

W numerze:

Jan Szomburg, Jr.

CZAS NA METROPOLIE

Jan Kozłowski

Paweł Adamowicz

Wojciech Szczurek

Zenon Odyja

Wojciech Kozłowski

Zdzisław Czucha

Leszek Pawłowicz

Krzysztof Krupa

Tomasz Parteka

Bohdan Jałowiecki

Feliks Pankau

Michał Kulesza

Elżbieta Gończ

Elżbieta Gończ

Grzegorz Gorzelak

Radomir Matczak

Maciej Tarkowski

Tadeusz Palmowski

MŁODZI O POMORZU

Łukasz Wyszynski

Edyta Tombarkiewicz

OKNO NA ŚWIAT

Anna Hildebrandt

PRZEGLĄD GOSPODARCZY

Dawid Piwowarczyk

*Czy przyszedł już czas na metropolię
z prawdziwego zdarzenia?*

4

Warszawie nie zależy

6

Czas na mądre samoograniczenia

8

Metropolia, czyli wspólnota partnerów

12

Wcześniej czy później metropolia musi powstać

16

Nie jest ważne, kto pozyska inwestora

17

Kluczem jest komunikacja

18

Subsydiarna i gdańska

19

Nie rewolucyjnie, nie kolizyjnie...

22

Metropolie akceleratorami rozwoju regionu

25

Metropolie – fabryki usług i informacji

27

Miasto macierzyste

30

Zarządzanie metropolią

34

Jaki mechanizm instytucjonalny?

38

Metropolia a region

45

Metropolia – region. Kto kogo potrzebuje?

48

Potencjał różnorodności

50

Polaryzacja Pomorza

55

Trójmiasto – Kaliningrad – bipolarny europol?

62

Jako mieszkaniec metropolii mogę więcej

70

Mobilny – niezróżnicowany

73

Jak dogadali się w Helsinkach?

77

Wydarzenia gospodarcze

83

Redaktor naczelny

Marcin Nowicki

Z-ca redaktora naczelnego

Jan Szomburg, Jr.

Dystrybucja

Sabina Bartoszek

ISSN 1506-6150

© Copyright by Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową

Wszelkie uwagi i opinie na temat
„**Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego**”
prosimy kierować pod adresem:
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
ul. Do Studzienki 63, 80-227 Gdańsk
tel.: +48 58 524-49-00
faks: +48 58 524-49-08
e-mail: redakcja@ppg.gda.pl
<http://www.ppg.gda.pl>

Korekta

Krzysztof Kociniewski

„PPG” ukazuje się dzięki pomocy:
marszałka województwa pomorskiego,
Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Pomorskiego,
prezydenta Gdańska,
Miasta Gdańsk,
Grupy LOTOS S.A.,
Gdańskiej Stoczni „Remontowa” S.A.,
Agencji Rozwoju Pomorza S.A.,
Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,
Saur Neptun Gdańsk S.A.,
„Dziennika Bałtyckiego”,
TVP3 w Gdańsku,
Radia Gdańsk.

Redakcja zastrzega sobie prawo opracowywania,
dokonywania skrótów oraz nadawania tytułów
i śródtytułów nadesłanym tekstom.

Opinie zawarte w prezentowanych artykułach nie
zawsze odzwierciedlają stanowisko IBnGR.

CZY PRZYSZEDŁ JUŻ CZAS NA METROPOLIĘ Z PRAWDZIWEGO ZDARZENIA?

Drodzy Czytelnicy Przeglądu,

z wielką radością oddajemy w Państwa ręce najnowszy numer naszego wydawnictwa, dotyczący jakże ważnego i aktualnego tematu metropolizacji. Głównym celem, który przyświecał nam podczas tworzenia tego numeru było dostarczenie możliwie kompletnego i obszernego zestawienia opinii i zapatrywań na tą kwestię. W szczególności przedstawiamy poglądy osób, od których najbardziej będzie zależał zakres, głębokość i tempo poczynąń tworzących metropolię wokół Trójmiasta – Marszałka Województwa i włodarzy miast. Ze względu na okres wyborczy, na który przypadało przygotowanie tego numeru PPG (druga tura) nie wszystkie gminy mogły być tu reprezentowane. Zamieszczamy również wypowiedzi naukowców i ekspertów z całej Polski, które gwarantują nie uwarunkowane bezpośrednimi interesami podejście do tej kwestii.

Metropolizacja jest teraz jednym z najbardziej gorących tematów poddawanych pod dyskusję na Pomorzu. Jednakże w gąszczu prezentowanych nie ustrukturalizowanych informacji, które zewsząd do nas docierają i wobec skupiania się na pojedynczych sprawach (*vide*: wspólny bilet), ciągle brakuje jasnej odpowiedzi na trzy najważniejsze pytania:

Jan Szomburg, Jr.

*Zastępca
redaktora naczelnego*

- Jakie są zalety i wady metropolizacji?
- Jak stworzyć naszą metropolię?
- Jak zharmonizować rozwój metropolii z rozwojem regionu?

Chociaż aktualnie większość elit i obywateli wydaje się być przekonana co do zalet, jakie niesie ze sobą metropolizacja, warto jednak zrobić rzetelny bilans za i przeciw, aby ostatecznie rozwiązać wątpliwości przed podjęciem działań praktycznych.

