nie można liczyć na szybkie dotarcie pomocy medycznej.
- 6) Prowadzenia promocji indywidualnego przygotowania się ludności cywilnej na sytuacje kryzysowe. Obejmuje to w szczególności umiejętność odpowiedniego przygotowania gospodarstw domowych do sytuacji braku zaopatrzenia, komunikacji, prądu. Polakom potrzebna jest wiedza, co robić w takich sytuacjach i jak zgromadzić minimalne zapasy żywności i sprzętu.

Jednostki OC w każdej gminie umożliwiłyby natychmiastowe działanie w razie potrzeby. W ciągu kilku godzin pozwoliłyby zapewnić najlepsze możliwe zaplecze dla poszkodowanych, jak i dla służb walczących ze skutkami katastrofy naturalnej.



## **22. UCZCIWOŚĆ I TRANSPARENTNOŚĆ W ADMINISTRACJI SAMORZĄDOWEJ**

Korupcja i marnotrawstwo to w polskich samorządach nadal bardzo poważny problem. Problem ten przybiera najrozmaitsze formy, z których najbardziej oczywistą są wielomilionowe przekręty na szkodę mieszkańców – przykładem takiego zjawiska jest przestępcza reprivatyzacja, przy której przestępcy w całym kraju wykorzystywali sfałszowane dokumenty i korupcyjne układy z urzędnikami, żeby bezprawnie zajmować wartościowe nieruchomości. Wyjaśnianie afery reprivatyzacyjnej nie posuwa się naprzód wystarczająco szybko, a wiele wskazuje na to, że przestępstwa ujawnione w Warszawie to tylko wierzchołek góry lodowej.

Obok działań przestępczych bardzo poważnym problemem jest jednak także ogromne marnotrawstwo. Może ono polegać na wydawaniu olbrzymich pieniędzy na rzeczy całkiem zwyczajne – tak jak w Kielcach, gdzie władze miasta zbudowały „najdroższe przystanki świata”, czyli wiaty po 400 000 złotych za sztukę. Może polegać też na tym, że pieniądze podatników wydawane są na cele, na które nigdy nie powinna być wydana ani złotówka – przykładem może być wystawienie i późniejsze odbudowywanie przez władze Warszawy słynnej „Tęczy” na placu Zbawiciela.

Ruch Narodowy zobowiązuje się podjąć walkę z korupcją i marnotrawstwem. W każdym województwie powinien być przeprowadzony szczegółowy audyt, mający na celu pokonanie marnotrawstwa – wykrycie w samorządowych budżetach takich wydatków, których finansowania można zaprzestać bez żadnej szkody dla mieszkańców, a także wydatków, które w kolejnych latach można zmniejszyć. Ważnym celem audytu powinno być także wykrycie przypadków nielegalnych działań korupcyjnych z przeszłości i pociągnięcie do odpowiedzialności osób winnych takim działaniem.

Zwalczaniu patologicznych zjawisk w sektorze publicznym sprzyja także podniesienie transparentności działań władz samorządowych. Postulujemy, by (na wzór Sejmu RP) każdy organ uchwałodawczy w województwie z sejmikiem na czele był zobowiązany do publikowania w Internecie protokołów z obrad oraz informacji o sposobie głosowania przez poszczególnych radnych nad każdą uchwałą. Ułatwi to kontrolę publiczną, dokonywaną przez dziennikarzy i zwykłych obywateli, która dzisiaj jest raczej iluzoryczna.

Udział obywateli we władzy można zwiększyć także wprowadzeniem obywatelskiej inicjatywy uchwałodawczej. Odpowiednio duża grupa mieszkańców danej gminy, powiatu lub województwa powinna mieć możliwość złożenia projektu uchwały, do którego organ samorządu na danym szczeblu będzie musiał podjąć dyskusję i głosowanie.



## **23. SPOJRZENIE WOJEWÓDZKIE**

### **WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE**

Niniejszy program Ruchu Narodowego dla terenu Dolnego Śląska stanowi odpowiedź na długoterminowe wyzwania, jakie stoją przed Narodem Polskim w naszym województwie.

Program bierze pod uwagę fakt, że większość problemów miejscowego społeczeństwa jest następstwem trwającej od dekady antypolskiej polityki władz centralnych oraz władz samorządowych, a jeszcze wcześniej systemu komunistycznego, które to w pełni świadomie doprowadziły Naród do pauperyzacji, niespotykanej w historii emigracji oraz do rozkładu wielu tradycyjnych wartości, które go spajały. Z powyższych względów za priorytetowe uznano działania, które będą nakierowane – **tam, gdzie jest to możliwe na poziomie samorządowym** – na zwalczenie przyczyn zapaści, a nie ich objawów.

#### **1. Działania na rzecz budowy obwodnic miast tranzytowych na Dolnym Śląsku**

Ruch Narodowy zapowiada działania mające na celu skłonienie inwestorów publicznych do budowy obwodnic miast tranzytowych, co skutkować będzie ich znacznym odciążeniem przez ruch kołowy oraz poprawą bezpieczeństwa mieszkańców.

#### **2. Ujawnienie operatów szacunkowych oraz audyt transakcji, gdzie przedmiotem przeniesienia prawa własności na rzecz osób trzecich były nieruchomości publiczne**

W związku z pojawianiem się w przestrzeni publicznej informacji o zbywaniu nieruchomości miejskich po rażąco zaniżonych cenach, jak również wobec odmowy niektórych urzędów publikowania operatów szacunkowych, na podstawie których ustalano wartość zbywanych nieruchomości (co ma miejsce we Wrocławiu), Ruch Narodowy opowiada się za jawnością całości okoliczności dotyczących przenoszenia prawa własności mienia publicznego – w tym także operatów szacunkowych. Tym samym Ruch Narodowy postuluje zbadanie, czy prawo własności nieruchomości publicznych nie było przenoszone na podmioty trzecie po zaniżonej wartości, z pokrzywdzeniem gmin.

#### **3. Aktywizacja zawodowa oraz pomoc ludziom bezdomnym**

Okres niedoboru na rynku rąk do pracy może przysłużyć się procesowi wychodzenia z bezdomności oraz aktywizacji zawodowej. Ruch Narodowy stoi na stanowisku, że środki publiczne winny być przekierowywane przede wszystkim na zapewnienie naszym własnym, bezdomnym rodakom pomocy w zapewnianiu stałego meldunku i faktycznego miejsca zamieszkania, co winno ułatwić im znalezienie pracy, wszak dla większości pracodawców brak stałego adresu jest podstawową barierą dla legalnego zatrudnienia takich osób.

#### **4. Promowanie własnej przedsiębiorczości, likwidacja opłat lokalnych oraz likwidacja straży miejskich**

Członkowie Narodu Polskiego nie mogą być prześladowani za to, że na publicznych ulicach i placach wykazują aktywność życiową (np. poprzez handel płodami z własnych ogródków działkowych), podczas gdy grupy zagranicznych żebraków nie niepokojone zaczepiają mieszkańców miast i turystów. Tym samym Ruch Narodowy zapowiada uwolnienie drobnej przedsiębiorczości, jak również likwidację opłat miejskich ją krępujących.

Likwidacji winny ulec także formacje straży miejskiej, jako struktury całkowicie nieprzydatne i stanowiące obciążenie dla budżetu, zaś tak zaoszczędzone środki należy przeznaczyć na pozostałe cele przedstawione przez Ruch Narodowy.

#### **5. Działania na rzecz wychowania w duchu patriotyzmu i przeciwdziałanie demoralizacji**

Mając na uwadze potrzebę szerzenia wśród dzieci i młodzieży postaw patriotycznych, tj. umiłowania Ojczyzny i stawiania jej wyżej niż własne interesy, Ruch Narodowy pragnie uruchomić programy szkolne i pozaszkolne, których zadaniem będzie zakorzenianie w nich poczucia, że każde pokolenie reprezentuje nie tylko siebie, ale także swoich przodków oraz tradycję narodową i państwową. Celem Ruchu Narodowego będzie wpajanie wśród uczniów dumy z bycia Polakami oraz nauczanie, że z faktu przynależności do Narodu wynikają wobec niego powinności, które realizować się mogą m.in. poprzez wolontariat, oddawanie krwi, działalność społeczną i lokalną. Wskazane programy mają tym samym służyć aktywizacji młodych ludzi do działania we własnym imieniu, czego nie jest w stanie w żadnym wypadku zapewnić współczesny system nauczania, hodujący generacje pasywnych odbiorców instrukcji. Ruch Narodowy pragnie także koordynować współpracę strzeleckich klubów sportowych ze szkołami oraz aktywizację uczniów w zakresie nabywania przez nich umiejętności obrony swoich rodzin i Ojczyzny.

Jednocześnie zważyć należy, że Polska jest obecnie polem aktywności zinstytucjonalizowanych środowisk siejących zgorzenie i demoralizację, których głównym celem jest przeniknięcie do przedszkoli i szkół, gdzie będą mogły przedstawiać homoseksualizm, sodomie i pedofilię jako zjawiska normalne i społecznie pożądane. Ruch Narodowy zapowiada blokowanie dostępu takich podmiotów do szkół, w tym także – niezależnie od sprawowanej władzy – pomoc rodzicom w wytaczaniu procesów cywilnych nauczycielom i dyrektorom za dopuszczanie do procesu deprawowania ich dzieci.

#### **6. Działania sprzyjające asymilacji imigrantów**

Otwarcie granic na ludy Wschodu doprowadziło do bezprecedensowego zalewu Polski przez obcokrajowców, co w szczególności dotyczy mieszkańców Ukrainy. W aktualnej sytuacji trudno przewidywać, dla ilu z nich Polska jest jedynie przystankiem w drodze na Zachód, jednak z pewnością duży ich odsetek będzie chciał na stałe osiedlić się w Polsce. Aby uniknąć procesu gettoizacji Ruch Narodowy postuluje ułatwianie ludności tej przyjmowanie polskiej tożsamości narodowej poprzez działania zmierzające do uświadamiania jej polskiego pochodzenia, co faktycznie dotyczyć może milionów Ukraińców, wielowiekowych, pozytywnych związków tej ludności z Polską, jak również różnic cywilizacyjnych między oboma krajami, które przemawiają za tym procesem.

## **7. Sprowadzenie polskiej ludności z Syberii i Kazachstanu**

Polityka sprowadzania przez władze centralne i samorządowe do kraju obcokrajowców, podczas gdy w tym samym czasie na terenie Syberii i Kazachstanu wciąż przebywają setki tysięcy Polaków, których przodkowie byli zsyłani tam począwszy od Insurekcji Kościuszkowskiej, jest procesem haniebnym. Ruch Narodowy stoi na stanowisku, że wszelkie środki finansowe i nieruchomości, dobrowolnie przeznaczane przez władze samorządowe na cele recepcji migrantów zarobkowych (za wyjątkiem służących ich asymilacji narodowościowej), winny być w całości przeznaczane na potrzeby sprowadzania Polaków z ww. obszarów.

## **8. Przywrócenie dumy z polskości w przestrzeni publicznej, pamięci o wielowiekowej polskości tej Ziemi oraz ludobójstwie kulturowym Narodu Polskiego**

Przechodząc po ulicach polskich miast można odnieść wrażenie – w następstwie wszechobecnych emblematów – że są one przede wszystkim pod kuratelą organizacji międzynarodowej, jaką jest Unia Europejska. Z tego względu Ruch Narodowy pragnie, aby na znaczących budynkach użyteczności publicznej – w tym w szczególności na wieżach ratuszowych – zostały w sposób stały wywieszane polskie barwy narodowe. Mają przypominać one osobom piastującym funkcje publiczne, że reprezentują oraz pracują dla całego Narodu.

Jednocześnie należy promować i przypominać społeczeństwu, w tym także za sprawą trwale wznoszonych pomników, że ziemie Dolnego Śląska mają historycznie wielowiekowe związki z Narodem Polskim, co skutkowało tym, że na przełomie XIX i XX wieku istniały na tym obszarze zwarte społeczności polskie o miążdżącej przewadze ludnościowej (np. Oława, gdzie w owym czasie 90% mieszkańców mówiło językiem polskim), zaś idea „niemieckiej spuścizny” jest niczym innym jak radością z kulturowego ludobójstwa Polaków ten region zamieszkujących.

## **WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE**

Województwo kujawsko-pomorskie istnieje już od blisko dwóch dekad, ale cały czas charakteryzuje się niskimi wskaźnikami gospodarczymi oraz dużym natężeniem problemów społecznych. Wskazać należy przede wszystkim występujące w wielu powiatach zjawisko bezrobocia strukturalnego, które przekracza 15%, ponad dwukrotnie przewyższając średnią stopę bezrobocia dla kraju. Dodatkowo niektóre miasta województwa borykają się z trudnościami związanymi z utratą funkcji społeczno-gospodarczych. Kujawsko-pomorskie wypada niekorzystnie w większości rankingów poświęconych tej tematyce.

Za szczególne zagrożenie należy uznać brak realizowania polityki zrównoważonego rozwoju całego regionu, przy jednoczesnym nadmiernym nacisku na rozwój metropolii bydgosko-toruńskiej, w co zaangażowane są duże środki finansowe. Niekorzystnym zjawiskiem jest przerośnięta biurokracja oparta o mnożenie się samorządowych spółek bez jasnego celu istnienia, oraz zadłużanie się województwa (również w oparciu o spółki). Takie procesy pozwalają ominąć budżetowe granice bezpieczeństwa.

Nawet autorzy rządowej propagandy sukcesu wskazują w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju na niebezpieczeństwo utraty funkcji społeczno-gospodarczych przez niektóre miasta wojewódzkie – w szczególności Grudziądz. Problem dostrzegalny jest też w Inowrocławiu i we Włocławku. W ostatnim czasie pojawiły się radykalne głosy kwestionujące sens istnienia połączonego województwa kujawsko-pomorskiego. Świadczy to, że do dziś nie udało się zbudować regionalnej tożsamości.

Jednocześnie wskazać można na duży potencjał rozwojowy, który nie jest w pełni wykorzystywany. Województwo posiada bowiem wyjątkowo korzystne, centralne położenie w kraju. Przebiega przez nie szereg kluczowych szlaków komunikacyjnych, np. korytarz TEN-T Bałtyk–Adriatyk (autostrada A1 oraz linie kolejowe nr: 131 i 201). Ma także szansę uczestnictwa w korytarzu TEN-T Morze Północne–Bałtyk (poprzez planowaną drogę ekspresową S-5 oraz linię kolejową nr 353). Poniżej przedstawiono przygotowaną przez Ruch Narodowy propozycję poprawy aktualnej kondycji województwa kujawsko-pomorskiego.

### **1. Odejście od fatalnej polityki budżetowej i własnościowej**

Regionalna Izba Obrachunkowa opiniując projekt budżetu województwa na rok 2018 oraz wieloletniej perspektywy finansowej oceniła, że w 2020 roku do przekroczenia dopuszczalnego poziomu zadłużenia będzie brakowało zaledwie 0,64%. Zalecono z tego powodu stałe monitorowanie poziomu realizacji zadań ujętych w Prognozie. Niekorzystne odchylenia w wykonywaniu dochodów i wydatków budżetowych mogą łatwo spowodować przekroczenie dopuszczalnego wskaźnika spłaty zobowiązań. Tymczasem Zarząd Województwa kontynuuje patologiczną praktykę omijania ustawowych zabezpieczeń dotyczących długu publicznego poprzez tworzenie spółek, które finansują z kredytów swoje inwestycje – przez co ich zadłużenie nie jest formalnie wliczane do długu województwa. Prowadzenie polityki samorządowej za pośrednictwem wyodrębnionych spółek sprawia też, że Sejmik Województwa ma ograniczone możliwości kontrolowania działań Zarządu. Największe zobowiązania, liczone w miliardach złotych, zaciągnęła spółka Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Medyczne. W marcu

radni zgodzili się utworzyć spółkę Inwestycje Regionalne, która według uzasadnienia ma zrealizować dwa wyczekiwane w Bydgoszczy projekty – rozbudowę Opery Nova i Filharmonii Pomorskiej. Spółka docelowo ma wspierać również inne inicjatywy w województwie, co może otwierać drzwi dla kolejnych kredytów i pożyczek zaciąganych poza jakąkolwiek kontrolą.

W związku z powyższym Ruch Narodowy postuluje:

- odejście od polityki zadłużania województw przez spółki;
- racjonalizację w zarządzaniu spółkami nieinwestycyjnymi oraz likwidację tych, które są niepotrzebne, np. Kujawsko-Pomorskich Systemów Informatycznych (spółka ta powstała w celu dostarczania Internetu do urzędów różnych szczebli, natomiast w praktyce co roku notuje milionowe straty);
- zmianę sposobu zarządzania i rozważenie prywatyzacji Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego (spółka charakteryzuje się przestarzałym taborem i złym zarządzaniem);
- podjęcie rozmów z Ministerstwem Obrony Terytorialnej przez spółkę wojewódzką Port Lotniczy Bydgoszcz w sprawie opłaty za gotowość operacyjną lotniska, co poprawi wynik operacyjny tej spółki. W chwili obecnej, z cywilnego lotniska korzystają Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2, które serwisują m.in. myśliwce F-16. Wojsko jest gotowe zapłacić za to, że PLB utrzymuje port w gotowości operacyjnej, jednak strony cały czas nie mogą się ustalić kwoty opłaty;
- racjonalizację funkcjonowania infrastruktury transportowej.

## **2. Transport kolejowy**

Jednym z największych wydatków majątkowych budżetu województwa jest dopłata do połączeń kolejowych. Stosunkowo duże pieniądze wydaje się przy tym na utrzymanie politycznej koncepcji budowania dwurdzeniowej metropolii bydgosko-toruńskiej, co potwierdza w swoim raporcie z 2017 roku Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa. Zrealizowany w perspektywie unijnej 2007-2013 projekt BiT City, mający na celu szybkie skomunikowanie Bydgoszczy i Torunia, okazał się klęską (pasażerowie bardzo nielicznie korzystali z tego połączenia). Jednocześnie pozostałe gminy, niezlokalizowane między tymi miastami, są niewystarczająco zintegrowane z rdzeniami. Dopiero po nacjonalizacji Przewozów Regionalnych zdecydowano się wydłużyć trasy tworząc np. połączenia Nakło–Bydgoszcz–Toruń czy Bydgoszcz–Toruń–Włocławek, co pozwoliło zwiększyć obciążenie pociągów.

Ruch Narodowy będzie zabiegać o dalsze wydłużanie tras, a ponadto postulujemy:

- Odejście od utopijnej wizji metropolii dwurdzeniowej;
- Dalszą racjonalizację rozkładów jazdy, w celu zwiększenia konkurencyjności kolei;
- Przywrócenie szybkiego połączenia w godzinach szczytu z Bydgoszczy do Grudziądza;
- Realizację prac studialnych dla budowy linii kolejowej z Maksymilianowa do Koronowa (obecnie Koronowo posiada tylko linię biegnącą do Tucholi, która przez oddalenie od dużych ośrodków miejskich jest nierentowna – sytuację zmieniłoby wybudowanie dojazdu do Bydgoszczy);
- Rewitalizację nieczynnych linii kolejowych: 356 – Bydgoszcz – Szubin – Kcynia, oraz 281 – Gniezno – Kcynia – Nakło – Chojnice – Toruń – Nasielsk.

### **3. Poprawa dostępności komunikacyjnej Portu Lotniczego Bydgoszcz**

Bydgoskie lotnisko jest trudno dostępne. Obecnie, z punktu widzenia mieszkańca Torunia, dojazd tam trwa niemal tak długo jak na lotnisko w Gdańsku. Jednym z pomysłów na rozwiązanie tego problemu jest budowa linii kolejowej. Inicjatywę tę popierają również władze województwa. Ponadto Ruch Narodowy będzie dążył do uzyskania przez Port Lotniczy Bydgoszcz drugiego hubu przesiadkowego w Budapeszcie, co pozwoliłoby pasażerom na korzystanie z tańszych linii lotniczych WizzAir.

### **4. Wykorzystanie położenia w korytarzu Bałtyk-Adriatyk**

Centralne położenie województwa kujawsko-pomorskiego to wielka szansa na rozwój, która nie jest w pełni wykorzystywana przez obecne władze. Proponujemy:

- Wsparcie działań Gdyni na rzecz rozszerzenia korytarza TEN-T w kierunku Skandynawii, co pozwoli temu miastu konkurować z Hamburgiem o rynek skandynawski;
- Poszerzenie korytarza o Węgry, co da dostęp do węzła Budapeszt, który może być ważny z punktu widzenia Nowego Jedwabnego Szlaku;
- Powstanie w kujawsko-pomorskim infrastruktury multimodalnej. Obecnie transport towarowy z portów w Gdańsku i Gdyni odbywa się innymi liniami kolejowymi. Jedną z ważniejszych inwestycji kolejowych w bieżącej perspektywie unijnej będzie więc modernizacja linii kolejowej nr 201 z Gdyni do Bydgoszczy. Dlatego proponuje się powstanie w Bydgoszczy węzła intermodalnego, który przyjmowałby pociągi z Gdańska i Gdyni i następnie kierował kontenery na południe Europy (tzw. zewnętrzny port). Gdynia ma obecnie problem z brakiem miejsca na składowanie kontenerów, dlatego powstanie takiej infrastruktury byłoby w jej interesie. Dodatkowo infrastruktura uzupełniająca mogłaby powstać w Inowrocławiu, gdzie linia 131 krzyżuje się z 353. Linie 353 od Poznania w kierunku warmińsko-mazurskiego uważa się za uzupełniające korytarz TEN-T Morze Północne – Bałtyk (główna nitka biegnie przez Poznań i Warszawę);
- Rozwój drogi wodnej E40 poprzez kaskadyzację Wisły. Po realizacji tego projektu, będzie można zaplanować budowę portów w województwie kujawsko-pomorskim;
- Budowę całego odcinka drogi S-10 od Szczecina przez Piłę, Bydgoszcz, Toruń do Warszawy;
- Budowę nowej strategicznej linii kolejowej: Modlin – Włocławek – Inowrocław. Potrzebę zaistnienia odcinka pomiędzy Modlinem i Włocławkiem wskazywało już PKP Intercity. Powstałby alternatywny szlak wobec magistrali Berlin – Poznań – Warszawa, z jednoznacznym przeznaczeniem na transport towarowy.

### **5. Społeczeństwo obywatelskie – wielkie wyzwanie województwa**

Brak utożsamiania się mieszkańców z dorobkiem kulturowym Kujaw i Pomorza, zjawisko zanikania patriotyzmu lokalnego oraz bierna postawa społeczna to problemy, które wpływają na wszystkie dziedziny funkcjonowania województwa, a jednocześnie sprzyjają powstawaniu różnych patologii.



Kujawsko-pomorskie znajduje się w niechlubnej czołówce, jeśli chodzi o niską jakość życia i kapitał społeczny, bezrobocie, ubóstwo oraz alkoholizm. Tymczasem żadne działania nie odniosą skutku, jeżeli sami obywatele nie zechcą poprawić swojej sytuacji. Budowanie świadomości obywatelskiej to proces wyjątkowo trudny i długotrwały, jednak niezbędny dla przetrwania społeczeństwa. Tymczasem według badań Instytutu Spraw Publicznych, świadomość własnych praw oraz zasad funkcjonowania ustroju demokratycznego w Polsce jest zatrzęsająco niska, szczególnie wśród osób młodych, którym brakuje poczucia wspólnoty, wiary w moc swojego głosu, a przede wszystkim zaufania do całego systemu politycznego w ogóle. Przewidując, iż próba zmiany tego stanu rzeczy to strategia obliczona na lata, Ruch Narodowy rekomenduje:

- wzbogacenie lekcji wiedzy o społeczeństwie poprzez wprowadzenie ćwiczeń praktycznych, a także zaakcentowanie zagadnień z zakresu etyki dyskusji, odpowiedzialności za słowo i zjawiska fake newsów. Obecnie lekcje wiedzy o społeczeństwie kojarzą się najczęściej z nudnymi wywodami na temat administracji państwowej. Uczniowie rzadko kiedy mają możliwość faktycznego uczestniczenia w omawianych procesach, a co za tym idzie – trudno jest im zapamiętać i zrozumieć skomplikowaną konstrukcję władz. Ponadto mają oni poczucie, iż demokracja polega wyłącznie na udziale w wyborach, nie zaś na nieustannej kontroli i wywieraniu wpływu na polityków. Chcielibyśmy, by każdy uczeń mógł choć raz odwiedzić Radę Miasta/Gminy, spróbować swoich sił w symulowanej debacie publicznej, zgłosić własne postulaty czy ocenić merytorykę poszczególnych dyskusji;
- regularne spotkania otwarte przedstawicieli władz samorządu z mieszkańcami oraz bieżące sprawozdania z postępów w realizacji poszczególnych obietnic wyborczych i zobowiązań. Spotkania, przeprowadzane rzetelnie i zakończone wprowadzaniem później w życie, konkretnymi wnioskami, przyczynią się do większego zaufania oraz świadomości obywateli w zakresie ich wpływu na władze;
- promocję oraz wsparcie organizacyjne dla twórców muzyki ludowej i innych artystów, którzy szczególnie przyczyniają się do krzewienia patriotyzmu lokalnego bądź mają szansę swoim talentem wzbogacić, a zarazem rozślawić nasz region;
- inicjowanie i wspieranie wszelkiego rodzaju działań (np. gry terenowe, stowarzyszenia młodzieży, budowa atrakcyjnych miejsc czynnego wypoczynku) mających na celu aktywizację i edukację mieszkańców. Szczególną troską należy objąć takie inicjatywy, które popularyzują ważne dla województwa postaci historyczne, budują tożsamość kulturową i angażują młodzież. Wspólne, aktywne spędzanie wolnego czasu to również jeden z najskuteczniejszych sposobów przeciwdziałania nałogom;
- produkcję krótkich, efektownych animacji odnoszących się do historii i kultury regionu, które oddziaływałyby na emocje widza, zachęcając do poszerzania swojej wiedzy;
- budowę poradni rodzinnych i ośrodków interwencji kryzysowej (obecnie w całym województwie znajduje się tylko osiem takich placówek);
- budowę izby pamięci lub muzeum Doliny Śmierci w Bydgoszczy;



Należy podkreślić, iż wszelkie wydarzenia kulturalne i sportowe winny odbywać się w różnych miejscach województwa tak, by zyskać mogły także mniejsze miejscowości i wsie, zaś mieszkańcy dużych miast mieli okazję lepiej poznać własny region.

## **6. Rozwój przedsiębiorczości**

Ogromnym problemem województwa jest bardzo niewielka liczba przedsiębiorstw. Te, które powstały to głównie mikro-firmy, tworzące niewiele miejsc pracy, a nieraz wymagające stałego wsparcia ze strony rządu. Wiele działający dawniej firm zostało sprzedanych w obce ręce, a mieszkańcy zatrudniani są na mało prestiżowych stanowiskach, za niewielkie pieniądze, co sprzyja zaawansowanemu procesowi emigracji zagranicznej lub międzyregionalnej. Rynek pracy jest także sztucznie napędzany poprzez sprowadzanie taniej siły roboczej z zagranicy (szczególnie z Ukrainy), co bez wątpienia na chwilę obecną oplota się samym przedsiębiorcom, ale z pewnością nie służy obywatelom, w dalszej perspektywie powodując katastrofalne skutki gospodarcze i kulturowe. Taka taktyka wydaje się niemal absurdalna, biorąc pod uwagę bardzo wysoką stopę bezrobocia w naszym regionie. By sprostać aktualnym potrzebom pracodawców, konieczne jest przebranżowienie części osób poszukujących zatrudnienia oraz ścisła współpraca zakładów pracy z placówkami oświatowymi (tworzenie nowych, profilowanych klas, możliwość odbycia wartościowych praktyk i dofinansowanie tych kierunków studiów, które profesjonalnie przygotowują do zawodu, na który zgłoszono szczególne zapotrzebowanie). Poza zainicjowaniem takiego modelu edukacji oraz rozwijaniem infrastruktury, co również przyczyni się do poprawy sytuacji gospodarczej, Ruch Narodowy proponuje:

- rozważenie stworzenia regionalnego systemu ulg, udogodnień i wsparcia organizacyjnego dla małych przedsiębiorstw. Ponieważ w chwili obecnej kujawsko-pomorskie jest bardzo zadłużone, taką strategię należałoby jednak wprowadzać wyjątkowo ostrożnie, po dokładnej analizie budżetowej;
- odejście od wszelkich ułatwień w zatrudnianiu obcokrajowców. Wciąż bardzo wysoki poziom bezrobocia sugeruje raczej wykorzystanie własnego potencjału niż uciekanie się do niebezpiecznego z punktu widzenia demografii, gospodarki i kultury procederu ściągania cudzoziemców. W tym celu niezbędne jest wywarcie odpowiedniej presji na powiatowe urzędy pracy, które mają możliwość blokowania wydawania zezwoleń na pracę w sytuacji, gdy w danym powiecie nie brakuje potencjalnych pracowników;
- promowanie produktów regionalnych, także poprzez poszukiwanie zagranicznych rynków zbytu;
- rezygnację z opłaty targowej na terenie całego województwa oraz rozważenie obniżenia podatku od nieruchomości związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej.

## **7. Turystyka – wielka szansa województwa**

Ze względu na swoje bogactwo kulturowe i przyrodnicze (m.in. obfitość naturalnych zbiorników wodnych) kujawsko-pomorskie to region potencjalnie bardzo atrakcyjny dla turystów. Głównym zaniedbaniem wciąż pozostaje brak odpowiedniej promocji licznych zabytków i urokliwych zakątków, co niewątpliwie przyczynia się do bardzo niewielkiej popularności województwa wśród zagranicznych turystów. Ruch Narodowy będzie zabiegać o popularyzację walorów lokalnego krajobrazu,

dostępnych form rozrywki, historii i folkloru, kładąc nacisk na ukształtowanie trwałego, korzystnego wizerunku regionu jako miejsca, które nie tylko warto odwiedzić, ale również stale odkrywać. Cel ten można osiągnąć między innymi poprzez produkcję spotów reklamowych, wsparcie oddolnie tworzonych, tematycznych witryn internetowych, organizację imprez (np. turnieje rycerskie, biesiady w ruinach zamków) czy promowanie kuchni regionalnej. Ponadto postulujemy:

- rozwój sportów wodnych, które obecnie stanowią mało popularną i raczej ekskluzywną formę rekreacji;

- organizację tematycznych szlaków turystycznych (obok Szlaku Piastowskiego czy Ptasiego), które pełniłyby funkcje edukacyjne. Przykładowo możliwe byłoby stworzenie Szlaku Żołnierzy Niezłomnych. Trasy te winny być wzbogacone budową konkretnych placówek-objektów (izby pamięci, pomniki, punkty obserwacyjne), zaś turyści powinni mieć możliwość skorzystania z usług kompetentnego przewodnika.

## **WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE**

### **1. Aktywne przeciwdziałanie dalszemu zanieczyszczeniu powietrza**

Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza na terenie województwa lubelskiego z zakładów szczególnie uciążliwych to bardzo ważna kwestia dla Ruchu Narodowego. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest emisja pochodząca z działalności przemysłowej, komunikacji oraz sektora bytowego. Problemem dotyczącym jakości powietrza w województwie jest m.in. przekraczanie standardu dla pyłu PM10. Dotyczy to każdego większego miasta w województwie lubelskim. Jako Ruch Narodowy proponujemy odpowiednie rozwiązania, dzięki którym stopniowo będziemy zmniejszać emisję zanieczyszczeń do powietrza. Są to m.in. kary dla dużych zakładów przemysłowych, które nie będą przestrzegać przepisów prawa dotyczących emisji zanieczyszczeń, i zachęcanie kierowców do częstszego korzystania z ekologicznej komunikacji miejskiej.

### **2. Pomoc w zwiększaniu rentowności małych gospodarstw rolnych**

Małe gospodarstwa rolne w naszym województwie są na etapie stopniowego wymierania. Systematycznie wypierane są przez duże przedsiębiorstwa rolnicze. Są mało konkurencyjne, a w efekcie czego upadają. Dodatkowo nadmierny import produktów rolnych z zagranicy przez obecne i poprzednie władze państwowe sprawia, że małe przedsiębiorstwa nie są w stanie z zyskiem sprzedawać swoich towarów.

Jako Ruch Narodowy zawsze staliśmy po stronie polskiego rolnika. Proponujemy rozwiązania, które sprawią, że rentowność małych przedsiębiorstw rolniczych będzie systematycznie się zwiększała, a rolnik nie będzie obawiał się o swoją przyszłość. Postulujemy między innymi wspieranie rolników i hodowców w zwiększaniu konkurencyjności swoich przedsiębiorstw, przez zapewnienie im dostępu do odpowiednich szkoleń zawodowych i praktycznych.

### **3. Klub Malucha oraz Klub Seniora w każdym powiecie**

Kluby Malucha oraz Seniora to kolejny punkt w programie Ruchu Narodowego dla województwa lubelskiego. Zdajemy sobie sprawę z tego, iż w wielu rodzinach osoby w wieku produkcyjnym nie mogą podjąć pracy zarobkowej, gdyż muszą zajmować się swoimi najmłodszymi dziećmi lub osobami starszymi. Uważamy, że rozwiązaniem jest tworzenie w powiatach punktów dziennych zapewniających opiekę dla małych dzieci oraz osób starszych. Będzie to korzystne dla mieszkańców województwa ze wszystkich pokoleń. Ośrodki takie powinny znaleźć się w każdym powiecie, w którym nie ma żłobków oraz dziennych ośrodków opieki dla osób starszych.

### **4. Dofinansowanie dla najuboższych do instalacji fotowoltaicznych**

Instalacje fotowoltaiczne już same w sobie są opłacalnym rozwiązaniem, umożliwiającym efektywne pozyskiwanie energii słonecznej. Możliwość uzyskania dotacji na ich montaż sprawia jednak, że zasilanie urządzeń w domu czy firmie przy pomocy prądu z energii słonecznej jest jeszcze korzystniejsze. Jednakże dla wielu gospodarstw zaciągnięcie pożyczki w celu instalacji takich paneli jest niemożliwe. Uważamy, iż dofinansowanie pokrywające zakup oraz instalację paneli powinno być

zapewniane przez władze samorządowe dla osób, których dochody na członka rodziny są bardzo niskie – takich gospodarstw jest w województwie lubelskim nadal bardzo wiele.

#### **5. Zwiększenie bezpieczeństwa na drogach powiatowych i wiejskich.**

Wiele dróg powiatowych oraz wiejskich w naszym województwie jest źle oświetlonych oraz oznakowanych. To zaniedbanie przyczynia się do wielu wypadków oraz ofiar śmiertelnych na drogach. Do użytku należy wprowadzić latarnie solarne oraz przejścia z czujnikami ruchu – tańsze w eksploatacji, a przy tym bardzo wydajne, nie wstrzymują płynności ruchu na drogach lokalnych, a zapewniają bezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników.

## **WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE**

### **DEKLARACJA WYBORCZA LUBUSKIEGO RUCHU NARODOWEGO**

Drodzy Lubuszanie, Szanowni Wyborcy!

Zbliżają się wybory samorządowe. Już 21 października mieszkańcy województwa lubuskiego wybiorą swoich przedstawicieli do rad gminnych, powiatowych oraz sejmiku województwa. To czas weryfikacji osiągnięć radnych w reprezentowaniu interesów naszych lokalnych wspólnot w kontekście pokładanych w nich przedwyborczych nadziei. To moment, w którym stwierdzamy, czy wybrani przez nas poprzednio samorządowi przedstawiciele dotrzymali słowa, realizując przedwyborcze obietnice w codziennej pracy na rzecz naszych małych ojczyzn. To czas, gdy zastanawiamy się komu zaufać, komu powierzyć tym razem godność reprezentowania naszych społeczności w organach władzy samorządowej... Kogo wybrać, by po upływie kolejnej kadencji znów nie czuć się rozczarowanym?

Reprezentujemy Ruch Narodowy w województwie lubuskim. Cechuje nas umiłowanie polskiego narodu, polskiej ziemi, polskiej historii, polskiej kultury i tradycji. Odwołujemy się do spuścizny pozostawionej nam przez wybitnych przedstawicieli narodowej myśli z Romanem Dmowskim na czele. Nie jesteśmy grupą polityków żądnych prywatnych korzyści płynących z wykonywania mandatu. Jesteśmy grupą przebudzonych Polaków, rozczarowanych efektami polityki prowadzonej przez post-okrągłostołowy partyjny układ zarządzający Polską od blisko trzydziestu lat.

Startujemy w wyborach do Sejmiku Województwa Lubuskiego. Nie obiecujemy Wam gruszek na wierzbie. Deklarujemy, że będziemy stać na straży tożsamości narodu polskiego w zachodniej, narażonej na bezpośredni wpływ unijnego multikulturalizmu części Polski. Deklarujemy walkę o tożsamość osoby i rodziny, będącej fundamentem życia wspólnotowego, rozumianej wyłącznie jako związek kobiety i mężczyzny wychowujących dzieci w tradycyjnym stylu. Sprzeciwiamy się nachalnej propagandzie homoseksualnej. Będziemy prowadzić działania edukacyjne, promujące polską historię oraz kulturę. Chcemy odbudowy etosu służby publicznej. Sprawowanie władzy rozumiemy jako służbę społeczeństwu, a nie drogę do wzbogacenia się czy zdobycia sławy. Będziemy aktywnie uczestniczyć w debacie publicznej bezkompromisowo broniąc tradycyjnych wartości. Reprezentując Was w samorządzie wojewódzkim chcemy skutecznie działać na rzecz rozwoju lokalnej polskiej przedsiębiorczości oraz wspierać oddolne wartościowe inicjatywy społeczne.

Ruch Narodowy - Lubuskie

## **WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE**

Od zakończenia Drugiej Wojny Światowej województwo łódzkie wraz z samą Łodzią znajdują się w geograficznym centrum Polski. Łódź – niegdyś nazywana Ziemią Obiecaną – od prawie 30 lat zmaga się ze skutkami transformacji ustrojowej, która zniszczyła przemysł, będący głównym motorem gospodarczym miasta oraz całego województwa. Rabunkowa polityka prowadzona w latach 90. spowodowała upadek i wyprzedaż za bezcen majątku państwowego. Szacuje się, że w samej Łodzi na skutek transformacji pracę straciło ponad 100 tys. osób. W innych miastach województwa sytuacja wyglądała bardzo podobnie. Nagła utrata pracy przez tak wielką grupę ludzi, brak perspektyw na znalezienie nowej pracy oraz brak skutecznego państwowego programu pomocy tym osobom spowodowały demoralizację społeczeństwa, która przełożyła się na patologie istniejące do dnia dzisiejszego.

Wiele osób upatrywało szansę dla Łodzi i regionu w wejściu Polski w struktury Unii Europejskiej. Medialna propaganda utwierdziła mieszkańców województwa w przekonaniu, iż przystąpienie do UE spowoduje raptowne polepszenie ich statusu życiowego. Niestety rzeczywistość szybko zweryfikowała te nadzieje, a otworzenie granic sprawiło, iż mieszkańcy województwa zaczęli emigrować w zastraszającym tempie, co w połączeniu ze spadkiem dzietności przyczyniło się do wyludniania się Łodzi.

Utraciwszy przemysł, województwo łódzkie staje się obecnie zagłębiem sektora usług i logistyki. Miejsca pracy tworzone w tych branżach są to dużym stopniu stanowiskami dla niewykwalifikowanych pracowników fizycznych. Widocznym problemem jest brak miejsc pracy dla specjalistów, co powoduje niewykorzystanie potencjału jednego z większych ośrodków akademickich w Polsce. Województwo łódzkie posiada niezwykle duży potencjał geograficzny i ludzki, ale niestety cierpi na wieloletnie zaniedbania w nieumiejętnym zarządzaniu poszczególnymi jednostkami administracyjnymi, a także braku kompleksowej wizji rozwoju województwa.

Poniżej przedstawiamy przygotowaną przez Ruch Narodowy ramową koncepcję poprawy sytuacji w województwie łódzkim.

### **1. Wykorzystanie potencjału uczelni**

Konieczne jest wykorzystanie potencjału Łodzi jako jednego z największych ośrodków akademickich w Polsce. Pomimo 28 uczelni wyższych (około 100 tys. osób studiujących), kształcących rocznie wielu specjalistów, władze Łodzi nie potrafią ich zatrzymać w mieście. Główną przyczyną tego zjawiska jest brak możliwości znalezienia pracy w zawodzie, co skutkuje migracją do innych województw lub na Zachód.

W celu odwrócenia tego negatywnego zjawiska władze samorządowe w całym województwie powinny opracować wspólną strategię pozyskiwania inwestorów oferujących zatrudnienie dla specjalistów kształcących się na łódzkich uczelniach. Ponadto lokalne władze powinny podjąć nacisk na władze państwowe w celu tworzenia ośrodków badawczych i rozwoju nowych technologii. W celu ułatwienia pozyskiwania inwestorów władze oraz usprawnienia współpracy na linii biznes-ośrodek naukowe władze samorządowe muszą wziąć na siebie większą rolę w celu tworzenia klastrów.



Województwo łódzkie ze względu na swoje położenie geograficzne jest bardzo atrakcyjnym miejscem dla osób młodych, co potwierdzają wszelkie statystyki. Niestety jest ono często jedynie etapem przejściowym (na czas studiowania) przed wybraniem innego miejsca pracy i zamieszkania. Czas zmienić ten niekorzystny trend, łódzkie posiada potencjał, który czas wykorzystać.

## **2. Przeciwdziałanie wyludnieniu**

Województwo łódzkie jest jednym z najszybciej wyludniających się województw. Wskaźniki urodzeń i długości życia są jednymi z najniższych w kraju. Barometrem tego problemu jest Łódź, która notuje systematyczny spadek liczby mieszkańców. Na przestrzeni ostatnich kilkadziesiąt lat Łódź spadła z drugiego na trzecie miejsce na liście największych miast Polski. Według prognoz do 2030 roku Łódź spadnie na czwarte miejsce.

Potrzebujemy skutecznie wyprowadzić województwo z zapaści demograficznej poprzez wszechstronne wspieranie rodzin wielodzietnych i stworzenie perspektywy godnego życia dla młodzieży, aby nie musiała emigrować z powodu braku pracy i mieszkań. Łódź niegdyś była magnesem przyciągającym ludzi z całego kraju – trzeba dziś zrobić wszystko, by powtórzyć ten sukces.

Władze samorządowe chętnie opowiadają się za przyjęciem jak największej liczby obcokrajowców w celu wyjścia z trudnej sytuacji demograficznej. Nie jest to jednak odpowiednia droga, co pokazuje przykład chociażby naszego zachodniego sąsiada Niemiec. Opowiadamy się za zwiększeniem zaangażowania lokalnych władz samorządowych w działania na rzecz powrotu repatriantów z krajów byłego Związku Radzieckiego oraz zachęcania do powrotu polskich emigrantów z Europy Zachodniej.

## **3. Pokonanie „transformacyjnej czkawki”**

Województwo łódzkie w dużej mierze opierało się zawsze na przemyśle i rolnictwie. Transformacja ustrojowa doprowadziła do zupełnej zmiany panujących realiów – spowodowała upadek przemysłu i nagły wzrost bezrobocia. Do dnia dzisiejszego nie opracowano skutecznego programu wyjścia z zapaści społecznej. Ludzie, którzy nie potrafili się odnaleźć w nowym ustroju, zaprzestali pracy zawodowej i przyczynili się do powstania wysokiego trwałego bezrobocia w województwie. Sytuacja ta przyczyniła się do stałej degeneracji społeczeństwa, co najlepiej widać po centrum stolicy województwa. Kolejne pokolenie już lepiej sobie radzi w nowych warunkach, aczkolwiek ich wyjście z trudnej sytuacji sprowadza się często jedynie do znalezienia pracy fizycznej w lokalnych montowniach i magazynach, gdzie stanowią tanią siłę roboczą dla międzynarodowych korporacji.

Jako Ruch Narodowy chcemy wprowadzić kompleksowy program aktywizacji zawodowej społeczeństwa oraz projekty społeczne dla najmłodszych wspierający ich rozwój. Tylko przez skoordynowane i kompleksowe działania istnieje szansa na odbudowę zdrowej tkanki społecznej, która jest fundamentem silnego państwa.

## **4. Wsparcie rynku pracy i lokalnej gospodarki**

Województwo łódzkie ze względu na swoje położenie geograficzne stało się bardzo ważnym miejscem na transportowej mapie kraju. Przy węzłach transportowych powstają kolejne firmy, co skrupulatnie jest podkreślane przez obecne władze samorządowe. Niestety powstałe miejsca pracy w magazynach i montowniach są przeznaczone głównie dla osób pracujących fizycznie. Coraz częściej pracuje w nich wielu obcokrajowców, którzy zgadzają się na zarobki znacznie niższe od polskich pracowników.

W samej Łodzi prym wiodą firmy z sektora BPO (outsourcing usług dla biznesu), które poszukują przede wszystkim osób nieposiadających żadnej wiedzy specjalistycznej na stanowiska pracy związane z relatywnie niskimi wynagrodzeniami. Sytuacja na lokalnym rynku pracy nie pozwala na wykorzystanie w pełni łódzkiego ośrodka akademickiego. Występuje wyraźny brak miejsc pracy dla specjalistów o wykształceniu technicznym i brak ośrodków badawczych oraz wsparcia dla nich ze strony państwa.

Kolejnym problemem jest brak wsparcia w samorządach dla małych przedsiębiorców i rolników. Stawki podatków zależnych od gminy zazwyczaj są bardzo wysokie – bliskie najwyższych dopuszczalnych prawem stawek, tak jak np. podatek od środków transportowych, czy też podatek od nieruchomości.

Ośrodki miejskie w dużej mierze sprzyjają sklepom wielkopowierzchniowym, co prowadzi do skutecznej likwidacji kolejnych targowisk i do podwyżek cen na tych, które pozostały. Obecnie sprzedaż produktów rolnych prosto od producenta jest utrudniona – zdecydowanie opowiadamy się za poszerzeniem dostępności miejsc przeznaczony dla rolników.

Jako Ruch Narodowy będziemy zabiegać w naszym województwie o:

- Pomoc polskim przedsiębiorcom w zwiększaniu produkcji przemysłowej;
- Wprowadzenie nowych wyrobów opartych o najlepsze osiągnięcia myśli technicznej;
- Wsparcie w regionie dla polskich sklepów, targowisk i sieci handlowych, a ograniczenie przywilejów dla zagranicznych supermarketów;
- Pozyskiwanie zagranicznych rynków zbytu na produkty rolnicze i przemysłowe naszego województwa;
- Inicjowanie i wspieranie procesu tworzenia platform współpracy dla polskich przedsiębiorców;
- Zwiększenie nacisku na współpracę lokalnych szkół i uczelni z sektorem małych przedsiębiorstw.

## **5. Infrastruktura drogowa**

Pomimo faktu przechodzenia przez województwo łódzkie jednych z najważniejszych tras drogowych w kraju (Autostrady A1 i A2 oraz S8) sytuacja komunikacyjna ośrodków miejskich nie jest zadowalająca. Województwo nadal czeka na dokończenie autostrady A1, która pozwoli na usprawnienie ruchu tranzytowego w relacji północ-południe. Kolejnym ważnym elementem siatki komunikacyjnej jest dokończenie realizacji zachodniej obwodnicy Łodzi, czyli drogi ekspresowej S14. Jest ona strategicznym elementem dla stolicy regionu, ale również dla ruchu tranzytowego, który skutecznie pozwoliłby na ominięcie Łodzi. Ostatnim niezbędnym elementem poprawiającym przepustowość drogowego węzła łódzkiego jest tzw. wyprostowanie drogi ekspresowej S8, czy wybudowanie trasy szybkiego ruchu od południa Łodzi do Tomaszowa Mazowieckiego. Powyżej zostały wymienione jedynie strategiczne trasy dla całego regionu. Jednakże istnieje wiele do zrobienia na płaszczyźnie dróg o znaczeniu powiatowym i tak możemy wymienić min.:

- Modernizacja drogi nr 74 – Piotrków Trybunalski – Sulejów;
- Modernizacja drogi nr 713 – Łódź, Andrespol i Kurowice – Ujazd;
- Remont Drogi Krajowej nr 72 Konin – Rawa Mazowiecka na odcinku trasy Łódź – Aleksandrów Łódzki;
- Budowa dróg i mostów o charakterze gminnym, łączących teren podzielony rzekami;
- Stworzenie sieci dróg łączących poszczególne miasta powiatowe między sobą oraz z stolicą województwa;
- Utwardzenie i skanalizowanie dróg miejskich i gminnych.

## **6. Infrastruktura kolejowa**

Dużym problemem województwa jest sprawne połączenie miast znajdujących się na krańcach województwa z Łodzią – brakuje odpowiednich połączeń zarówno drogowych, jak i kolejowych. Z tego względu postulujemy zmodyfikowanie siatki kolejowej w całym województwie i utworzenie dogodnych połączeń Łodzi z każdym z miast powiatowych oraz między nimi. Ważne jest, aby komunikacja kolejowa była szybka: koniecznej jest przywrócenie normalnych prędkości rozkładowych oraz zlikwidowanie ograniczeń prędkości na istniejących liniach. Transport kolejowy na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat był niedoinwestowany i zaniedbany, co spowodowało obniżenie parametrów technicznych poszczególnych ciągów komunikacyjnych, jak i likwidację części z nich. Wymaga to dużych nakładów pieniężnych, ale jest to niezbędny krok do przeskoku cywilizacyjnego, którego samorządy i kraj potrzebują.

Połączenia kolejowe w ruchu pasażerskim za sprawą Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej zyskują na popularności, aczkolwiek ograniczenia infrastrukturalne uniemożliwiają utworzenie połączeń kolejowych na wysokim poziomie z wieloma miastami powiatowymi. Z racji tego faktu postulujemy doinwestowanie infrastruktury kolejowej w województwie łódzkim.

Niezbędnym elementem usprawniającym połączenia kolejowe w województwie jest tunel średnicowy łączący w przyszłości Dworzec Fabryczny z Dworcami Łódź Kaliska i Żabieniec. Inwestycja ta stworzy nowe możliwości komunikacyjne dla aglomeracji łódzkiej. Wraz z planowaną od dawna koleją dużych prędkości łączącą Łódź z Warszawą, Poznaniem i Wrocławiem, a w dalszej perspektywie z Berlinem i Pragą uczynią (wraz ze wspomnianą wcześniej infrastrukturą drogową) z województwa łódzkiego najlepiej skomunikowany region w Polsce. Sama inwestycja dotycząca tunelu jest już niemal pewna, lecz projekt Kolei Dużych Prędkości od wielu lat pozostaje jedynie na papierze. Czas wyrzucić presję na władzach państwowych!

Transport kolejowy to również przewóz towarowy. Od lat pojawia się temat budowy Portu Multimodalnego w Zduńskiej Woli, który stworzyłby nowe możliwości dla rozwoju miasta i powiatu. Podobna sytuacja tyczy się terminala przeładunkowego, który miałby powstać w Łodzi i tworzyłby element tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku. Obie inwestycje mają duży potencjał ze względu na położenie geograficzne i infrastrukturę transportową województwa łódzkiego.

## **7. Infrastruktura wokół lotniska Lublinek**

Od lat jednym z ważnych problemów miasta Łodzi jest temat lotniska Lublinek. Notuje ono corocznie duże straty i dalszy spadek zainteresowania połączeniami lotniczymi. Jedynym powodem do dumy tego portu jest rosnący ruch cargo. Nie oznacza to jednak faktu zwiększenia przylotów samolotów towarowych do Łodzi. Ruch cargo wzrasta za sprawą odpraw celnych towarów, które odbywają się na lotnisku. Następnie ładunki wywożone są transportem drogowym do zagranicznych portów lotniczych. Mieszkańcy województwa latają przeważnie z innych portów lotniczych.

Przyczyną tej sytuacji jest brak skomunikowania lotniska z innymi gałęziami transportu. Dojazd do niego samochodem jest utrudniony, a koleją wręcz niemożliwy. Lublinek musi być połączony z trasą ekspresową S14 i koleją – jeżeli ten warunek nie zostanie spełniony, to nigdy nie odwrócimy niekorzystnego trendu. Konieczne jest także przeanalizowanie, jakie skutki dla lotniska Lublinek może przynieść powstanie Centralnego Portu Lotniczego i dostosowanie strategii zarządzania lotniskiem do nowej sytuacji.

### **8. Nieznane oblicze województwa – turystyka i rekreacja**

Jednym z podstawowych atutów turystycznych regionu są trzy rzeki okalające województwo łódzkie: Bzura na północy, Warta na południowym zachodzie, oraz Pilica na południowym wschodzie. Rozwój terenów przyrzecznych jest szansą na rozproszenie aglomeracji łódzkiej tak, by nie skupiała się tylko i wyłącznie w okolicy miasta Łódź. Potencjał turystyczny województwa to również inne ośrodki, takie jak góra Kamieńsk w okolicy Bełchatowa (stok narciarski) oraz planowane zalanie kopalni odkrywkowej w okolicy Bełchatowa i stworzenie tam dużej strefy turystycznej wokół nowego zbiornika wodnego.

W naszym regionie piękno natury często w atrakcyjny sposób łączy się z dziedzictwem kulturowym. Za przykład może posłużyć rzeka Pilica oraz zabytki, które są w jej pobliżu. Wymienić tu można na przykład rogowską kolejkę wąskotorową, która przejeżdża przez Rawę Mazowiecką i prowadzi aż do Białej Rawskiej. W Rawie Mazowieckiej i w Inowłodzu znajdują się ruiny Zamków Książąt Mazowieckich. Ta ostatnia miejscowość posiada już infrastrukturę turystyczną przy rzece Pilica. W okolicy Tomaszowa Mazowieckiego znajdują się Niebieskie Źródła, które również stanowią atrakcję turystyczną. Wykorzystanie potencjału tych miejsc wymaga odpowiedniej reklamy, jaką musi zapewnić samorząd województwa. Województwo łódzkie posiada wiele zabytków historycznych, czy też ciekawych miejsc z potencjałem turystycznym (np. wody geotermalne), które nie są szerzej znane w kraju. Przy odpowiedniej promocji i wsparciu samorządów dla prywatnych inwestorów nasz region może stać się jednym z najatrakcyjniejszych celów turystycznych w kraju.

### **9. Zielona energia szansą dla województwa**

Myśląc o pozyskiwaniu energii zdecydowana większość osób ma przed oczyma elektrownie Bełchatów, która pozyskuje energię z złóż odkrywkowych węgla brunatnego. Nasz region posiada ukryty potencjał również w tej dziedzinie – istnieją u nas niewykorzystane możliwości inwestowania w system pozyskiwania energii z odnawialnych źródeł energii. Region dysponuje znacznym potencjałem produkcji energii z biomasy i z wód geotermalnych, który jest w tej chwili prawie całkowicie niewykorzystany. Możliwość wykorzystania zasobów wód geotermalnych w Łodzi, Poddębicach, Zduńskiej Woli, Wieluniu, Rogóźnie, Kleszczowie, Ozorkowie i Radomsku jest wielką szansą dla naszego regionu. Obecnie dla ciepłownictwa wykorzystywane są tylko wody geotermalne w Uniejowie.

## **WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE**

### **1. Ochrona małopolskiej kultury i dziedzictwa narodowego**

Wszystkie instytucje i organizacje podległe władzy samorządowej i reszta, którą należy zachęcać do współpracy, powinny być zaangażowane w skrupulatną pracę nad naszym dziedzictwem. Dotyczy to zadań takich jak zabezpieczanie, archiwizowanie, inwentaryzowanie, badanie, prezentowanie i promowanie wiedzy dotyczącej dóbr wspólnych duchowych i materialnych, czyli m. in. przedmiotów, dzieł sztuki, literatury, obiektów architektury, wiedzy, prac naukowych, tradycji (zwłaszcza religijnych) lub rozwiązań społecznych.

Zdaniem Ruchu Narodowego nie można tolerować różnego rodzaju ataków szkodliwych ideologii na wspomniane fundamenty ładu społecznego. Dobrym przykładem jest międzynarodowy ruch LGBTQ. Jest to grupa forsująca jedno z najbardziej radykalnych postulatów politycznych w ostatnich dekadach. Działaniem wchodzącym w obszar władzy samorządowej było np. udzielenie zgody na umieszczenie instalacji o nazwie „Tęcza” na Placu Zbawiciela w Warszawie i późniejsze wielokrotne odbudowywanie jej z budżetu miasta. Nieco innym zagadnieniem jest prześladowanie ludzi pod względem *religijnym i narodowym pod pretekstem formy wyrazu artystycznego*. Z takim działaniem mieliśmy do czynienia w ramach obrazoburczego spektaklu pt. „Golgota Picnic” w Teatrze Powszechnym w Warszawie i Teatrze Starym w Krakowie. W ten trend wpisał się również były jego dyrektor – Jan Klata – reżyserując inną sztukę o charakterze niemal pornograficznym. Wszelkim tego typu przedsięwzięciom na terenie Małopolski należy odmawiać zgody na realizację i aktywnie przeciwdziałać ich promocji.

### **2. Kontrola imigracji**

W ciągu ostatniej dekady istotnym czynnikiem mogącym zdestabilizować społeczeństwo stała się masowa migracja ludzi z obcych kręgów cywilizacyjnych. Chodzi głównie o ludność mahometańską z Afryki Północnej i Azji Centralnej. Zgodnie z danymi rządowymi dla Małopolski ilość tych przybyszów nie tylko nie spadła ale nawet wzrosła - o niemal 60% w ciągu zaledwie 3 lat. W przeciwieństwie do samorządowców innych opcji politycznych, Ruch Narodowy dąży do znaczącego ograniczenia tego procesu, a w przypadku grup wprost grożących bezpieczeństwu naszych obywateli - do całkowitego powstrzymania.

### **3. Czyste powietrze**

Obecnie realizowane są w Małopolsce działania wynikające z uchwały antyśmogowej. Niestety cele i środki proponowane przez nią są w zdecydowanej większości zgodne z obcą polityką, i w dużej mierze ignorują nasze uwarunkowania.

Z raportu GUS-u pt. *Energia 2018*<sup>1</sup> wynika, że blisko 48% energii wykorzystywanej przez naszą gospodarkę ma swe źródło w węglu, podczas gdy w Unii Europejskiej dominującym źródłem energii jest gaz ziemny. Do 2019 roku mieszkańcy Krakowa mają dostosować się do całkowitego zakazu użycia paliw stałych (głównie chodzi o węgiel), a w ciągu kolejnych kilku lat – w reszcie województwa. Są to założenia nierealne i bardzo szkodliwe dla mieszkańców Małopolski. Należy dokonać korekty wspomnianej uchwały i przygotować rozwiązania dostosowane do regionalnej specyfiki.

Oczywiście całość zmian koniecznie musi być związana ze znaczną redukcją zanieczyszczeń powietrza. Ostatecznie powinno dojść do przestawienia Krakowa na ciepło z gazu – tylko, że ze zgazowanego węgla z naszych kopalni. Reszta województwa powinna mieć możliwość używania tego samego paliwa

<sup>1</sup> [http://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5485/1/6/1/energia\\_2018.pdf](http://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5485/1/6/1/energia_2018.pdf)

lub pozostania przy postaci stałej. Do czasu wdrożenia przetwarzania i dystrybucji należy korzystać z sorbentu – o bardzo niskim poziomie zanieczyszczeń – i filtrów elektrycznych instalowanych w czopuchach kotłów. Jedną z propozycji takiego rozwiązania opublikował Obywatelski Komitet Ochrony Polskich Zasobów Naturalnych. Warto podjąć ten wysiłek, nawet gdyby w grę wchodziły 2 lub 3 lata opóźnienia wdrożenia.

#### **4. Infrastruktura**

Ruch Narodowy postuluje przeprowadzenie w pierwszej kolejności następujących projektów infrastrukturalnych:

- Rozbudowa DW 781 na odcinku Zator – Chrzanów.
- Dokończenie budowy obwodnicy Zatora i Podolsza. Umożliwi to sprawne połączenie wspomnianej miejscowości do DK 79 i autostrady A4, a pośrednio przez DK 44 i DK 26 także Wadowic i Oświęcimia.
- Przebudowa DW 791 na odcinku Trzebinia – Olkusz i Olkusz – Rodaki z myślą o połączeniu do Zawiercia (z DK 78) przez Ogrodzieniec w województwie śląskim.
- Budowa DW 981 na odcinku Bobowa – Grybów (przez Wilczyska). Dzięki poprawie połączenia z DK 28 na tym odcinku ułatwiona zostanie komunikacja między Tarnowem a Nowym Sączem i Gorlicami.

Projekty te są nakierowane w szczególności na pobudzenie aktywności gospodarczej w rejonach województwa o wyższym bezrobociu.

#### **5. Innowacje i produkcja**

Władza samorządowa powinna zachęcać prywatne i państwowe przedsiębiorstwa i instytucje do współpracy gospodarczej w różnych formach: konsorcjów, joint venture. Współpraca taka powinna służyć przede wszystkim opracowaniu lub wdrożeniu już istniejących technologii do produkcji i stosowania głównie na naszym rynku. Takie działania można dodatkowo wspomagać przez dostęp do preferencyjnych form finansowania warunkowanych osiąganymi efektami w kolejnych fazach wdrożeń. Będzie się to wiązać z budową lub modernizacją istniejących zakładów produkcyjnych i tworzeniem nowych miejsc pracy.



## **WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE**

Województwo mazowieckie jest największym i najbogatszym województwem w Polsce. Niestety jest też regionem, gdzie wyraźnie widać różnice w rozwoju pomiędzy centralnym punktem, jakim jest Stolica i resztą województwa. Z pewnością zmniejszenie tych różnic jest jednym z podstawowych zadań mazowieckich władz samorządowych. Chcemy, by zwiększanie poziomu życia i udział w rozwoju były obecne nie tylko w Warszawie.

### **1. Transport**

Mazowsze jest województwem o wysokim wskaźniku mobilności jego mieszkańców, jak również centrum handlu, dlatego właśnie modernizacja i rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej oraz wsparcie transportu publicznego jest zadaniem priorytetowym w celu utrzymania dalszego stabilnego rozwoju regionu.

Postulowane przez nas inwestycje w infrastrukturę drogową to:

- Zapewnienie finansowania dla dróg ekspresowych S7 i S12 przez Radom.
- Nadzór nad terminową rozbudową autostrady A2 i doprowadzenie jej do Mińska Mazowieckiego, Siedlec i wschodniej części województwa.
- Budowa obwodnicy Płocka oraz mostu przez Wisłę w Płocku dostosowanego do transportu niebezpiecznych produktów naftowych.
- Modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia-Kraków Główny przez Radom, Szydłowiec i Kielce.
- Bezpośrednie połączenie kolejowe z Radomia nad do północnej części kraju – Trójmiasta i miejscowości nadmorskich.
- Budowa bezpośredniego połączenia kolejowego między Płockiem i Warszawą.
- Doprowadzenie SKM do Mińska Mazowieckiego.
- Przyspieszenie rozbudowy warszawskiej II linii metra, a w dalszej kolejności – budowa III i IV linii metra w Warszawie.
- Zachowanie Lotniska Chopina dla lotów pasażerskich i sprzeciw wobec planów likwidacji tego lotniska.
- Kalkulacja zasadności budowy Centralnego Portu Lotniczego pod Baranowem i, co za tym idzie, podjęcie ostatecznej decyzji o przyszłości lotniska w Radomiu.

### **2. Inwestycje regionalne**

Aby zapewnić wysoki poziom życia i usług mieszkańcom Mazowsza potrzebne będą dobrze przemyślane inwestycje w infrastrukturę oraz dobrze zorganizowane i zarządzane wsparcie dla lokalnych biznesów. Dzięki takim działaniom nasze województwo stanie się atrakcyjnym miejscem nie tylko dla zagranicznych korporacji ale, co ważniejsze, dla Polskiego przedsiębiorcy, jak również poprawi jakość życia mieszkańców.

W celu zapewnienia wysokiego poziomu niezależności energetycznej będziemy mobilizowali władze miast do inwestowania w odnawialne źródła energii takie jak geotermia oraz panele fotowoltaiczne – oczywiście wszystko to po uprzednim sprawdzeniu możliwości instalacyjnych oraz potwierdzeniu opłacalności takich inwestycji.

Będzie zabiegać o poprawę jakości świadczonych usług medycznych w Płocku poprzez budowę nowego szpitala powiatowego.

Ważnym zadaniem samorządu jest też wspieranie nowych biznesów i mniejszych przedsiębiorców przez odpowiednio przygotowaną pomoc finansową i prawną. Ważnym elementem wspierania regionalnej gospodarki jest tworzenie w centrach większych miast odpowiednio przystosowanych i regulowanych targowisk dla najmniejszych przedsiębiorców i drobnych lokalnych handlarzy, na których będą mogli bezpiecznie handlować i prezentować swoje wyroby.

Należy wspierać także inicjatywy budowania na potrzeby lokalne zakładów przetwórstwa i produkcji takich jak zakłady mięsne czy mleczarskie. Nieodpowiedzialna polityka kolejnych rządów doprowadziła do upadku i sprzedaży podobnych zakładów, mimo iż zapotrzebowanie na tego typu rozwiązania stale rośnie.

### **3. Programy pomocy i miejsca integracji społecznej**

W województwie pragniemy zadbać o podstawowe potrzeby mieszkańców zwiększające komfort życia rodzin z dziećmi, osób starszych i młodzieży. Będziemy opracowywać i wdrażać programy pomocy, jak również inwestować w już istniejące oraz budować nowe placówki pomocy mieszkańcom.

Dla naszych seniorów chcemy zwiększyć zaangażowanie ze strony województwa, zapewniając im lepszy i odpowiednio przystosowany transport jak i zwiększoną opiekę medyczną. Dodatkowo będziemy organizować kampanię informacyjną oraz pomoc prawną w celu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony przed oszustami finansowymi.

Planujemy zwiększyć wsparcie dla rodzin z dziećmi oraz samotnych rodziców zapewniając im lepszy dostęp do opiekunów dziennych. Chcemy też przeznaczyć dodatkowe finanse na przygotowanie i rozbudowę żłobków i przedszkoli w celu zapewnienia większej ilości miejsc.

Potrzebna jest także budowa miejsc sprzyjających aktywności młodzieży. Szczególnie na nowych, zamkniętych osiedlach brakuje miejsc do uprawiania sportu przez nastolatków i innych aktywności towarzyskich. Umacnia to tendencję do spędzania przez młodzież czasu w domu i w towarzystwie wyłącznie elektronicznych gadżetów.

### **4. Promocja kultury i dziedzictwa narodowego**

Będziemy dbać o nasze dziedzictwo narodowe inwestując w przyjazne dla wszystkich grup wiekowych miejsca promujące kulturę i historię Polską. Zamierzamy wspierać i promować artystów, działaczy, oraz grupy promujące postawy patriotyczne.

Postulujemy dalsze promowanie wiedzy o Żołnierzach Wyklętych i innych przedstawicielach opozycji antykomunistycznej – m.in. poprzez wspieranie Muzeum Żołnierzy Wyklętych i Więźniów Politycznych PRL na Rakowieckiej w Warszawie i organizowanie wydarzeń poświęconych tej tematyce. Duże zainteresowanie tą tematyką jest pozytywnym zjawiskiem sprzyjających edukacji historycznej dzieci i dorosłych, które należy zdecydowanie popierać.

Warto docenić również warszawskie tradycje motoryzacyjne. Tu powstawały Syreny, Warszawy, Fiaty, Polonezy i kilka modeli Daewoo. Filia Muzeum Techniki na ul. Filtrowej, która była namiastką muzeum motoryzacji od kilku lat już jest zlikwidowana, a samo Muzeum Techniki (obecnie Narodowe Muzeum Techniki) jest w reorganizacji i jeszcze przez dłuższy czas nie będzie otwarte dla publiczności – zresztą i tak nie będzie tam miejsca na przyzwoitą ekspozycję samochodów. Tymczasem zainteresowanie historią motoryzacji jest duże i stale się zwiększa o czym świadczą takie imprezy jak Autonostalgia, czy Oldtimer Warsaw Show, które co roku biją rekordy popularności, a liczba odwiedzających liczona jest w dziesiątkach tysięcy osób. W związku z tym postulujemy stworzenie w Warszawie Muzeum Motoryzacji – umieszczone w miejscu o odpowiednio dużej powierzchni (takim miejscem mogłyby być np. tereny po Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu. Muzeum powinno być przy tym nie tylko ekspozycją, ale też ośrodkiem życia kulturalnego i centrum różnego rodzaju wydarzeń organizowanych przez miłośników motoryzacji.

#### **5. Finanse i administracja**

Aby spełnić wszystkie nasze postulaty należy odpowiednio przygotować reformę finansową oraz administracyjną na szczeblach lokalnych, kończąc wreszcie z ciągłym zadłużaniem oraz nieprzemysłanym wydawaniem pieniędzy na nietrafione inwestycje.

Postulujemy zmniejszenie liczby urzędników w warszawskim ratuszu i w dzielnicach. Warszawa od lat jest miastem o nadmiernie rozbudowanej biurokracji na każdym szczeblu, przewyższającej potrzeby miasta.

Ważną i pilną sprawą jest przywrócenie miastu domów i działek ukradzionych w wyniku oszukańczej reprivatyzacji.

#### **6. Imigracja**

Mazowsze jest województwem, które przoduje w niechlubnym rankingu przyjmowania imigrantów ze wschodu Europy, jak również z Azji i Afryki. W największym stopniu zmiany struktury społecznej są widoczne w stolicy. Zaniżanie wynagrodzeń i odbieranie miejsc pracy przez obcokrajowców jest realnym problemem dla polskiego rynku pracy. Jest to problem ogólnopolski, jednak Mazowsze musi w pierwszej kolejności zakończyć tę nieroztropną politykę.

Dlatego niezbędne będzie motywowanie instytucji państwowych do skuteczniejszego zwalczania nielegalnego pobytu i zatrudnienia cudzoziemców, jak i ograniczenie migracji zewnętrznej na teren województwa.

## **WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE**

### **1. Demografia**

Na przestrzeni ostatnich lat województwo opolskie zmagają się ze zwiększonym odpływem ludności, zarówno do sąsiednich województw, jak i do naszych zachodnich sąsiadów. Wyjeżdżają w szczególności osoby młode, co sprawia, iż w naszym województwie brakuje rąk do pracy. Dzieje się tak, ponieważ rynek pracy w naszym województwie nie stwarza możliwości rozwoju zawodowego ani nie zapewnia satysfakcjonującego wzrostu wynagrodzeń za pracę.

Naszą odpowiedzią jest racjonalnie prowadzona polityka otwarcia się na biznes i inwestycje. Doprowadzi to do stworzenia nowych miejsc pracy, które przyczynią się do wzrostu zarówno zarobków, jak i jakości zatrudnienia. Trzeba stworzyć przyjazne warunki fiskalno-administracyjne dla potencjalnych inwestorów, a także stymulować rozwój drobnej lokalnej przedsiębiorczości, w szczególności w mniej zamożnych gminach regionu. Poza wymiarem czysto materialnym istotnym jest również krzewienie zdrowych postaw społecznych, opartych na tradycyjnych wartościach rodzinnych i konserwatywnym stylu życia.

Kolejnym ważnym zagadnieniem związanym z demografią jest napływ znacznej ilości obywateli Ukrainy, który prowadzi do obniżenia wynagrodzeń oraz do pogorszenia się warunków pracy. W związku z tym postulujemy wprowadzenie rocznego limitu liczby zezwoleń na pobyt i pracę wydawanych przez wojewodę.

### **2. Edukacja**

Szkolnictwo w województwie opolskim nie jest dostosowane do potrzeb lokalnego rynku. Brakuje prognoz dotyczących potencjalnych trendów na rynku pracy. Sprawia to, że absolwenci szkół oraz uczeni nie są dostosowani do specyfiki rynku pracy w naszym województwie. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest migracja zarobkowa do innych regionów Polski, a także za granicę.

Władze samorządowe powinny prowadzić analizy trendów rozwojowych i bieżącego zapotrzebowania na konkretne zawody poszukiwane przez pracodawców. Postulujemy także odbudowę szkolnictwa zawodowego w regionie w oparciu o rzeczywiste zapotrzebowanie lokalnych firm.

Dzięki takiemu rozwiązaniu, zarówno szkoły jak i uczelnie wyższe będą mogły stworzyć ofertę edukacyjną przystającą do realiów rynku pracy. Wzrośnie przy tym produktywność pracowników, co przyczyni się do w konsekwencji do poprawy sytuacji zarówno pracodawców, jak i pracowników.

### **3. Polityka mieszkaniowa**

W naszym województwie spotykamy się z nieprawidłowym zarządzaniem lokalami mieszkalnymi, będącymi w dyspozycji władz samorządowych. Wiele takich miejsc użytkowanych jest niezgodnie z ich przeznaczeniem, bądź popadają w ruinę z powodu różnych zaniedbań. Problemy te wynikają m.in. z braku należytego inwestowania w utrzymanie wspomnianych lokali mieszkalnych. Sytuacja taka doprowadza wiele młodych osób do decyzji o opuszczeniu naszego województwa.

Sytuacja, gdy wielu młodych nie może znaleźć swojego lokum, a wiele lokali stoi nieużytkowanych jest dla nas niedopuszczalna, dlatego też proponujemy gruntowną zmianę systemu zarządzania lokalami komunalnymi. Istotnym jest wygospodarowanie środków na właściwe utrzymanie stanu technicznego budynków.

#### **4. Turystyka**

Województwo opolskie posiada ogromny potencjał turystyczny. Z jednej strony ze względu na dziedzictwo kulturowe, z drugiej zaś ze względu na bogate krajobrazy i rozwijającą się infrastrukturę turystyczną. Niestety, pomimo nieodległej granicy, nie jesteśmy celem wycieczek z Czech. Przez taki stan rzeczy nieodwracalnie tracimy możliwości potencjalnego zarobku w branży turystycznej.

Opowiadamy się promowaniem naszego regionu w sąsiadujących krajach, partnerstwie samorządowym w tym zakresie i budowaniem pozytywnego wizerunku u naszych sąsiadów.

Napływ turystów z Czech dostarczy nam dodatkowych środków dla lokalnej gospodarki, rozwinię branżę turystyczną, a co za tym idzie stworzy nowe miejsca pracy. Ponadto, pomoże w kreowaniu pozytywnego wizerunku regionu zagranicą. W perspektywie długoterminowej może to mieć wpływ również na inne dziedziny życia, takie jak : biznes, edukacja, kultura czy polityka.

## **WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE**

### **1. Gospodarka**

- Wsparcie i promocja podkarpackich marek i dawnego COPu z jego specjalnymi strefami ekonomicznymi, i spółkami strategicznymi takimi jak Huta Stalowa Wola, przemysłem zbrojeniowym, przemysłem produkcji w strategicznych branżach.
- Utworzenie specjalnego programu wsparcia dla miasta Tarnobrzega jako dotkniętego brakiem przemysłu po upadku kopalni siarki. Przeznaczenie na ten cel specjalnej linii finansowej oraz ulg podatkowych na tworzenie miejsc pracy w mieście i powiecie miejskim Tarnobrzeg.
- Utworzenie Podkarpackiego Banku Kredytowego, w którym każda jednostka samorządu terytorialnego otworzy rachunek, a dzięki oszczędnościom Podkarpacki Bank Kredytowy będzie miał możliwość finansowania poręczeń dla przedsiębiorców oraz udzielania kredytów inwestycyjnych jednostkom samorządu terytorialnego.
- Przyspieszenie tworzenia infrastruktury Internetu szerokopasmowego w województwie podkarpackim jako fundamentu rozwoju we współczesnym świecie.
- Tworzenie parków naukowo – technologicznych, klastrów innowacyjnych oraz parków przemysłowych łączących najnowsze osiągnięcia nauki z działalnością gospodarczą.
- Promocja podkarpackiego przemysłu na rynkach zagranicznych, w szczególności w Stanach Zjednoczonej Ameryki, Chinach i Indiach.
- Dofinansowanie projektów w branży B+R (badania i rozwój) jako elementów rozwijających innowacyjną gospodarkę w regionie podkarpackim.
- Wsparcie dla sektora małych i średnich przedsiębiorstw funkcjonujących jako kooperanci największych przedsiębiorstw regionu.
- Zwiększenie funduszu gwarancji i poręczeń dla spółdzielni pracy.
- Wsparcie dla idei akcjonariatu pracowniczego. Przyjęcie uchwały Sejmiku Województwa Podkarpackiego o akcjonariacie pracowniczym, której celem będzie zapewnienie gwarancji i poręczeń finansowych kredytów zaciąganych przez spółki oparte na strukturze akcjonariatu pracowniczego.
- Utworzenie specjalnej linii wsparcia, ulg, kredytów, prolongat na spłatę zadłużenia – dla firm z sektora małych i średnich przedsiębiorstw zadłużonych na skutek nierzetelnych zleceniodawców, tak aby mogli opłacić zaległości w ZUS i US, a co pozwoli na staranie się kredyt w bankach, które wymagają zaświadczeń niezaleganiu w składkach w ZUS i US.

### **2. Edukacja**

- Budowa żłobków przy szkołach wyższych, przy dużych zakładach pracy (we współpracy z przedsiębiorcami), a także na terenach wiejskich z wykorzystaniem partnerstwa publiczno-prywatnego.
- Wyposażenie pracowni lekcyjnych w nowe materiały dydaktyczne, elektroniczne tablice oraz upowszechnianie wykorzystywania ich na zajęciach lekcyjnych.
- Dodatkowe zajęcia techniczne dla uczniów wszystkich klas z wykorzystaniem nowoczesnych urządzeń technicznych.
- Zwiększenie funduszu stypendialnego dla najzdolniejszych uczniów i ich nauczycieli.
- Tworzenie szkół zawodowych i technicznych zamiast nadmiaru szkół ogólnokształcących nie dających uprawnień zawodowych.



- Poprawa poziomu nauczania w szkołach zawodowych i technicznych oraz ukierunkowanie także na najnowsze osiągnięcia techniczne m.in. robotykę, technologię dronów, nanotechnologię.
- Dostosowanie profili szkół średnich do rynku pracy poprzez stworzenie możliwości „klasy zamawianej”, w której przedsiębiorcy mogliby uczestniczyć w procesie nauki zawodu decydując o profilu zawodowym klasy, poprzez gwarancje zatrudnienia w pierwszych latach po ukończeniu szkoły.
- Utworzenie technikum na najwyższym poziomie przy Politechnice Rzeszowskiej z zajęciami prowadzonymi przez pracowników naukowych dla najlepszych uczniów chcących rozwijać się w branżach związanych z nowoczesnymi technologiami.
- Tworzenie szkół i klas kształcących w zawodach rolniczych w celu podnoszenia efektywności i jakości podkarpackiego rolnictwa.

### **3. Nauka i szkolnictwo wyższe**

- Dofinansowanie oraz zwiększenie przynajmniej dwukrotnie liczby miejsc na profilu lekarskim, a także wsparcie infrastrukturalne dla niedawno powstałego kierunku lekarskiego na Uniwersytecie Rzeszowskim.
- Utworzenie wydziału filologicznego na Państwowe Wyższej Szkole Techniczno – Ekonomicznej w Jarosławiu w miejsce wygaszanych Nauczycielskich Kolegów Języków Obcych.
- Zwiększenie środków na stypendia naukowe dla najlepszych studentów z Województwa Podkarpackiego.
- Specjalne programy grantowe dla studentów studiów technicznych na realizację innowacyjnych projektów.
- Rozwój Politechniki Rzeszowskiej i podniesienie jej do rangi jednej z czołowych technicznych szkół wyższych w Polsce i Europie.

### **4. Gospodarka Komunalna**

- Wsparcie dla budowy w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego nowoczesnych wysypisk odpadów w celu maksymalizacji recyklingu, co pozwoli na zmniejszenie opłat za wywóz śmieci.
- Rozwijanie sortowni śmieci za pomocą separatorów optoelektronicznych i balistycznych oraz wykorzystania procesu fermentacji beztlenowej z odzyskiem metanu.
- Przyspieszenie usuwania szkodliwego dla zdrowia azbestu z dachów budynków mieszkalnych i gospodarskich.
- Prywatyzacja części zadań z zakresu gospodarki komunalnej w taki sposób, by doprowadzić do zwiększenia jej efektywności, stworzenia miejsc prowadzenia działalności dla przedsiębiorców, i zmniejszenia cen usług.
- Adaptacja w Województwie Podkarpackim wzorca w pełni zmechanizowanego i nowoczesnego Międzygminnego Zakładu Kompleksowego Zagospodarowania Odpadów Komunalnych w Tychach, spełniającego w 100% wymogi BAT. Model ten umożliwia pełny recykling odpadów, produkcję alternatywnego paliwa z odpadów (RDF), produkcję biogazu, unieszkodliwienie nieprzyjemnych zapachów.
- Kontrola przestrzegania prawa w oczyszczalniach ścieków w celu zapewnienia najlepszej jakości wody.



- Wsparcie dla zaopatrywania sieci wodociągowych w wodę pochodzącą ze źródeł podziemnych, o znacznie lepszych parametrach jakościowych.
- Utworzenie funduszu gwarancji i poręczeń dla osób podejmujących budowę domów energooszczędnych.

#### **5. Turystyka i rekreacja**

- Międzynarodowa promocja Bieszczad oraz Beskidu Niskiego jako miejsc niekomercyjnych, nieco „dzikich” i ciekawych.
- Rozwój narciarstwa w Beskidzie Niskim.
- Opracowanie programu Podkarpackich Tras Turystycznych z uwzględnieniem tras pieszych, rowerowych, wodnych, konnych i narciarskich.
- Rozwój tras konnych i narciarskich w Beskidzie Niskim i Bieszczadach.
- Zagospodarowanie brzegów rzek w miastach; budowa miejskiej plaży w Przemyślu i Jarosławiu nad Sanem.
- Wsparcie dla przedsiębiorców w zakresie tworzenia bazy rekreacyjnej na terenach należących do jednostek samorządu terytorialnego – m.in. zatok kajakowych wraz z zapleczem rekreacyjnym w pobliżu podkarpackich rzek.
- Wsparcie dla budowy przy lasach infrastruktury rekreacyjnej – m.in. altanek, miejsc na ogniska, ścieżek rowerowych, miejsc namiotowych.
- Stworzenie ogólnowojevodzkiej sieci dróg rowerowych uwzględniających trasy w mieście, trasy na obszarach wiejskich oraz trasy o charakterze turystycznym.
- Promocja terenów objętych programem NATURA 2000.
- Rozwój enoturystyki – turystyka winiarska, związana z odwiedzaniem winnic i degustacją win.

#### **6. Sport i kultura fizyczna**

- W każdym mieście powiatowym stworzenie jednej klasy w danej szkole o profilu sportowym na poziomie podstawówki, gimnazjum i liceum, w którym młodzież każdego dnia rozwijać będzie swoje zdolności motoryczne, a także techniczne w wybranej dyscyplinie sportu. Współpraca w zakresie programu dla tych klas z najlepszymi trenerami i miejscowymi klubami sportowymi.
- Dofinansowanie wspólnie z PZPN programu stałego podnoszenia kwalifikacji przez podkarpackich trenów piłki nożnej, szczególnie w zakresie wyszukiwania młodych talentów.
- Tworzenie siłowni „pod chmurką” na parkach miejskich, w celu przywracania sprawności ruchowej osobom w wieku średnim i osób starszych.
- Budowa przez jednostki samorządu terytorialnego obiektów do uprawiania nowych dyscyplin sportu – m.in. skateparki, street workout.
- Wsparcie dla sportowego lotnictwa szybowcowego.

#### **7. Kultura, ochrona zabytków i dziedzictwa narodowego**

- Zmniejszenie wydatków na zarządzanie instytucjami kultury Samorządu Województwa Podkarpackiego poprzez stworzenie jednego, wspólnego zarządu dla wszystkich, przez co zmniejszy się ilość osób na stanowiskach dyrektorskich.
- Zwiększenie finansowania dla kluczowych instytucji: Teatru im. Wandy Siemaszkowej, Filharmonii Podkarpackiej im. Artura Malawskiego oraz Arboretum i Zakładu Fizjografii w Bolestraszcach, a także Zamku w Łańcucie w celu podniesienia ich znaczenia do rangi ponadregionalnej.
- Rozwój Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku – największego w Europie skansenu na wolnym powietrzu.
- Powołanie do życia placówki kulturalnej i naukowej Instytut Kresów Wschodnich, który będzie zajmował się promocją polskiej kultury Kresów Wschodnich, a także podejmował działalność naukową na polu głównie historycznym.
- Organizacja wspólnie przez samorząd województwa podkarpackiego oraz samorządy niższego szczebla kilku dużych imprez kulturalnych o skali europejskiej.
- Promocja tradycyjnej żywności i produktów Podkarpackich jako elementu kultury.
- Podjęcie działań przeciwko umieszczaniu reklam wielkogabarytowych w centrach miast, często na budynkach zabytkowych. Promocja szyldów nawiązujących stylistyką do historii, które doskonale uzupełniają zabytkowy charakter budynku.

#### **8. Polityka prorodzinna i społeczna**

- Realizacja projektu „Chcemy repatrianta – nie imigranta”, którego celem jest powrót do Polski Polaków ze Wschodu, zesłańców i potomków zesłańców syberyjskich.
- Wsparcie dla polskich rodzin wracających z emigracji zarobkowej oraz tworzenie programów dofinansowania dla założenia działalności i wsparcia dla przedsiębiorców którzy takie osoby będą zatrudniać.
- Ukierunkowanie pomocy społecznej na usamodzielnienie się beneficjentów pomocy.
- Uruchomienie programu przeciwdziałania niedożywieniu dzieci z rodzin ubogich i żyjących na skraju ubóstwa.
- Usprawnienie systemu przeciwdziałania uzależnieniom alkoholowym i narkotykowym wśród młodzieży i osób dorosłych.
- Wsparcie dla organizacji pozarządowych zajmujących się walką z uzależnieniami i wykluczeniem społecznym.
- Zwiększenie jakości i efektywności usług społecznych oraz modernizacja zaplecza technicznego Domów Pomocy Społecznej.
- Promocja zdrowej żywności ekologicznej pochodzącej od lokalnych producentów.

#### **9. Energetyka**

- Pełne wykorzystanie podkarpackich źródeł geotermalnych zapewniających tanią energię, przy zapewnieniu pełnej ochrony środowiska naturalnego. W tym celu proponujemy założenie spółki z kapitałem publicznym i prywatnym w celu eksploatacji źródeł geotermalnych.

- Tworzenie pozytywnej atmosfery inwestycyjnej w branży wydobywczej, w szczególności wydobywania na terenie województwa gazu ziemnego.
- Wsparcie dla wspólnot mieszkaniowych i spółdzielni mieszkaniowych mające na celu instalowanie własnych kolektorów słonecznych, co pozwoli na zmniejszanie opłat za zużycie energii.
- Sprzeciw wobec budowy mało efektywnych farm wiatrowych, które mają szkodliwy wpływ na środowisko naturalne.

#### **10. Infrastruktura transportowa – drogi, kolej, lotnictwo**

- Presja na władze krajowe w celu budowy drogi ekspresowej łączącej województwo podkarpackie z Warszawą.
- Rozbudowa Międzynarodowego Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka jako elementu infrastruktury o największym wpływie na atrakcyjność inwestycyjną regionu.
- Kontynuowanie zakupów nowych szyn busów.
- Modernizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Ustrzyki Dolne – Krosno.
- Elektryfikacja linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów.
- Przebudowa dworców PKP i PKS w Rzeszowie poprzez uczynienie z nich jednego dużego centralnego podkarpackiego dworca, wraz z budową dużego parkingu podziemnego i zadaszeniem peronów.
- Zwiększanie przepustowości podkarpackich korytarzy transportowych.
- Skupienie uwagi również na remontach i modernizacji dróg lokalnych, które są najważniejsze z punktu komfortu życia codziennego obywateli.
- Zwiększanie liczby miejsc parkingowych w miastach.

#### **11. Planowanie przestrzenne**

- Przyspieszenie opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapewniających pewność inwestycji oraz tworzących ład przestrzenny.
- Szczególny nacisk na opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na terenach, na których planowana jest budowa nowych elementów infrastruktury technicznej oraz planowane jest tworzenie obszarów inwestycyjnych.
- Gwarancja zapewnienia w budżecie jednostek samorządu terytorialnego środków finansowych na istnienie komisji urbanistycznych.
- Prowadzenie prac scaleniovych dla gruntów publicznych.
- Ustalenie miejsc problemowych dla planowania przestrzennego w planie wojewódzkim.
- Rozwój obszarów miejskich z jednoczesnym planowaniem przestrzennym przy rozszerzaniu granic miast.

#### **12. Ochrona zdrowia**

- Dofinansowanie oraz zwiększenie przynajmniej dwukrotnie liczby miejsc, a także wsparcie infrastrukturalne dla nowopowstałego kierunku lekarskiego na Uniwersytecie Rzeszowskim.
- Stałe powiększanie Oddziału Geriatrii w Szpitalu w Przeworsku.

- Zwiększenie wynagrodzeń pielęgniarek, położnych i personelu technicznego, który realizuje znaczącą część zadań z zakresu świadczenia pomocy medycznej.
- Rozwój bazy karetek pogotowia dla ratownictwa medycznego.
- Rozbudowa przychodni w mniejszych miejscowościach i większych wsiach w celu zagwarantowania rzeczywistej profilaktyki w zakresie ochrony zdrowia.
- Program pomocy w zakresie świadczeń medycznych dla kombatantów i weteranów walk, a także dla m.in. żołnierzy wojskowych batalionów kolejowych i budowlanych.

### **13. Rolnictwo i rozwój wsi**

- Aktywizacja mieszkańców obszarów wiejskich w kierunku konkurencyjności na wolnym rynku przy jednoczesnym wsparciu produkcji tradycyjnej żywności w rodzinnych gospodarstwach wiejskich.
- Rozpoczęcie programu „Rolnik Przedsiębiorcą” mającego na celu pomoc rolnikom w podejmowaniu działalności gospodarczej polegającej na przetwarzaniu płodów rolnych m.in. produkcja oleju rzepakowego i produkcja przetworów z warzyw i owoców.
- Rozpoczęcie programu „Uprawiam – Sprzedaję” mającego na celu wsparcie rolników w bezpośredniej sprzedaży produktów rolno-spożywczych na lokalnych rynkach, czemu służyć mają targowiska w każdej gminie.
- Wsparcie dla uzyskiwania przez żywność i produkty rolno-spożywcze z województwa podkarpackiego europejskich certyfikatów: Chroniona Nazwa Pochodzenia (ChnP), Chronione Oznaczenie Geograficzne (ChOG), Gwarantowana Tradycyjna Specjalność (GTS). W chwili obecnej niewiele lokalnych, a wspianiałych produktów posiada te certyfikaty, które są uznane przez konsumentów w Unii Europejskiej. Postulujemy utworzenie w tym celu specjalnego zespołu przy Urzędzie Marszałkowskim.
- Promocja zdrowej i smacznej podkarpackiej żywności.
- Promocja podkarpackiej wołowiny.
- Program wsparcia finansowego i promocyjnego dla winiarzy podkarpackich, organizacja prezentacji win podkarpackich w ramach przedstawicielstwa Województwa Podkarpackiego w Brukseli.
- Tworzenie klas o profilu rolniczym w technikach oraz utworzenie wydziału rolniczego na Państwowej Wyższej Szkole Wschodnioeuropejskiej w Przemyślu.
- Dofinansowanie dla podkarpackich pszczelarzy, organizacja warsztatów z produkcji miodu i organizacji pracy w pasiece.
- Poprawa dostępu do żłobków i edukacji przedszkolnej na terenach wiejskich, wraz z programami nauki języków obcych od najmłodszych lat.
- Wspieranie lokalnych grup i stowarzyszeń promujących kulturę ludową, w szczególności kół gospodyń wiejskich, zespołów ludowych, lokalnych domów kultury i świetlic wiejskich.
- Rozwój gospodarstw agroturystycznych, a także ich promocja w ramach programu promocji województwa podkarpackiego.
- Ochrona polskiej ziemi przed wykupywaniem jej przez obcokrajowców.

#### **14. Bezpieczeństwo**

- Utworzenie strzelnicy w każdym powiecie powszechnie dostępnej prowadzonej w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.
- Wsparcie finansowe dla grup paramilitarnych oraz stowarzyszeń proobronnościowych.
- Likwidacja skompromitowanej i kosztownej Straży Miejskiej, której celem jest wyłącznie zwiększanie wpływów do budżetów mandatami, a która słynie z kiepskiej jakości kadry oraz brutalności. Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze można przeznaczyć w zamian na dodatkowe patrole policji.
- Monitoring i modernizacja wałów przeciwpowodziowych na Wisłoku i Sanie.
- Przyspieszenie budowy zbiornika retencyjnego Kąty-Myscowa w powiecie jasielskim na Wisłoce, w Dukli oraz Rudawce Rymanowskiej.
- Dofinansowanie szkoleń i sprzętu dla jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych jako instytucji społecznych gwarantujących bezpieczeństwo oraz aktywizację mieszkańców wsi na polu społecznym, kulturalnym i sportowym.

#### **15. Administracja**

- Stworzenie w każdej gminie numeru kontaktowego i aplikacji mobilnej do zgłaszania interwencji i skarg. Przyspieszenie ich rozpoznawania.
- Zwiększenie faktycznego dostępu do informacji publicznej.
- Tworzenie e-platform do załatwiania spraw urzędowych.
- Likwidacja zbędnych stanowisk w administracji, efektywne łączenie wydziałów.
- Każdy urząd co najmniej w jednym dniu tygodnia powinien być czynny w godzinach popołudniowych – do godziny 20:00, co znacznie ułatwi załatwianie spraw osobom pracującym w standardowych godzinach pracy urzędu.
- Postulujemy, aby wszystkie wakaty na stanowiska publiczne w danej gminie/powiecie były publikowane nie tylko na stronach BIP, ale także w odpowiednich dla danego miejsca Urzędach Pracy. Zapewni to łatwiejszy dostęp do informacji o miejscach pracy w urzędach.

## **WOJEWÓDZTWO PODLASKIE**

### **1. Infrastruktura drogowa i kolejowa**

Od co najmniej trzydziestu lat na Podlasiu występuje proces zmniejszania liczby stałych połączeń kolejowych, a także proces fizycznego likwidowania samych istniejących kolejowych. Wyjaśnienie jest zawsze takie samo – brak pieniędzy na utrzymanie stanu obecnego i na inwestycje – a skutki są coraz mocniej odczuwalne dla mieszkańców województwa. Brak rozwiniętego transportu kolejowego skutkuje m.in. ograniczeniem naszego potencjału gospodarczego i turystycznego. Do jednego z głównych miast naszego województwa – Łomży – już od 25 lat nie da się dojechać pociągiem!

Niewiele lepiej wygląda infrastruktura drogowa. Pomimo rozbudowywania sieci komunikacyjnej w całym kraju województwo podlaskie jest zawsze ostatnim, do którego docierają nowe drogi. Za przykład może tu posłużyć droga S19, część wielkiego projektu Via Carpatia, której odcinki są w innych województwach aktywnie konstruowane, a w dużej mierze nawet oddane do użytku – tymczasem w naszym województwie słyszymy przede wszystkim o planach i zamiarach. Problem nie dotyczy jednak tylko dużych, krajowych projektów – drogi na poziomie regionalnym i lokalnym w wielu miejscach wymagają modernizacji i rozbudowy.

Stworzenie właściwej infrastruktury komunikacyjnej jest jednym z podstawowych zadań władz samorządowych i państwowych. Bez tego niemożliwy lub bardzo utrudniony jest jakikolwiek rozwój gospodarczy.

### **2. Wykorzystanie zasobów naszego województwa**

W okolicach Sejna, Augustowa, Rajgrodu i Grajewa mamy miliony ton torfu przemysłowego, o którym dziś zapomniano. Po przetworzeniu torf może być masowo wykorzystywany w ogrodnictwie, warzywnictwie, a także ciepłownictwie (pellets). Należy skorzystać z innowacyjnych i ekologicznych rozwiązań przetwórstwa torfu, co da szansę rozwoju ekonomicznego lokalnym społecznościom z województwa podlaskiego. Obecnie Polska sprowadza torf z zagranicy.

W Smolnikach koło Suwałk na głębokości 800 metrów pod ziemią znajdują się wody termalno-mineralne, których właściwości można porównać do solanek w Ciechocinku. Wody takie można wydobywać do celów pitnych oraz mogą być stosowane w leczeniu uzdrowiskowym. Dlatego postulujemy, by w tym urokliwym miejscu na Suwalszczyźnie stworzono całoroczny kompleks uzdrowiskowy.

Suwalszczyzna to region, który posiada także bogate złoża rudy żelaza, tytanu i wanadu olbrzymiej wartości. Opowiadamy się za rozpoczęciem wydobywania naszych złóż – w taki jednak sposób, by przemysł wydobywczy nie zniszczył Suwalskiego Parku Krajobrazowego i jego okolic. Przy okazji eksploatacji rudy wydobywać można także kamień otaczający złożę, którego walory estetyczne i budowlane zapewniają mu wysoką wartość na europejskich rynkach zbytu.

W ten sposób zapewnimy dynamiczny rozwój dla Suwalszczyzny. W przedsiębiorstwach związanych z wydobywaniem pracę znajdzie co najmniej kilka tysięcy osób. Kolejne kilka tysięcy miejsc pracy powstanie dzięki rozwojowi niezbędnej infrastruktury drogowej i kolejowej. Wydobywanie złóż wymagać



będzie ścisłej współpracy ze środowiskiem naukowym i utworzenia uczelni górniczej, a także poszerzenia istniejącej bazy naukowej.

### **3. Turystyka**

Potencjał turystyczny naszego regionu pozostaje w dalszym ciągu niewykorzystany. W ostatnich latach odwiedza nas rocznie niewiele ponad pół miliona turystów, w tym zaledwie ok. 160 000 turystów zagranicznych – to niecały 1% wszystkich cudzoziemców odwiedzających Polskę. Nasz region wraz z sąsiednim województwem warmińsko-mazurskim tworzy Zielone Płuca Polski – unikalny w skali europejskiej region przyrodniczego bogactwa, który może łatwo stać się jednym z najpopularniejszych celów wakacyjnych dla całej Europy.

Dla osiągnięcia tego celu niezbędne jest jednak stworzenie odpowiedniej infrastruktury (transportowej, noclegowej, gastronomicznej) oraz inteligentna, szeroka promocja walorów turystycznych Podlasia – w Polsce i za granicą. Za wykonanie wszystkich tych zadań całkowitą lub częściową odpowiedzialność ponoszą władze samorządowe.

### **4. Gazyfikacja**

Pod koniec drugiej dekady XXI wieku województwo podlaskie pozostaje województwem z najmniejszą dostępnością gazu w gospodarstwach domowych, co jest niestety smutnym świadectwem naszej sytuacji gospodarczej i społecznej. Samorząd wojewódzki powinien pilnie zająć się zmianą tego stanu rzeczy – podjąć i doprowadzić do skutecznego finału działania na rzecz rozbudowy sieci gazowniczej. Alternatywnym sposobem zapewnienia dostępu do gazu w odleglejszych gminach może być tworzenie stacji regazyfikacji gazu płynnego, do których gaz można dowozić cysternami, bez podłączania do centralnej sieci gazowniczej. Przyspieszenie gazyfikacji regionu jest niezbędne dla podniesienia poziomu życia w województwie.

### **5. Rynek pracy i migracje**

Jednym z podstawowych zadań władz samorządowych jest zabieganie o rozwój gospodarczy regionu i tworzenie potrzebnych miejsc pracy. Tymczasem w województwie podlaskim stopa bezrobocia nadal utrzymuje się na poziomie wyższym niż w średnia krajowa – a w niektórych powiatach utrzymuje się na bardzo wysokim, kilkunastoprocentowym poziomie. Według raportu Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, podlaskie jest najmniej atrakcyjnym dla inwestorów województwem w Polsce! Zmiana tego stanu rzeczy w głównej mierze zależy od władz samorządowych – ich aktywności wobec potencjalnych inwestorów, a także działań na rzecz poprawy infrastruktury i otoczenia biznesowego.

Faktem jest oczywiście, że w ostatnich latach bezrobocie w naszym województwie spada (tak jak w całym kraju), ale niestety nie wynika to z mądrej polityki samorządowej ani z rozwoju gospodarczego regionu. Przyczyną pozornej poprawy sytuacji jest to, że bezrobotni (zwłaszcza młodzi) masowo wyjeżdżają na Zachód – jest to fatalne zjawisko, którego negatywne skutki będziemy odczuwać przez dziesiątki lat. Priorytetem naszej polityki samorządowej powinno być stworzenie takich warunków, by zatrzymać tych mieszkańców Podlasia, którzy jeszcze nie wyjechali. Powinniśmy pracować także nad systemem zachęt, który ściągnie z powrotem, którzy już opuścili Polskę – wielu z nich chętnie wróci z zagranicy, jeżeli będą widzieli, że w domu również mają perspektywy życia i zarabiania.

Odpowiedzią na emigrację Polaków nie może być zapewnianie „luki demograficznej” imigrantami z naszej wschodniej granicy. Prowadzona przez rząd samobójcza polityka otwartych granic powinna spotykać się z oporem również ze strony władz samorządowych.

#### **6. Ochrona granic**

Województwo podlaskie jest regionem szczególnie istotnym z perspektywy bezpieczeństwa – nasza długa wschodnia granica jest jednocześnie granicą Polski oraz Unii Europejskiej. Oznacza to, że bezustannie jesteśmy pod silną presją zarówno nielegalnej imigracji, jak i działalności przemytniczej. Służby mundurowe nie powinny być w takiej sytuacji pozostawione same sobie. Ważnym zadaniem władz samorządowych jest udzielanie naszym pogranicznikom i celnikom wsparcia organizacyjnego, a także zachęcanie mieszkańców województwa do współpracy z nimi – a nawet zachęcanie do podjęcia kariery w szeregach służb mundurowych, do której cały czas brakuje chętnych.

Województwo podlaskie jest także niesłychanie ważne z militarne punktu widzenia. Bezpieczeństwo całego kraju zależy między innymi od tego, czy nasze wojsko będzie w stanie obronić strategiczny region przesmyku suwalskiego. Władze samorządowe powinny dbać o to, by na wszelkie możliwe sposoby wspierać rząd i siły zbrojne w obronie naszego państwa.

## **WOJEWÓDZTWO POMORSKIE**

Województwo Pomorskie uchodzi za jeden z najbogatszych i najprężniej rozwijających się regionów Polski. Nie oznacza to jednak, że nasze województwo nie ma swoich problemów. Możemy zaobserwować wiele nierówności pomiędzy „bogatą” aglomeracją Trójmiasta, a tak zwaną „prowincją”. To region dysproporcji i kontrastów. Możemy tu spotkać wojujących wielkomiejskich liberałów, jak i zwróconych ku tradycji, rodzinie i religii Kaszubów i Kociewiaków. Te tak różne w swojej powierzchownej mentalności grupy łączy jednak fakt zamieszkania i współdzielenia pięknego Pomorza. Trójmiasto będąc głównym środkiem ciężkości w regionie, zarówno w sferze gospodarczej jak i kulturalnej, niejako wysysa siły witalne z reszty regionu. Jako Ruch Narodowy proponujemy harmonijny rozwój województwa i wyrównanie szans w rozwoju dla każdego mieszkańca. Nie można tego osiągnąć bez wysiłku. Chcemy uwolnić przedsiębiorczość i opiekuńczość wrodzoną w ludność tego regionu. Aby tego dokonać proponujemy wdrożenie szerokiego programu.

### **1. Uwolnijmy przedsiębiorczość Pomorzan**

Proponujemy stworzenie Pomorskiego Programu Przedsiębiorczej Pomocy Społecznej. W ramach tej inicjatywy skupimy się na kilku wrażliwych obszarach działalności każdego człowieka. Według prognoz GUS, w Województwie Pomorskim do roku 2035, na 100 osób pracujących przypadnie aż 45 osób w wieku poprodukcyjnym oraz około 30 osób w wieku przedprodukcyjnym. Prognozy te mówią jasno, że Województwo Pomorskie starzeje się. Aby odwrócić ten trend, a jednocześnie sprostać wyzwaniu zaspokajania potrzeb społeczeństwa, w którym średnia wieku rośnie, będziemy rozwijać i wspomagać rozwój domów spokojnej starości, punktów przedszkolnych i żłobków przez osoby prywatne. Punkty te powinny być tanie i spełniać podstawowe potrzeby osób starszych, jak i tych najmłodszych. Stawiamy zatem na:

- Dofinansowanie i wsparcie rozwoju oraz przekazanie „know how” w otwarciu własnych działalności gospodarczych zajmujących się pomocą społeczną.
- Zorganizowanie samorządowych zasobów lokalowych, w których będzie można otworzyć prywatną działalność na rzecz rozwoju domów opieki czy przedszkoli.
- Bezpośrednie wspieranie organizacyjne i finansowe takich przedsiębiorstw przez władze samorządowe.
- Dofinansowanie wybranych kierunków szkół zawodowych. Komisja Nauki i Edukacji będzie dotować rozwój szkół kształcących w zawodach wytwórczych, dotyczących przemysłu i rzemiosła.
- Współpracę szkół zawodowych, uczelni wyższych, firm na terenie województwa pomorskiego oparta na stypendiach dla najzdolniejszych uczniów, wakacyjnych staży oraz poznawania specyfiki pracy w danym zawodzie.
- Nowoczesne technologie w MDK. Kursy, warsztaty adaptację technologii w kulturze i sztuce – dofinansowanie do rozwoju kursów warsztatowych w MDK i Parkach Technologicznych – kursy z IT, przedsiębiorczości, zarządzania.
- Wsparcie wytwórstwa rzemieślniczego i zaawansowanego technologicznie w „Polsce Powiatowej” – będziemy pracować na rzecz tworzenia specjalnych pakietów pomocowych dla mikro przedsiębiorstw i Spółdzielni Socjalnych w miejscowościach poniżej 75 000 mieszkańców, stworzymy preferencyjne warunki wynajmu lokali od samorządu Województwa

Pomorskiego, wspierane będzie również doradztwo w zakresie prowadzenia działalności. Wypracujemy model otwartych pracowni i biur współdzielonych w małych miejscowościach.

- Organizację Wojewódzkich Targów Produktów Pomorza oraz konkursów na Pomorski Produkt Roku.
- Pomoc przy kooperacji sąsiedzkiej – Pomorze jako województwo turystyczne potrzebuje mieszkańców współpracujących na różnych poziomach i w różnych obszarach, aby przyciągnąć do nas turystów.

## **2. Zadbajmy o transport**

Pomimo szeroko otrąbionego sukcesu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej wiele obszarów naszego województwa nie ma możliwości rozwoju ze względu na zapomnienie przez aktualnych władarzy Pomorza. Modelowo będziemy dążyć do stworzenia sieci komunikacyjnej, dzięki której przeciętny mieszkaniec będzie w stanie dostać się do Gdańska z każdego miasta powiatowego w czasie nie przekraczającym 90 minut.

Publiczny transport to wartość, którą trudno uznać za w 100% rentowną, jeśli spojrzeć na to partykularnie. Warto pamiętać jednak o pozytywnych skutkach rozwoju transportu zbiorowego. Są to przede wszystkim możliwości pracy w każdym rejonie bez potrzeby migracji; transport pomaga również w spotkaniach, a co za tym idzie – w wymianie myśli i idei. Te z kolei przyczyniają się do harmonijnego rozwoju ludzi i całych społeczności. Będziemy zatem stawiać na rozwój komunikacji między powiatami.

W obszarze transportu kolejowego postulujemy:

- Zwiększenie liczby połączeń kolejowych na trasach: Chojnice – Kościerzyna, Chojnice – Szczecinek.
- Nowe połączenie: Kościerzyna – Czersk (przygotowanie Kościerzyny do roli węzłowej, jaką będzie pełniła po remoncie węglówki).
- Domknięcie systemów kolejowych w województwie na trasach: Kartuzy – Sierakowice – Lębork; Lipusz – Bytów - Korzybie.
- Opracowanie studium wykonalności połączenia SKM do Władysławowa (2 tory + elektryfikacja), co wpłynie na bardziej dynamiczny rozwój północnej części województwa.
- Utworzenie połączenia SKM do Gdyni Oksywia oraz wariant do Gdyni Pogórze Górne.
- Reaktywację trasy Pruszcz Gdański – Kolbudy – Stara Piła – Gdańsk Lotnisko oraz dobudowę nowych przystanków: Leżno, Gdańsk Kokoszki (wpięcie w istniejące linie PKM).
- Przywrócenie SKM na trasie Pruszcz Gdański – Słupsk.

W obszarze transportu drogowego postulujemy:

- Dofinansowanie do stworzenia nowych połączeń autobusów, by zwiększyć ich częstotliwość w rejonach niepołączonych z resztą województwa: Bytów – Kościerzyna, Słupsk – Człuchów, Sztum – Tczew, Lębork – Kościerzyna, Słupsk – Kościerzyna – Kartuzy. Proponujemy kooperację samorządu z prywatnymi przedsiębiorcami tj. system dotacji i pożyczek na rzecz zakupu potrzebnego taboru i szkoleń dla chętnych przedsiębiorców.
- Dofinansowanie do szkolnych busów dla gmin, by ucząca się młodzież w komfortowych warunkach mogła docierać z domu na uczelnie.
- Wyremontowanie drogi S6 łączącej Województwo Pomorskie z Zachodniopomorskim.

- Wywarcie nacisku na władze gminy, by skłonić je do budowy parkingów przed centrami miast – tak aby by auta zostawały w wyznaczonych miejscach na obrzeżach i nie generowały nadmiernego ruchu w centrach.
- Odbudowę zaniedbanych dworców autobusowych, które będą miejscami Park&Drive dla podróżnych oraz punktami informacyjnymi.
- Zadbanie o środowisko – bądźmy liderem w elektrycznych busach przewożących ludzi na krótkich trasach.
- Opracowanie czytelnej strony internetowej dla podróżnych, gdzie będzie dostępny rozkład jazdy wraz z możliwością zakupu biletu.
- Wspieranie gmin w remontach dróg, by były równe i bezpieczne dla ich użytkowników.

W obszarze transportu wodnego postulujemy:

- Wykorzystajmy rzekę Wisłę, by była żeglowna i spławna w przesyłach towarów, oraz jako miejsce rekreacji i uprawiania sportów wodnych.
- Odbudowę zaniedbanych szlaków wodnych.
- Kooperację miast rzecznych na rzecz transportu towarów, jak również rozwijania aktywnej turystyki wodnej (vide *Pętla Żuławska*).
- Wsparcie samorządu dla tworzenia i rozwoju małych stocznijachtowych.
- Promowanie ochrony środowiska poprzez dbanie o nasze szlaki wodne i linię brzegową.

W obszarze transportu lotniczego postulujemy:

- Dbanie o harmonijny rozwój lotniska w Gdańsku oraz całej logistyki wokół lotniska tj. stworzenie możliwości sprawnego dojazdu różnymi środkami transportu.
- Dbanie o lotniska sportowe.
- Zabieganie u zagranicznych partnerów na rzecz otwierania połączeń lotniczych z Gdańskiem.

Transport to nie tylko wymienione wyżej obszary, ale również przesył za pomocą rurociągów, linii wysokiego napięcia czy w przemyśle taśmociągów. Województwo pomorskie od paru lat zmaga się z nagłymi i intensywnymi zmianami pogody. Dlatego mając w pamięci potężne wichury, które w niektórych częściach województwa niszczyły linie wysokiego napięcia proponujemy rozwiązanie droższe, ale bezpieczniejsze dla mieszkańców tych rejonów – postulujemy przesył w podziemnych liniach na długich odcinkach. Takie rozwiązanie wpłynie też na poprawę krajobrazu.

### **3. Jawność wydatków**

Wiele słyszy się o aferach korupcyjnych i złym wydatkowaniu pieniędzy na Pomorzu; niechlubnym przykładem może być stolica naszego województwa. Naszym celem jest wprowadzenie transparentności i jawności wydatków zatem proponujemy:

- Utworzenie portalu internetowego [pomorskiewydatki.gov.pl](http://pomorskiewydatki.gov.pl), który zapewni nam jawność posiedzeń Samorządu Wojewódzkiego wraz z nagraniami każdego posiedzenia, będą tam publikowane również obligatoryjne sprawozdania z pracy Radnych Sejmiku Wojewódzkiego. Prowadzona będzie także przejrzysta Mapa Wydatków Województwa. Dzisiejsze sprawozdania znajdujące się w BIP są nieczytelne dla przeciętnego odbiorcy.
- Wojewódzki Budżet Obywatelski – na kwotę 50 000 000 zł.
- Publikowanie w Internecie stenogramów z posiedzeń organów władzy samorządowej.

- Wprowadzenie zakazu jednoczesnej pracy w samorządzie i w firmach, które realizują zamówienia dla sektora państwowego.
- Aktywizację komisje międzywojewódzkich, które jak dotąd istnieją głównie „na papierze”.

#### **4. Lokalny patriotyzm gospodarczy**

Estetyczna przestrzeń miejska i ograniczenie reklam wielkoformatowych powinno być jednym z założeń budowania planów zagospodarowania przestrzennego całego województwa. Warto jednak pamiętać również o preferencjach zakupowych aktualnych mieszkańców Pomorza – wielu z nich z wygody woli robić zakupy w centrach handlowych, przez co upadają lokalni przedsiębiorcy. Nie pozwólmy na to.

Jako Ruch Narodowy będziemy zabiegać o regulację rynku centrów handlowych, poprzez m.in. ograniczenia prawne w tworzeniu nowych centrów handlowych w miastach; wymóg tworzenia przy centrach handlowych powierzchni dla targowisk i punktów usługowych dla rzemieślników; wspieranie polskiego kapitału w centrach handlowych. Postulujemy rozwój małej przedsiębiorczości w centrach handlowych i na targowiskach.

#### **5. Ochrona środowiska**

Dbanie o środowisko naturalne to nie tylko górnotne hasła, ale codzienne małe czynności, które pomagają dbać o środowisko. Dlatego Ruch Narodowy postuluje dbanie o środowisko. Władze samorządowe powinny propagować u mieszkańców zachowania pro-środowiskowe, które sprzyjają zachowaniu czystej, zdrowej okolicy, w której rozwija się fauna i flora. Czyste środowisko to zdrowi mieszkańcy.

#### **6. Turystyka**

Ze wszystkich sił należy wspierać rodzimą turystykę. Województwo Pomorskie to piękne wybrzeże, a także lasy i pojezierza. Zachowajmy charakter takich terenów jak Pojezierze Kaszubskie, Wybrzeże i Zatoka Pucka. Zainteresujmy turystów także wschodnimi terenami województwa, takimi jak Żuławy Wiślane. Plany zagospodarowania przestrzennego w województwie powinny jasno wytyczać kierunki i obszary objęte ochroną. Ruch Narodowy od początku swego istnienia mówi o poznawaniu kraju po przez aktywną turystykę i odkrywaniu nowych miejsc, pamiętając o szacunku dla przyrody. Dlatego naszymi postulatami są:

- Dbanie o obszary chronione tj. parki krajobrazowe, narodowe czy obszary *Natura 2000*.
- Wspieranie agroturystyki, drobnych hotelarzy czy przedsiębiorców, którzy chcą przyjmować turystów z kraju i ze świata.
- Pomoc dla gmin przy budowaniu bazy do aktywnego wypoczynku.
- Budowa i renowacja istniejących szlaków rowerowych.
- Współpraca z Lasami Państwowymi przy tworzeniu i rozwijaniu miejsc do wypoczynku.
- Restauracja miejsc pamięci, by turyści mogli poznać historię regionu – w tym m.in. umieszczanie tablic pamiątkowych w tłumaczeniu na inne języki.
- Otwarcie się na morze i turystykę morską. Promowanie Pomorza w Skandynawii jako miejsca idealnego na wypoczynek.
- Wprowadzenie Biletu Turysty, ułatwiającego podróż komunikacją, zakup biletów do muzeów i atrakcji turystycznych.
- Promocja regionalizmu i produktów regionalnych.



## **WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE**

### **1. Wsparcie dla górnictwa**

Górnictwo od zawsze było motorem napędowym regionu śląsko-zagłębiowski. Proces industrializacyjny Śląska i Zagłębia stymulował rozwój całej gospodarki regionu i sprawiał, że powiększała się liczba mieszkańców Śląska i Zagłębia. Po 1989 roku polskie górnictwo przeszło szereg tak zwanych „reform”, które przyniosły negatywne skutki dla gospodarki regionu i dla rozwoju społecznego zarówno w województwie śląskim i całej Polski.

Obecny rząd przeprowadził kolejne „reformy” górnictwa. Robił to jednak pod kontrolą Komisji Europejskiej i według jej wytycznych. Zamykał przy tym kolejne kopalnie – w tym KWK „Krupiński” w Suszcu, której likwidacja została uznana przez niezależnych ekspertów górniczych za błędną decyzję. Zamykanie kopalń po 1989 roku prowadziło do pauperyzacji miast, w których funkcjonowały. Ostatnim takim negatywnym przykładem jest miasto Pszów w powiecie wodzisławskim, uznane niedawno za jedno z najbiedniejszych miast w Polsce.

Samorząd nie ma bezpośredniego wpływu na to, co się dzieje w górnictwie, to jednak nie usprawiedliwia ignorowania tego tematu przez władze samorządowe. Trzeba zmienić dotychczasowe defetystyczne podejście sejmiku i reszty samorządu w województwie do spraw związanych z górnictwem.

Rolą samorządu wojewódzkiego powinno być:

- Wywieranie politycznej presji na władze centralne w kwestii kreowania polityki energetycznej (w tym związanej z górnictwem), oraz wskazywanie odpowiednich kierunków rozwoju górnictwa, a nie tylko bierne przyglądanie się jego wygaszaniu.
- Współpraca z resztą samorządu terytorialnego w celu zapobiegania negatywnym skutkom społecznym i ekonomicznym w miastach oraz gminach, gdzie znajdują się nieczynne już kopalnie.
- Wspieranie gmin i miast, które zamknięcie kopalni doprowadziło do społecznego i ekonomicznego upadku.

### **2. Metro dla Katowic**

Metropolia Śląska jest największym skupiskiem Polaków na świecie, a jej stabilny, zrównoważony rozwój jest kwestią o niezwyklej wadze. Do dziś funkcjonują jednak społecznie stereotypy, związane z jej przemysłowym charakterem, które hamują niezbędne w dzisiejszych czasach rozwiązania infrastrukturalne.

Jednym z przykładów jest przekonanie o braku perspektyw na bezkolizyjną, szybką kolej miejską, potocznie zwaną metrem. Dość częste na Śląsku tąpnięcia i zagrożenia naturalne rodzą powszechną obawę o bezpieczeństwo takiego projektu. Równolegle naukowcy z Politechniki Śląskiej przekonują jednak, że są w stanie zaprojektować techniczne rozwiązania zabezpieczające tunele przed szkodami górniczymi, a metro na Śląsku nie musi być metrem wyłącznie podziemnym. Przekonują również, że dla transportu publicznego nie ma innej alternatywy niż nowoczesna, szybka, bezkolizyjna kolej o dużej częstotliwości.

Metropolia Śląska potrzebuje metra, a naturalnym miejscem na rozpoczęcie tej budowy jest stolica województwa. Obok rozwijającej się infrastruktury drogowej w Katowicach brakuje udrożnienia południowych dzielnic miasta z jej centrum i z pozostałą częścią aglomeracji. Umiejtnie zaprojektowane metro to również szansa dla uatrakcyjnienia Katowic, która może nawiązywać do architektury kosmicznej miasta z lat 50.-70. XX wieku. Spełnia również oczekiwania ekologiczne mieszkańców regionu.

### **3. Modernizacja infrastruktury kolejowej**

Województwo śląskie pod względem liczby mieszkańców jest drugim w Polsce, a pod względem gęstości zaludnienia – pierwszym. Oznacza to, że potrzeba usprawnienia komunikacji w naszym regionie pozostaje priorytetowym zadaniem dla wszystkich jednostek samorządowych.

Dalszej modernizacji wymaga cały czas infrastruktura kolejowa. Ciągłe występuje problem nieczynnych dworców kolejowych, a niekiedy ich zupełny brak – jak ma to miejsce w Jastrzębiu Zdroju. W tym celu musi być zintensyfikowana praca na szczeblu wojewódzkim, ale także centralnym przy jednoczesnej współpracy między nimi. Efektywniejszy i odbiurokratyzowany musi być proces przekazywania nieczynnych dworców w ręce samorządu. W dalszej kolejności samorządy jednak muszą mieć środki, aby przeprowadzić ich niezbędną modernizację.

Kierunek adaptacji budynków po PKP musi też iść w stronę ekonomicznej odpowiedzialności – zwłaszcza pod względem maksymalnego wykorzystania odzyskanych nieruchomości dla celów prywatnej działalności gospodarczej (sklepy, kioski itd.).

Poprawa infrastruktury kolejowej musi także służyć zwiększeniu liczby połączeń kolejowych, nie tylko pomiędzy danymi miastami, ale także subregionami województwa śląskiego. Już teraz zwiększono połączenia pomiędzy Rybnikiem a Wodzisławiem. Jednak podobnych potrzeb w województwie śląskim jest więcej. Większa liczba połączeń kolejowych pomiędzy większymi miastami to również szansa dla prowincji śląsko-zagłębiowskiej.

Zwiększenie liczby połączeń kolejowych również wpisuje się w realne działania antysmogowe.

### **4. Śląsk jako część Polski**

Szanujemy dziedzictwo historyczne Górnego Śląska: mozaikę kulturową narodów, których tradycje i kultura współtworzyły nasz region przez wieki. Chcemy wraz ze wszystkimi mieszkańcami regionu budować wspólną przyszłość w oparciu o tradycyjne fundamenty śląskiej świadomości: pracę, rodzinę i wiarę chrześcijańską. Dlatego przeciwstawiamy się ruchom i inicjatywom antagonizującym Ślązaków na bazie współczesnych sztucznych tworów narodowościowych budowanych w oparciu o źle rozumianą spuściznę kulturową.

Jako ideowi spadkobiercy myśli polityczno-społecznej Wojciecha Korfatego za dominującą i nadrzędną na Śląsku uznajemy kulturę polską. W pamięci i uznaniu bohaterskiej walki powstańców śląskich poczuwamy się do obowiązku obrony dominującego charakteru kultury Polskiej przy jednoczesnym szacunku do mniejszości zamieszkujących współczesne województwo Śląskie. Szanujemy dziedzictwo czeskie i niemieckie; oddajemy im należne miejsce w historii regionu.

Pragniemy podkreślić że województwo śląskie składa się z wielu regionów, których tradycje muszą być docenione. Zagłębie, które na skutek zawirowań dziejowych trafiło ostatecznie w granice województwa śląskiego, wniosło niebagatelny wkład w kulturowo-społeczny charakter regionu. Ziemie cieszyńska i żywiecka wraz z ich tradycjami, obyczajami oraz historią są cennym elementem naszej świadomości regionalnej. Nie zapominamy o wielkim wkładzie kulturowym, naukowym i społecznym Kresowian. Wypędzeni ze swojej ojczyzny osiedli na Śląsku, gdzie pomogli w budowie jego naukowej, ekonomicznej i społecznej potęgi. Ruch Narodowy chce wspierać kultywowanie tradycji, obyczajów oraz kultury wszystkich regionów województwa.

Ruch Narodowy chce, aby złożona historia Górnego Śląska była przedmiotem rzetelnych badań naukowych, dyskusji społecznych oraz fundamentem świadomości regionalnej. Nie chcemy natomiast, żeby stała się narzędziem politycznej walki dla różnej maści fałszywych idei i wypaczonego rozumienia

śląskiego dziedzictwa. Znamy historię swojego regionu, utożsamiamy się z nią i chcemy, aby była ona znana oraz szanowana w całym kraju.

## **5. Wsparcie dla kształcenia zawodowego**

Choć dawno nie było tak dobrej sytuacji na polskim rynku pracy, to aż 40 proc. absolwentów szkół zawodowych nie może znaleźć zatrudnienia odpowiedniego dla ich wykształcenia. Według raportu Najwyższej Izby Kontroli o szkolnictwie zawodowym, główną przyczyną bezrobocia jest niedopasowanie oferty szkół do potrzeb rynku pracy i niewystarczające warunki do nauki zawodu, co ma bezpośredni wpływ na poziom umiejętności pracowników po zawodówkach. Przyczyn dużego bezrobocia jest przynajmniej kilka. Kluczowym problemem jest to, że system edukacji nie nadąża za zmianami w przemyśle, a w szkołach zawodowych jest poważny problem z praktyką.

Problem polskiego bezrobocia polega na tym że statystycznie jest ono niskie, ale w rzeczywistości o wiele większe. Mamy spore bezrobocie ukryte na wsiach, gdzie nadal wiele młodych osób nie pracuje w rolnictwie ani żadnej innej branży. Najczęściej są to osoby zarejestrowane w KRUSie, a nie zarejestrowane w PUPie. Mamy sporo młodych emerytów w górnictwie, służbach mundurowych i kilku innych zawodach. Są jeszcze osoby będące na rentach – często byłyby one w stanie odnaleźć swoje miejsce na rynku pracy, ale polskie realia są dla nich tak nieprzyjemne, że wolą mieć kilkusetzłotową „zapomogę” niż podjąć aktywność zawodową.

Młodzi Polacy mają problem ze znalezieniem pierwszej pracy po szkole (po zawodówce, a także po studiach). W wielu przypadkach kończy się to emigracją. Z kolei ludzie 50+, dla których rynek pracy jest prawdziwym wyzwaniem, bardzo często decydują się, by pozostałe 5-10 lat do emerytury przetrwać „na zasiłkach”.

Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach przygotował „Barometr Zawodów 2018” dla woj. śląskiego. Wg raportu w II kwartale 2017 roku wśród pracujących według wieku najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku 35–44 lat (29,4%). W dalszej kolejności były osoby w wieku 25–34 lat (27,6%) oraz osoby w wieku 45–54 lat (21,3%). Najmniejszą grupę tworzyły osoby w wieku 15–24 lat (6,5%). Wśród pracujących w II kwartale 2017 roku wykształcenie wyższe posiadało 641 tys. osób, policealne i średnie zawodowe 600 tys., a zasadnicze zawodowe 448 tys. Wykształceniem średnim ogólnokształcącym legitymowało się 145 tys. osób. Najmniej pracujących posiadało wykształcenie gimnazjalne i niższe (64 tys. osób). Według stanu na 30 września 2017 roku wysokość stopy bezrobocia w Śląskiem wynosiła 5,5% (kraj 6,8%). Województwo śląskie, wraz z województwem małopolskim, znajdowało się na drugim miejscu listy województw o najniższej wartości tego wskaźnika, tuż za Wielkopolską (4,0%). Utrzymuje się duże zróżnicowanie natężenia bezrobocia w naszym regionie. Dla przykładu w Bytomiu wynosi ono 10%, a w Tychach 2,7%.

We wrześniu 2017 roku do powiatowych urzędów pracy zgłoszono 18 989 informacji o wolnych miejscach pracy i miejscach aktywizacji zawodowej (we wrześniu 2016 roku – 16 454 oferty). W opisywanym okresie zgłoszonych zostało 2 774 ofert pracy subsydiowanej, co stanowiło 14,6% wszystkich ofert. Rok wcześniej odsetek ten wyniósł 17,8%. Nie wiemy, ilu pracodawców nie zgłasza zapotrzebowania do PUP i zdaje się na agencje pracy, oferty na portalach internetowych, czy tzw. pocztę pantoflową.

Grupa zawodów deficytowych zawiera profesje o najlepszych perspektywach zatrudnieniowych na rynku pracy. W tych zawodach zapotrzebowanie pracodawców będzie duże, a podaż pracowników chętnych do podjęcia zatrudnienia oraz mających odpowiednie kwalifikacje i umiejętności – mniejsza. Na poziomie województwa najbardziej poszukiwani są pracownicy w branżach budowlanej, medycznej i gastronomicznej. Zauważalny jest także deficyt w grupie nauczycieli praktycznej nauki zawodu.

Wymagane są aktualne uprawnienia zawodowe, umiejętność przekazywania uczniom wiedzy praktycznej z zakresu nauczanego przedmiotu i znajomość nowoczesnych technologii. Tutaj można by zaktywizować osoby 50+, które nie mogą już pracować w swoim zawodzie. Niemożność ta wynika bardzo często ze stanu zdrowia, a nie z braku chęci. Osoby posiadające tak duże doświadczenie zawodowe mają ogromną wiedzę, która również jest deficytowa na współczesnym rynku pracy.

Ruch Narodowy proponuje dofinansowanie szkolnictwa zawodowego dla osób po szkole podstawowej i gimnazjum, a także kursy podnoszące kwalifikacje dla osób pracujących w zawodzie. Sejmiki wojewódzkie powinny w porozumieniu z pracodawcami stworzyć kompleksowy program kształcenia zawodowego. Oczywiście, wiązałoby się to obustronną lojalnością. Pracownik po odbyciu kursu nie mógłby zmienić pracodawcy przez okres przewidywany w umowie. Pracodawca musiałby dać pracownikowi czas na wdrożenie nowych kwalifikacji. Część z kursów miałaby charakter głównie praktyczny, ponieważ w wielu przypadkach to brak praktyki, a nie teoretycznej wiedzy jest przeszkodą do zatrudnienia pracownika.

## **6. Wsparcie rozwoju technologicznego**

Województwo śląskie ze swym potencjałem ludnościowym, przemysłowym oraz edukacyjnym (37 wyższych uczelni) jest obszarem z potencjałem szybkiego rozwoju nowoczesnych technologii i innowacyjności. Tymczasem Polska na innowacyjność przeznacza zaledwie około 1% PKB, co niestety jest jednym z niższych wskaźników w UE.

Rolą samorządu wojewódzkiego jest nadrabiać te zaległości. Nie można gonić rozwoju technologicznego, lecz trzeba iść z nim w parze. Inwestycje w nowoczesne laboratoria badawcze w instytucjach badawczo-rozwojowych, rozwój nowych obszarów wiedzy, szkolenie kadr naukowych są jednym z filarów przyszłego rozwoju gospodarczego województwa.

Baza naukowa na Śląsku i Zagłębiu jest na dobrym poziomie. Oprócz uczelni wyższych funkcjonuje kilka parków naukowych oraz instytucji okołobiznesowych. Tym wszystkim jednostkom należy się wsparcie, aby ich praca dotycząca innowacyjności przynosiła opłacalne dla regionu efekty.

Przemysł województwa śląskiego po 1989 roku został mocno zdrenowany przez (pseudo)reformy liberalne, jednak charakter industrialny naszego regionu został utrzymany. Celem nie powinno być tylko ratowanie tego, co zostało, lecz także udział w budowaniu nowych obszarów przemysłowych opartych na nowoczesnych technologiach.

Śląski i zagłębiowski przemysł jest oparty w dużej mierze na energetyce węglowej. Od kilku lat trwa jednak stopniowa likwidacja przemysłu wydobywczego. W zamian często proponuje się nieefektywne ekonomicznie technologie pozyskiwania energii.

Dlatego postulujemy m.in. wsparcie dla prac nad zgazowaniem węgla pod ziemią. Wobec mieszkańców województwa śląskiego istnieje potrzeba zwiększenia świadomości dotyczącej zmian przemysłowych, jakie w najbliższych latach mogą spotkać nasz region.

Samorząd wojewódzki powinien również udzielać dalszego wsparcia przedsiębiorstwom, które w dużym stopniu wykorzystują nowoczesne technologie lub je tworzą.

## **7. Racjonalna polityka anty-smogowa**

Skuteczność polityki antysmogowej w ostatnich latach zostawia wiele do życzenia. Wzrosły koszty ogrzewania dla mieszkańców gospodarstw domowych, a stężenie smogu w powietrzu nie zmalało. Prowadzi to do wniosku, że polityka antysmogowa powinna być zrjonalizowana i uskuteczniiona.

Sejmik wojewódzki powinien w tym zakresie współpracować z resztą jednostek samorządowych, m.in. w zakresie udoskonalenia komunikacji miejskiej, powiatowej i wojewódzkiej.

Potrzeba także większej i bardziej szczegółowej ewidencji potrzeb mieszkańców województwa w kontekście modernizacji domowych instalacji grzewczych i termoizolacji budynków mieszkalnych. Nie można narzucać mieszkańcom naszego województwa nowych regulacji, a potem zostawiać ich samych z kosztami ich realizacji – wysokimi wydatkami na wymianę pieców CO, czy w ogóle zmianę sposobu ogrzewania domów.

W tym celu również trzeba zwiększyć efektywność działań Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Polityka anty-smogowa powinna być też cały czas korelowana z działaniami centralnymi w tym zakresie m.in. na gruncie legislacji i konsultacji oraz w procesie przekazywania środków finansowych.



## **WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE**

### **1. Kontrola nad imigracją**

Polskę w ostatnich latach dotyka niekontrolowana imigracja zarobkowa, w szczególności z Ukrainy. Imigranci nie omijają również województwa świętokrzyskiego – Ukraińcy setkami przyjeżdżają do naszego regionu. Ma to niestety negatywne skutki dla mieszkańców – imigranci zaniżają wynagrodzenia w zakładach produkcyjnych i sklepach, chętnie godzą się na pracę „na czarno” (tym bardziej, że wielu z nich przebywa i pracuje w Polsce nielegalnie), i już dziś widać, że obiecwana nam szybka integracja i asymilacja Ukraińców jest fikcją. Niejednokrotnie słyszy się o tym, że niektórzy pracodawcy preferują Ukraińców i zapewniają im wyższe wynagrodzenia oraz inne przywileje! Skutkiem nielegalnej pracy imigrantów jest pogorszenie sytuacji pracowników i zmniejszenie wpływów z podatków, ale cierpią również uczciwi przedsiębiorcy – ci, którzy odmawiają nielegalnego zatrudnienia, mają wyższe koszty i są mniej konkurencyjni niż firmy łamiące prawo. Wszystkie te zjawiska sprawiają, że Polacy ze świętokrzyskiego coraz częściej nie mają wyboru i wyjeżdżają za granicę – żeby powstrzymać katastrofę demograficzną, musimy zacząć również kontrolować imigrację.

Za napływ imigrantów odpowiada przede wszystkim administracja rządowa (województwie), jednak władze samorządowe również mogą wiele zrobić na tym polu. Wywarcie odpowiedniej presji na powiatowe urzędy pracy może doprowadzić do tego, że zezwolenia na pracę przestaną być wydawane w sposób zautomatyzowany, a urzędnicy zaczną rzeczywiście kontrolować, czy w danym powiecie potrzebni są dodatkowi pracownicy. Władze samorządowe mogą również zabiegać u odpowiednich organów o zintensyfikowanie kontroli legalności zatrudnienia w urzędach pracy, a także o lepsze kontrolowanie legalności pobytu imigrantów.

Ruch Narodowy postuluje, by władze samorządowe zaczęły dbać o pracę dla Polaków i bezpieczeństwo w województwie świętokrzyskim!

### **2. Stop korupcji i marnotrawstwu!**

Województwo świętokrzyskie nie jest najbogatszym rejonem Polski, ale nie przeszkadza to władzom samorządowym w wydawaniu olbrzymich sum na niepotrzebne projekty i instytucje. Najbardziej spektakularnym przykładem marnotrawstwa był zakup przez władze Kielc kilkudziesięciu niefunkcyjnych wiat przystankowych w absurdalnie wysokiej cenie 400 tysięcy złotych za każdą. Sprawa ta „rozślawiła” Kielce na całą Polskę – w wielu gazetach można było przeczytać artykuły o tytułach takich jak „Przystanek w cenie domu” lub „Kielce budują najdroższe przystanki na świecie”. Afera ta do dzisiaj nie została wyjaśniona ani rozliczona.

Innym przykładem marnotrawstwa jest funkcjonowanie kieleckiej Straży Miejskiej, która nie przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa – ponieważ strażnicy wyspecjalizowali się w prześladowaniu drobnych handlarzy i wystawianiu mieszkańcom mandatów pod byle pretekstem. Jeżeli nie dojdzie do reformy tej instytucji i skierowania strażników miejskich do rzeczywiście istotnych zadań – Straż Miejską należy zlikwidować!

Ruch Narodowy domaga się przeprowadzenia audytu wydatków wszystkich władz samorządowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) i zaprzestania wydawania pieniędzy podatników na projekty oraz instytucje, które nie są potrzebne mieszkańcom. W uzasadnionych przypadkach należy także skierować do prokuratury zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa i postawić przed sądem osoby odpowiedzialne za akty korupcji i marnotrawstwa w naszym województwie.



### **3. Wsparcie dla rodziny**

Krajowy program 500+ był pierwszym krokiem w budowaniu realnej polityki prorodzinnej, jednak za tym powinny pójść działania samorządów zapewniające rodzicom odpowiednie wsparcie organizacyjne. W województwie świętokrzyskim cały czas brakuje publicznych przedszkoli i żłobków – bez dostępności takich instytucji wiele osób nie zdecyduje się na powiększenie rodziny.

Powinniśmy zwiększyć także liczbę dostępnych klubów malucha, dziennych opiekunów i podobnych form wsparcia – tak, by zwiększyć dostępność tych bardziej przyjaznych, „rodzinnych” form opieki. Nie każdy rodzic potrzebuje całodziennej opieki nad swoimi dziećmi, ale dla wielu z nich ogromnym ułatwieniem byłaby możliwość powierzenia dziecka odpowiedzialnemu opiekunowi na przykład na kilka godzin, raz w tygodniu. Władze samorządowe powinny odpowiadać na te potrzeby!

### **4. Wsparcie dla lokalnego rolnictwa i handlu**

Drobni przedsiębiorcy nie mają w naszym województwie łatwego życia. Dla rolników i handlarzy brakuje placów i hal targowych, gdzie mogliby prowadzić swoją działalność. W miejscach, które zwyczajowo do tego służą, często trzeba się liczyć z „nalotem” Straży Miejskiej i koniecznością zapłaty mandatu – w taki sposób władze samorządowe zwalczają drobną przedsiębiorczość i sprzyjają dominacji wielkich marketów oferujących produkty o wątpliwej jakości. Tymczasem mieszkańcy nie mają możliwości kupić zdrowej żywności od rolników, którzy ją produkują kilka kilometrów dalej! Postulujemy, by we wszystkich świętokrzyskich miastach stworzyć odpowiednio dużo placów i hal targowych, które dla lokalnych wytwórców i handlarzy byłyby dostępne nieodpłatnie lub za symboliczną opłatą. Przyniesie to korzyści naszemu zdrowiu i naszemu portfelom, a jednocześnie wesprze rozwój drobnych firm i rolników – wzbogacając w ten sposób całe województwo.

### **5. Wsparcie dla początkujących przedsiębiorców**

Małe przedsiębiorstwa są podstawą polskiej gospodarki. Niestety w naszym województwie nowo założone firmy mają gorsze warunki do rozwoju niż w wielkich metropoliach – nie tylko dlatego, że świętokrzyskie jest mniejszym rynkiem, ale również dlatego, że nie otrzymują należytego wsparcia organizacyjnego od władz samorządowych.

Jednym z działań, które możemy podjąć relatywnie niskim kosztem, jest stworzenie odpowiedniej przestrzeni biurowej dla małych firm. Postulujemy, by co najmniej w każdym mieście powiatowym utworzyć miejską przestrzeń coworkingową – nieruchomość z odpowiednią infrastrukturą biurową i niezbędnym sprzętem, z której początkujący przedsiębiorcy mogliby korzystać nieodpłatnie lub na preferencyjnych warunkach. Takie miejsce może łatwo stać się ośrodkiem biznesu dla całego miasta, sprzyjąc zawiązywaniu kontaktów biznesowych, wymianie wiedzy i doświadczeń – zwłaszcza, jeżeli władze samorządowe włożą trochę wysiłku w jego promocję i stworzenie odpowiedniej oferty szkoleniowej. Można rozważyć także, czy przestrzeni coworkingowej nie połączyć z ogólnodostępną przestrzenią handlową, w której mogłyby się rozwijać nowe sklepy, zapewniając dostęp wszystkich mieszkańców do innowacyjnych towarów i usług.

W dłuższej perspektywie tego typu działania przyniosą korzyści całemu województwu – przyczynią się do przyciągnięcia inwestorów i tworzenia nowych miejsc pracy, a dzięki stworzeniu lepszych perspektyw dla młodzieży będą przeciwdziałać fatalnemu zjawisku emigracji do innych województw i za granicę.

#### **6. Naprawa infrastruktury drogowej**

W ostatnich latach wyraźnie widoczna jest niezdolność władz samorządowych do utrzymania odpowiedniego stanu dróg w województwie świętokrzyskim. Drogi powiatowe i miejskie są coraz bardziej zniszczone i zaczynają tworzyć zagrożenie dla poruszających się nimi pojazdów. W niektórych miejscach (m.in. w kieleckiej dzielnicy Słowik) drogi zbudowane z nieodpowiednich materiałów stają się nieprzejezdne w niesprzyjających warunkach atmosferycznych (po opadach deszczu lub śniegu). Zadbanie o odpowiednią infrastrukturę należy do kluczowych zadań władz samorządowych. Jeżeli nie będziemy w stanie utrzymać naszych dróg, szybko zacznie się pogarszać sytuacja całego województwa – stracimy zdolność tworzenia zakładów pracy i przyciągania inwestorów (w końcu do każdego zakładu trzeba jakoś dojechać i przywieźć towary), dotychczasowe firmy zaczną się przenosić, a spadające wpływy z podatków pogorszą sytuację we wszystkich sektorach.

## **WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE**

Warmia i Mazury są regionami szczególnie ważnymi dla Polski. Ruch Narodowy w pełni zdaje sobie z tego sprawę i na tym opiera program dla samorządów. Nasze województwo jest miejscem, którego głównym zasobem są mieszkańcy i ich potencjał. A jest to potencjał, który Polakom wyrosłym z ziemi warmińsko-mazurskiej pozwala osiągać sukcesy na całym świecie - wszędzie, gdzie tylko się znajdują. Kluczowym zadaniem, które stawia sobie RN przedstawiając swoje tezy programowe przed zbliżającymi się wyborami samorządowymi, jest stworzenie warunków do rozwijania tego potencjału tu na miejscu, a nie na emigracji.

### **1. Warmia i Mazury - Tu jest Polska!**

Warmia i Mazury są jednym z największych województw przy jednocześnie bardzo niskim zaludnieniu. Niski poziom zaludnienia wynika z wieloletniej polityki tworzenia z naszego województwa skansenu – miejsca bez innych ambicji niż życie z prostych usług i turystyki. Bardzo często wynikało to z myślenia o naszym terenie jako o tylko tymczasowym miejscu zamieszkania. Dodatkowym problemem jest słaba asymilacja mieszkańców pochodzenia ukraińskiego.

Ruch Narodowy, w przeciwieństwie do innych ugrupowań politycznych, nie ma żadnych oporów przed głośnym nazywaniem spraw po imieniu. My jasno mówimy, że tu jest Polska! Świadczy o tym wspiana historia regionu, który o swoją polskość walczył tak długo.

To między innymi dawne Dominium Warmińskie, które dało Polsce licznych prymasów, z Prymasem Józefem Glempem włącznie. To region, którego głównym miastem jest Olsztyn – miasto, którego obrońcą przed Krzyżakami był sam Mikołaj Kopernik.

### **2. Zwiększenie ilości mieszkańców**

Zgodnie z podstawowym założeniem programu Ruchu Narodowego, że głównym dobrem Warmii i Mazur są jego mieszkańcy i ich potencjał, podstawową kwestią jest zwiększenie zaludnienia. Głównym problemem jest zahamowanie emigracji, która przybrała niebezpieczną dla województwa skalę. Ze statystyk wynika, że z części terenów wiejskich wyjechało nawet 30 procent mieszkańców!

Tę niepokojącą tendencję może zmienić jedynie polityka wzmocnienia możliwości rozwoju przemysłu, wzrostu poziomu życia, edukacji i zdrowia. Samorządy, zaczynając od sejmiku wojewódzkiego, a kończąc na radach gmin mają wiele narzędzi, które muszą być w tym celu wykorzystane. Jednak to na sejmiku wojewódzkim spoczywa obowiązek stworzenia całościowej propozycji działania i przekonanie do wspólnej polityki samorządowców innych szczebli.

### **3. Warmia i Mazury - nie tylko turystyka!**

To nie tylko hasło wyborcze. To diagnoza obecnej sytuacji na Warmii i Mazurach. Nie oznacza to jednak, że Ruch Narodowy chce zniszczyć istniejącą już infrastrukturę turystyczną. Zachowanie atrakcyjności krajobrazowej i turystycznej jest ważnym zadaniem, które może współgrać z postulatem budowy przemysłu z prawdziwego zdarzenia.

Szczególne szanse stwarza rozwój nowych technologii. Są one nieinwazyjne dla środowiska, a przyciągają do ich współtworzenia osoby młode, dynamiczne o dużym potencjale twórczym. Już w tej chwili właśnie na Warmii i Mazurach tworzą się pierwsze firmy posługujące się technologią 3D. To kierunek działania, który ma ze strony Ruchu Narodowego całkowite wsparcie.

Warmia i Mazury to także miejsce z możliwościami rozwoju przemysłu meblarskiego. Już w tej chwili marki mebli produkowanych w naszym województwie są rozpoznawane i kupowane na całym świecie. Podobnie jest z produkcją jachtów.

Warmia i Mazury mają warunki do aspirowania do miana zagłębia przemysłu mleczarskiego i drobiarskiego. Oba kierunki rozwoju są szczególnie wspierane przez narodowców. Zarówno w wymiarze działania mniejszych gospodarstw rolnych, jak ułatwiania tworzenia dużych ferm, które dają zatrudnienie tysiącom mieszkańców dawnych Państwowych Gospodarstw Rolnych.

Nie zapominamy też o wielowiekowej tradycji rybactwa, której jeziora naszego regionu są naturalnym zapleczem. Chcemy jednak doprowadzić do zracjonalizowania polityki połowów, by chronić nasze zasoby nie tracąc zysków.

#### **4. Praca zamiast dotacji**

Mieszkańcy Warmii i Mazur od zawsze wiedzą, że nikt nikomu nie daje nic za darmo. To dlatego Ruch Narodowy w naszym regionie podkreśla, jak ważne jest tworzenie faktycznych warunków rozwoju, a nie jedynie obiecywanie mieszkańcom deszczu unijnych dotacji.

Wychodzimy z założenia, że dotacje unijne należy wykorzystywać głównie na tworzenie nowych miejsc pracy, a nie budowę np. zbędnej infrastruktury, które nie przynoszą dochodu, a jedynie generują stałe koszty. Nasz program zakłada skuteczne działania, a nie politykę przecinania wstęg.

Idzie za tym ostrożne podejście do przyjmowania większej liczby pracowników z zagranicy. Już w tej chwili napływ pracowników tymczasowych zza wschodniej granicy sięga niebezpiecznego poziomu, który zagraża interesom pracowników z kraju. Ruch Narodowy postuluje promowanie takich wykonawców inwestycji finansowanych przez samorządy, którzy gwarantują zatrudnienie mieszkańcom regionu.

W ostatnich latach działania prowadzone w Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej pokazały, że województwo jest atrakcyjnym terenem dla inwestorów. Powiększana systematycznie strefa daje zatrudnienie tysiącom pracowników. Korzystając z tego doświadczenia, Ruch Narodowy w swoim programie dla samorządów postuluje tworzenie kolejnych zachęt inwestycyjnych, zwłaszcza dla krajowych pracodawców.

#### **5. Odbudowa infrastruktury transportowej**

Rozwój przemysłu i zwiększenie populacji Warmii i Mazur są zadaniami, których nie uda się zrealizować bez stworzenia infrastruktury transportowej. Lata zaniedbań pod tym względem są trudne do zniwelowania. Dlatego trzeba sięgać po sprawdzone i najmniej kosztowne rozwiązania. W oczywisty sposób takim rozwiązaniem jest odbudowa sieci połączeń kolejowych, które od wielu lat są stale i uporczywie likwidowane.

Od lat na Warmii i Mazurach trwa próba stworzenia portu lotniczego z prawdziwego zdarzenia. Jednocześnie podolsztyńskie lotnisko stoi odłogiem i jest jedynie znaczącym obciążeniem budżetowym. Ruch Narodowy proponuje przyjmowanie jedynie racjonalnych rozwiązań. Takich, które mają uzasadnienie ekonomiczne. Dlatego należy podjąć pilne działania naprawcze, tak by zwiększyć liczbę połączeń lotniczych i osiągnąć rentowność tego przedsięwzięcia.

Z oczywistych względów budowa sieci dróg jest najistotniejszym elementem budowy infrastruktury komunikacyjnej. Samorządy powinny ze sobą ściśle współpracować przy realizacji tego zadania i wywierać presję na rząd w celu rozbudowy infrastruktury drogowej, a sejmik wojewódzki powinien przejść inicjatywę przy skutecznym wypracowywaniu formuły tej współpracy.

## **6. Program budowy elektrowni wodnych**

Energia odnawialna jest jednym z bogactw Warmii i Mazur. Świadczy o tym teraz zaniedbana, a z powodzeniem funkcjonująca przez dziesięciolecia sieć setek elektrowni wodnych. Ruch Narodowy postuluje ich odbudowę i nieskrępowane sięganie po dobra, które ziemia warmińsko-mazurska dała swoim mieszkańcom.

Pełne wsparcie dla energii odnawialnej nie oznacza jednak zgody na budowę wielkich spalarni śmieci – takich, jaką planuje wybudować aktualny Prezydent Olsztyna.

## **7. Program wspierania lokalnej edukacji**

Edukacja jest kluczem do realizacji każdego z postulatów Ruchu Narodowego dla Warmii i Mazur. To dlatego jednoznaczny sprzeciw budzi zamykanie lokalnych szkół. Tym bardziej, że w mniejszych miejscowościach placówki edukacyjne są najczęściej pierwszym, jeśli nie jedynym źródłem dostępu do kultury, myślenia wspólnotowego, punktem wspierania otrzymanego w domach wychowania patriotycznego.

Ruch Narodowy widzi potrzebę odbudowy sieci szkół zawodowych na Warmii i Mazurach. Jednocześnie nie zgadzamy się na całkowite marginalizowanie nauczania przedmiotów humanistycznych, które wspiera poczucie związku uczniów z ziemią na której się urodzili, pozwalają wzrastać patriotyzmowi i poczuciu wspólnych obowiązków.

Najważniejszym ośrodkiem edukacyjnym jest Uniwersytet Warmińsko-Mazurski. Ścisła współpraca samorządu wojewódzkiego z uniwersytetem to możliwość tworzenia sieci stypendiów umożliwiających zatrzymanie na terenie Warmii i Mazur najlepszych specjalistów kształconych w ośrodku akademickim. Samorząd wojewódzki musi przyjąć rolę donatora takich stypendiów. To ważne narzędzie stymulowania głównych kierunków planowanego rozwoju regionu.

Podobnie rolą samorządów jest wspieranie działań kuratorium przez tworzenie projektów podkreślających patriotyczny wymiar edukacji i dumę z miejsca urodzenia. Ruch Narodowy deklaruje wsparcie dla realizacji takich zadań zarówno na poziomie samorządu wojewódzkiego, jak i pozostałych szczebli samorządu lokalnego.

## **8. Ograniczenie liczby urzędników**

W instytucjach finansowanych przez samorząd od dawna jest zatrudnionych zbyt wielu urzędników. To przejaw patologii polegającej na traktowaniu pracy w samorządach jako łupu politycznego. Ruch Narodowy deklaruje zerwanie z tą niechlubną tradycją. Samorząd ma realizować swój program, a stan zatrudnienia ma odzwierciedlać faktyczne potrzeby w tym zakresie. Postulat ten można skutecznie zrealizować bez uszczerbku dla przyjaznego i kompetentnego podejścia do załatwiania spraw mieszkańców.

## **9. Opieka zdrowotna**

Choć w zdecydowanej większości to samorządom podlegają szpitale, to jednak rola samych samorządów ogranicza się do tworzenia polityki kadrowej i wspierania projektów promowania zdrowia. Samorząd dysponuje jednak też innymi narzędziami działania.

Wymieniony wcześniej postulat fundowania stypendiów dla absolwentów Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego powinien służyć związaniu z Warmią i Mazurami najzdolniejszych młodych lekarzy, którzy zapewnią mieszkańcom regionu opiekę medyczną na najwyższym poziomie. Ważnym elementem polityki prozdrowotnej jest tworzenie infrastruktury sportowej i wspieranie działania lokalnych klubów sportowych.

#### **10. Promocja województwa**

Realizacja postulatów Ruchu Narodowego w samorządach wymaga zmiany strategii promowania regionu. Odejścia od polityki pokazywania jedynie agroturystycznych walorów Warmii i Mazur i akcentowania atrakcyjności dla inwestorów, szczególnie ze względu na zasoby ludzkie i surowcowe, jakimi dysponuje województwo.



## **WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE**

Wielkopolska jako region to symbol pracowitości, zaangażowania, silnego lokalnego patriotyzmu, a przed II Wojną Światową – także województwo z dominującą rolą endecji. To tutaj waleczni Wielkopolanie wyszli naprzeciw zaborcy i przeprowadzili zwycięskie powstanie doprowadzając do przyłączenia Prowincji Poznańskiej do odradzającej się po latach zaborów Polski.

Wielkopolska jest jednym z najszybciej rozwijających się regionów Polski. Jest też drugim województwem pod względem wielkości i liczby ludności - 3,4 mln. Dogodnie położony geograficznie i dobrze skomunikowany region powoduje, że jest to najlepsze miejsce dla wielu bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz dużej liczby małych i średnich przedsiębiorstw. Dodatkowo korzysta z łatwego dostępu do rynków Europy Zachodniej.

Niemniej również tutaj należy troszczyć się o potrzeby mieszkańców i przedsiębiorców, bo mimo dobrych wyników, region ten w rozwoju jest bardzo zróżnicowany. Problemy Wielkopolski są podobne do innych województw. Potrzebujemy wielu zmian – począwszy od racjonalnego i transparentnego gospodarowania funduszami publicznymi, ograniczenia biurokracji, po ochronę dziedzictwa naturalnego i środowiska. Zróżnicowanie w rozwoju powoduje, że niektóre miasta wyludniają się z powodu niskiego przyrostu naturalnego, migracji młodych ludzi i starzeniu się społeczeństwa. Tym samym stolica Wielkopolski staje się zarówno celem zawodowym, jak i miejscem dalszego zamieszkania wielu młodych osób. Poniżej prezentujemy najbardziej dostosowane do potrzeb Wielkopolski koncepcje.

### **1. Gospodarka. Wsparcie działań w obszarze B+R**

Wielkopolska w rozwoju gospodarczym jest jednym z wiodących regionów. Działalność firm orientuje się głównie na eksport, a wiodące sektory to przemysł spożywczy, przemysł drzewny, meble, przemysł samochodowy, farmaceutyczny, urządzeń AGD, urządzeń oświetleniowych.

Wielkopolska ma duży potencjał dla rozwoju poziomu innowacyjności, posiada dużą i dobrze skomunikowaną metropolię oraz zaplecze naukowe, spełnia wszystkie niezbędne elementy do tego, aby rozwijać sektor B+R. W stolicy Wielkopolski znajdują się ośrodki badawcze i centrum szkolnictwa wyższego, które może być motorem innowacji, badań, rozwoju oraz transferu technologii. W tym wymiarze niezbędne jest również wypracowanie synergii między przedsiębiorcami a ośrodkami badawczymi, w tym także zwiększenie nakładów prywatnych na badania i innowacje. Rozwijanie infrastruktury B+R powinno opierać się głównie na wsparciu istniejących ośrodków badawczo-rozwojowych i tworzeniu nowych, także funkcjonujących w obrębie przedsiębiorstw. Wyniki powinny być wdrażane na potrzeby własne, ale również powinny stać się przedmiotem praw własności intelektualnej, dla czerpania zysków z rezultatów z pracy.

### **2. Wsparcie przedsiębiorczości, przedsiębiorstw. Rozwijanie konkurencyjności**

Wsparcie małych i średnich przedsiębiorstw powinno mieć różny charakter, a także być dostosowane do potrzeb lokalnego biznesu. Niewątpliwie powinno polegać na upraszczaniu procedur, rozwijaniu współpracy, w formie np. edukacji zawodowej, dostosowania infrastruktury.

Promowanie przedsiębiorczości powinno odbywać się przy jednoczesnym wspieraniu, ochronie i rozwijaniu przedsiębiorstw. Dla nowych przedsiębiorców najważniejszy jest początkowy etap, czyli wszelka pomoc od strony prawnej, księgowej, doradczej i wsparcia ze strony otoczenia biznesu. Od strony samorządu terytorialnego to także stworzenie optymalnych warunków dla rozwoju. To, w czym samorząd może i powinien pomóc to zapewnienie odpowiedniej infrastruktury, czyli

wykorzystywanie terenów położonych w pobliżu autostrad, dróg szybkiego ruchu, linii kolejowych. Uporządkowanie i przygotowanie odpowiednich terenów, w tym także przygotowanie zaplecza wodno-kanalizacyjnego, telekomunikacyjnego, energetycznego, gazowego, całe przygotowanie potencjalnego obszaru inwestycyjnego jest niewątpliwie wyjściem do przedsiębiorców. Wielkopolska charakteryzuje się tym, że takich terenów nie wykorzystuje. Zadaniem gmin jest stymulować takie procesy.

Rozwijanie konkurencyjności wielkopolskich przedsiębiorców to praca dla wszystkich uczestników życia gospodarczego. W głównej mierze powinno opierać się na doradztwie i wdrażaniu modeli biznesowych bazujących na rozwijaniu eksportu i działalności zagranicznej. Samorząd może być pomocny w kreowaniu i rozwijaniu wizerunku przedsiębiorcy na wybranych rynkach docelowych – budowaniu marki nie tylko konkretnego przedsiębiorcy, ale również marki Wielkopolski. Samorząd powinien współuczestniczyć w organizowaniu misji gospodarczych i targów, zarówno w kraju, jak i zagranicą.

### **3. Infrastruktura drogowa i kolejowa**

Wielkopolska pod względem infrastruktury jest bardzo zróżnicowana. Niestety na terenie województwa znajdują się obszary o słabej dostępności do ośrodka wojewódzkiego. Dotyczy to zarówno infrastruktury kolejowej, jak i drogowej. Większość luk infrastruktury drogowej dotyczy obszaru kompetencji powiatów i gmin. W rozwijanie infrastruktury i dobrego skoordynowania między różnymi ośrodkami zaangażować należy kilka jednostek samorządu terytorialnego. Optymalizacja ta powinna wspierać dojazdy do pracy, szkoły z wykorzystaniem transportu publicznego i również wobec tych potrzeb powinny ustosunkowywać się jednostki samorządu terytorialnego. Warto zauważyć, że przez Wielkopolskę przebiega autostrada A2, najdroższa droga w Europie. Niestety, opłaty są horrendalne i mimo dobrego, łatwego i szybkiego skomunikowania z Poznaniem jest bardzo droga dla przeciętnego mieszkańca i przedsiębiorcy. Samorząd nie ma narzędzi, aby wpłynąć na cenę, ale powinien lobbować za obniżeniem opłat oraz naciskać na rząd celem renegotjacji zasad podnoszenia opłat za użytkowanie drogi.

### **4. Gospodarka odpadami**

Zadaniem jednostek samorządu powinno być efektywne i odpowiedzialne zarządzanie odpadami. Zadaniem dla wielu miast i wsi powinna być modernizacja oczyszczalni ścieków, w tym także wsparcie finansowe dla przydomowych oczyszczalni ścieków. Budowa kanalizacji na obszarach, gdzie brakuje takiego zaplecza. Ochrona środowiska i zrównoważony rozwój gospodarki wodnej powinny być zadaniem realizowanym przez każdą gminę.

Kolejnym ważnym elementem jest promocja proekologicznej wiedzy dotyczącej m.in. segregowania odpadów i recyklingu. Na terenie każdego powiatu i we współpracy z samorządem powinny funkcjonować zarówno publiczne jak i prywatne podmioty podejmujące taką działalność. Ważna w całym procesie jest również świadomość społeczna. Dobrym sposobem realnej segregacji odpadów jest publiczny skup różnych nadających się do dalszego użycia śmieci.

### **5. Deglomeracja i demografia**

W województwie wielkopolskim ludność nie jest równomiernie rozmieszczona. Największa część ludności zamieszkuje w Poznaniu i okolicach. Niestety dysproporcje między różnymi miastami są bardzo widoczne, głównie z powodu wyludniania się poszczególnych regionów i niskiej dzietności.

Zadaniem zarówno gmin, jak i powiatów jest stworzenie takich warunków, aby ograniczyć odpływ ludności. Narzędzia są uzależnione od specyfiki gminy i regionu. Dobrym sposobem okazuje się zoptymalizowanie dojazdów do różnych większych ośrodków i miejsc pracy. Rozwiązaniem są odpowiednie warunki prorodzinne i edukacja (przedszkolna i szkolna) oraz dopłaty samorządu do przedszkoli przy zakładach pracy. Również Wielkopolska boryka się z problemem wyludniających i zwijających się miast. Są to procesy trudne do zatrzymania, niemniej odpowiedzialna polityka samorządowa powinna uwzględniać takie problemy i szukać optymalnych rozwiązań dla wszystkich podmiotów.

## **6. Rynek pracy**

Bezrobocie w Wielkopolsce jest bardzo zróżnicowane. Głównym problemem aktualnie jest niedostosowanie potrzeb rynku do pracowników. Miejsca pracy istnieją, ale potencjalni pracownicy zamieszkują inny obszar województwa. Skoordynowanie potrzeb rynku pracy, zapewnienie dobrego transportu publicznego, edukacja zawodowa, ustawiczne kształcenie to elementy, które powinny prowadzić do rozwiązania problemów. Niemniej w jak największym stopniu należy ograniczyć nielegalne zatrudnianie obcokrajowców i tym samym psucie rynku pracy poprzez zaniżanie stawek legalnie pracującym Polakom. Zadaniem każdego samorządu powinno być dążenie w pierwszej kolejności do zapewnienia zatrudnienia obywateli polskich, repatriatów i Polaków gotowych powrócić z emigracji na Zachód.

## **7. Edukacja**

Wiodącym problemem w zakresie edukacji jest zwiększenie dostępu do przedszkoli, zwłaszcza na terenach, gdzie wcześniej nie podejmowano działań w tym kierunku. Ważnym problemem jest poprawa jakości kształcenia, niestety i w tym aspekcie zachodzą duże rozbieżności w wynikach. Dobra edukacja w szkołach to także lepsza przyszłość dla gminy i całego województwa.

Rozwijanie kształcenia zawodowego dostosowanego do rynku pracy może być oparte na współpracy publiczno-prywatnej. Bardzo istotne jest podnoszenie kwalifikacji pracowników w sektorach ważnych ze względu potrzeby lokalnego rynku pracy. We wszystkich aspektach edukacji potrzeba dużej elastyczności samorządu i dostosowania do zachodzących zmian. Po sfinansowaniu odpowiedniej edukacji, odbywający szkolenie powinien w formie umowy zobowiązać się do pracowania w określonym czasie na terenie gminy – jest to warunek sine qua non dla tego rodzaju inicjatyw, aby inwestycje w mieszkańców przyniosły również korzyści dla budżetów gmin.

## **8. Zachowanie dziedzictwa naturalnego i kulturowego. Rozwój lokalnej turystyki.**

Zachowanie i ochrona naturalnego i kulturowego dziedzictwa to także duże zadanie dla Wielkopolski. Kilka grup etnograficznych zamieszkuje ten region, duża część z nich została już zapomniana, ale istniejące należy wspierać i zachowywać. Niezbędne w tym obszarze są inwestycje, zwłaszcza dążące do zachowania aktualnego stanu dziedzictwa kulturowego w stanie niepogorszonym. Konieczna jest ponadto ochrona zabytków, ich konserwacja, renowacja, restauracja oraz adaptacja na cele kulturalne obiektów. Ochrona i zabezpieczenie to bardzo ważny cel dla zachowania całości kształtu kulturalnego i historycznego regionu. Promowanie i zachowanie obszarów oraz obiektów ważnych ze względów kulturowych i turystycznych to zadania dla samorządów. Jeśli samorząd nie dysponuje stosownym budżetem powinien skorzystać z formy publiczno-prywatnej inwestycji. Zadaniem samorządu powinno być wspieranie inicjatyw kulturalnych tożsamych z historią i tradycją regionu – zwłaszcza na najniższym

stopniu, czyli poprzez wspieranie Domów Kultury, rozwijanie kół zainteresowań i podtrzymywanie tradycji charakterystycznych dla różnych regionów Wielkopolski.

#### **9. Sprzeciw wobec promocji działań środowisk LGBT**

Stolica Wielkopolski znana jest z promowania lewicowo-liberalnych treści również w sferze obyczajowości. To tutaj odbywają się "parady równości", a władze miasta chcą „ozdabiać” komunikację publiczną tęczowymi flagami. Ruch Narodowy odrzuca wszelką promocję ruchów LGBT, zwłaszcza finansowaną z pieniędzy podatników. Finansowanie działań mających za cel walkę o równouprawnienie osób LGBT odbywa się kosztem najbardziej potrzebujących, czyli osób niepełnosprawnych, seniorów, dzieci z gorzej sytuowanych rodzin. Zadaniem samorządu w pierwszej kolejności powinna być pomoc tym grupom społecznym.

## **WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE**

### **1. Infrastruktura drogowa i kolejowa**

Rozwój gospodarczy województwa nie będzie możliwy bez poprawy infrastruktury drogowej i kolejowej. Województwo zachodniopomorskie od lat nie może doczekać się zbudowania trasy S6, która ma połączyć Szczecin i wiele innych miejscowości z autostradą A1, a za jej pośrednictwem – z resztą kraju. Wywarcie przez władze samorządowe odpowiedniej presji na przyspieszenie budowy S6 powinno być jednym z absolutnych priorytetów naszej polityki samorządowej.

Innym przykładem wieloletnich zaniedbań jest budowa dawno oczekiwanego tunelu w Świnoujściu, który ma wreszcie połączyć z lądem wyspy Uznam i Wolin. Mimo że budowę zapowiedziano już ponad 10 lat temu, do dziś nie zaczęły się prace.

Z kolei droga S3 na swoim północnym odcinku jest dalece niewystarczająca do potrzeb województwa. Planowane budowy tunelu oraz portu kontenerowego w Świnoujściu będą siłą rzeczy wiązać się z dużym obciążeniem dla tej drogi. Spodziewane „zakorkowanie się” trasy S3 będzie w przyszłości poważnym problemem dla mieszkańców województwa, dla przedsiębiorstw i portów lokowanych w okolicy Świnoujścia, ale też dla turystów. Przeciwdziałanie temu zagrożeniu wymaga podjęcia aktywnych działań już dzisiaj.

Oprócz głównych tras powinniśmy zwrócić też uwagę na wewnętrzną sieć dróg w regionie. W naszym województwie można znaleźć wiele miejsc, gdzie dróg jest za mało, lub gdzie ich stan techniczny jest fatalny. Ma to negatywne skutki dla bezpieczeństwa mieszkańców zachodniopomorskiego, dla atrakcyjności turystycznej naszego regionu, a także dla naszego rozwoju gospodarczego – żaden inwestor nie stworzy zakładu pracy w miejscu, które jest źle skomunikowane z resztą regionu i kraju. Odrębnym zagadnieniem jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej oraz zwiększenie liczby połączeń kolejowych. Intensywna rozbudowa kolei jest realizowana lub zapowiadana m.in. w związku z tworzeniem infrastruktury gazoportu w Świnoujściu oraz planowanej budowy portu kontenerowego – do władz samorządowych należy zaś zadbanie o to, by na tym rozwoju skorzystali również mieszkańcy zachodniopomorskiego. Tymczasem na przykład Police pozostają jednym z największych w Polsce miast pozbawionych jakichkolwiek osobowych połączeń kolejowych. W wielu innych miejscowościach brakuje odpowiednio częstych, szybkich lub komfortowych połączeń.

### **2. Rozwój gospodarczy i walka z bezrobociem**

W ostatnich latach bezrobocie wyraźnie spadło na terenie całej Polski (wskutek m.in. fatalnej dla naszego państwa emigracji na Zachód), jednak w naszym regionie w dalszym ciągu utrzymuje się na poziomie wyższym niż średnia krajowa. Bezrobocie szczególnie dotyka powiaty w głębi województwa – położone w pewnej odległości od wybrzeża Bałtyku oraz od aglomeracji szczecińskiej.

Pokonanie problemu bezrobocia oraz przyciągnięcie z powrotem tych Polaków, którzy zmuszeni byli wyjechać za pracą na Zachód, wymaga stworzenia odpowiedniej liczby miejsc pracy w naszym województwie. Władze samorządowe muszą stworzyć odpowiednią infrastrukturę (m.in. transportową), dzięki której prowadzenie dużych zakładów pracy w naszym województwie stanie się ponownie opłacalne. Niezbędne jest także prowadzenie aktywnej polityki pozyskiwania inwestorów i zachęcanie przedsiębiorców do lokowania swoich siedzib w naszym województwie.

Istnieje szereg branż, w których nasz region ma odwieczny potencjał, a samorząd posiada odpowiednie narzędzia do stymulowania ich rozwoju. W szczególności można tu wymienić przemysł stoczniowy oraz rybołówstwo i przemysł przetwórstwa rybnego.

### **3. Właściwa polityka imigracyjna**

Podobnie jak w reszcie Polski, masowa imigracja ze wschodu jest dla naszego województwa rosnącym problemem. Oficjalne statystyki podają, że na terenie zachodniopomorskiego legalnie pracuje ponad 60 000 Ukraińców – natomiast nieoficjalnie szacuje się, że nielegalnie zatrudnionych cudzoziemców może być nawet trzykrotnie więcej. Jest to problem dla zachodniopomorskiej gospodarki i nieuczciwa konkurencja dla pracowników z naszego województwa. Tymczasem liczba prowadzonych kontroli w zakresie legalności pracy i pobytu jest symboliczna... Władze samorządowe powinny wyrzucić presję na prowadzenie większej liczby kontroli, a także zmusić powiatowe urzędy pracy do lepszego monitorowania potrzeb lokalnych rynków pracy – tak, by zezwolenia na pracę dla Ukraińców nie były wydawane w sposób automatyczny, lecz rzeczywiście tylko w sytuacjach, gdy w danym powiecie nie ma Polaków zdolnych do wykonywania określonej pracy.

Niekontrolowana imigracja oznacza także mniejsze bezpieczeństwo dla mieszkańców naszego województwa. Informacje przekazywane przez służby mundurowe wskazują, że na granicy niemieckiej aktywnie działają zorganizowane grupy przestępcze wyspecjalizowane w przetrucaniu nielegalnych imigrantów do naszego zachodniego sąsiada. Władze samorządowe powinny aktywnie przeciwdziałać funkcjonowaniu takich grup i stworzyć narzędzia, dzięki którym mieszkańcy będą mogli lepiej współpracować z policją i strażą graniczną.

### **4. Ochrona polskiej ziemi**

Tajemnicą poliszynela jest fakt, że grunty w naszym województwie są masowo wykupywane przez niemieckich obywateli i firmy – pomimo wprowadzenia w ostatnich latach przepisów, które w teorii miały temu zjawisku przeciwdziałać. Władze naszego województwa powinny aktywnie zaangażować się w przeciwdziałanie temu zjawisku – zachęcać mieszkańców do wspierania działalności sądów i prokuratur, a także rozpoznawać najczęstsze praktyki omijania prawa i dzielić się tą wiedzą z właściwymi organami. Pozostanie polskiej ziemi w polskich rękach jest podstawowym warunkiem naszego dobrobytu.

### **5. Rozwój turystyki**

Pas zachodniopomorskich miejscowości nad Morzem Bałtyckim jest tradycyjnym celem wyjazdów wakacyjnych dla wielu Polaków. Prawdziwy potencjał turystyczny województwa nie został jednak nigdy w pełni wykorzystany – nasz region jest przecież w stanie przyjąć nawet kilkakrotnie więcej turystów niż przyjmuje obecnie.

Promocję turystycznych zalet Zachodniego Pomorza powinniśmy kierować przede wszystkim do potencjalnych klientów z zagranicy. W 2017 roku odwiedziło nas około 700 000 zagranicznych turystów rocznie, czyli zaledwie 4 procent ogółu turystów-cudzoziemców, którzy przyjechali do Polski. Wyraźnie dominowali wśród nich Niemcy i Duńczycy, a więc bliscy sąsiedzi naszego województwa. Tymczasem nasz region dysponuje atutami, które powinny przyciągać rokrocznie przyciągać rzesze turystów z całej Europy – piękne plaże i nadmorskie okolice, wysoki poziom bezpieczeństwa (zwłaszcza w porównaniu do obleżonej przez imigrantów południowej Europy), konkurencyjne ceny... Promocja naszego regionu za granicą jest od lat zaniedbywana – pora to zmienić!

Działania promocyjne należy kierować również do odpowiednich grup adresatów i działać na rzecz wydłużenia sezonu turystycznego. Obecnie turystyka funkcjonuje w naszym regionie prawie wyłącznie w okresie wakacji – a tymczasem na przykład okres jesienny jest najlepszy pod względem zdrowotnym (ilość jodu w powietrzu), co można wykorzystać dla stworzenia atrakcyjnej oferty dla turystów-emerytów z Polski i z zagranicy.



Za właściwym marketingiem powinno iść oczywiście też tworzenie właściwej infrastruktury. Dotyczy to nie tylko dużych projektów budowlanych czy organizacyjnych, ale również prostych elementów takich jak kosze na śmieci, toalety czy przebieralnie na plażach.

Władze samorządowe powinny także w większym niż dotychczas stopniu wspierać mieszkańców Zachodniego Pomorza w tworzeniu obiektów turystycznych i noclegowych, a także zapewniać potrzebną wiedzę, poprzez np. organizację odpowiednich szkoleń.