Z kolei odpowiedź na drugie z wymienionych pytań jest już dużo trudniejsza. Kwestie: delimitacji geograficznej, zakresów kompetencji oraz głębokości metropolizacji nie są już tak proste do rozstrzygnięcia. Pojawiają się różne poglądy: od powołania luźnego ciała doradczego dla obszaru metropolii, poprzez oddelegowanie najważniejszych kompetencji wraz z budżetami poszczególnych jednostek administracyjnych w takich dziedzinach, jak: transport czy urbanistyka, aż do postulatów utworzenia jednego organizmu miejskiego. Odpowiedź na to pytanie jest

niewątpliwie największym wyzwaniem dla osób, które będą decydować o powstaniu metropolii w naszym regionie. Każdy z tych wariantów ma swoje mocne i słabe strony. Mam nadzieję, że ten numer Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego przyczyni się do lepszego zrozumienia zalet i wad każdego z nich i ułatwienia dalszej debaty na ten temat z udziałem możliwie jak najszerszego kręgu obywateli.

Oprócz kwestii dróg i tempa metropolizacji poruszamy również temat wpływu przyszłej metropolii na resztę regionu, bo przecież nie całe województwo znajdzie się w jej granicach. Jak spowodować, by rozwój metropolii nie odbywał się kosztem regionu? To pytanie również nie pozostaje bez odpowiedzi.

Mam nadzieję, iż w niniejszym numerze udało nam się przedstawić możliwie głębokie i rzetelne podejście do tematu metropolizacji. Czy przyszedł już czas na metropolię z prawdziwego zdarzenia? Odpowiedź na to pytanie pozostawiam Wam, drodzy Czytelnicy.

Czas na metropolię

<i>Jan Kozłowski</i>	<i>Warszawie nie zależy</i>	6
<i>Paweł Adamowicz</i>	<i>Czas na mądre samoograniczenia</i>	8
<i>Wojciech Szczurek</i>	<i>Metropolia, czyli wspólnota partnerów</i>	12
<i>Zenon Odyja</i>	<i>Wcześniej czy później metropolia musi powstać</i>	16
<i>Wojciech Kozłowski</i>	<i>Nie jest ważne, kto pozyska inwestora</i>	17
<i>Zdzisław Czucha</i>	<i>Kluczem jest komunikacja</i>	18
<i>Leszek Pawłowicz</i>	<i>Subsydiarna i gdańska</i>	19
<i>Krzysztof Krupa</i>	<i>Nie rewolucyjnie, nie kolizyjnie...</i>	22
<i>Tomasz Parteka</i>	<i>Metropolie akceleratorami rozwoju regionu</i>	25
<i>Bohdan Jałowiecki</i>	<i>Metropolie – fabryki usług i informacji</i>	27
<i>Feliks Pankau</i>	<i>Miasto macierzyste</i>	30
<i>Michał Kulesza</i>	<i>Zarządzanie metropolią</i>	34
<i>Elżbieta Gończ</i>	<i>Jaki mechanizm instytucjonalny?</i>	38
<i>Elżbieta Gończ</i>	<i>Metropolia a region</i>	45
<i>Grzegorz Gorzelak</i>	<i>Metropolia – region. Kto kogo potrzebuje?</i>	48
<i>Radomir Matczak</i>	<i>Potencjał różnorodności</i>	50
<i>Maciej Tarkowski</i>	<i>Polaryzacja Pomorza</i>	55
<i>Tadeusz Palmowski</i>	<i>Trójmiasto – Kaliningrad – bipolarny europol?</i>	62

WARSZAWIE NIE ZALEŻY

Rozmowę prowadzi Dawid Piwowarczyk

- **Czy proces tworzenia metropolii pomorskiej nie utknął w martwym punkcie?**
- Pamiętam, jak jeszcze w czasach świętej pamięci prezydent Cegielskiej rozmawialiśmy o powołaniu aglomeracji. Zaczęliśmy wtedy rozmowę od kwestii delimitacji, ustalenia parytetów głosów, granic, głosowań, jednak szybko się pogubiliśmy. Zaczęły się spory o rolę poszczególnych samorządów. Wówczas wszystko się załamało i sprawa trafiła na przysłowiową półkę.
- **Teraz jest szansa, że ktoś ten projekt z owej półki ściągnie, odkurzy i wdroży?**
- Tym razem szansa na sukces jest zdecydowanie większa. Po pierwsze, zaczynamy nie od wielkich reform administracyjnych, lecz od załatwienia poszczególnych problemów i projektów. Dzięki ich realizacji powstanie metropolii pomorskiej stanie się po prostu faktem. Konkretnym problemem, który postanowiliśmy rozwiązać na początku, była kwestia komunikacji publicznej i sławnego wspólnego biletu. Długo to trwało, ale udało się zrobić milowy krok. Trzydzieści gmin podjęło uchwały o utworzeniu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.
- **Projekt nie spotkał się jednak z zachwytem władz centralnych, które muszą dać na tego typu działanie zgodę...**

Jan Kozłowski

*Marszałek
Województwa Pomorskiego*

- Rzeczywiście. We wrześniu poprzez wojewodę wysłaliśmy statut Związku do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, a w listopadzie otrzymaliśmy oficjalne pismo, że Ministerstwo nie akceptuje statutu i żąda wprowadzenia do niego ośmiu poprawek.
- **Miesiące prac sztabu ludzi i efektem tego było powstanie statutu niezgodnego z prawem?**
- Trudno tak naprawdę oceniać, czy mamy tu do czynienia z rzeczywistymi uchybieniami prawnymi. Niektórzy sugerują nawet, że projekt nie został zaakceptowany umyślnie przed wyborami samorządowymi. Powodem miałyby tu być różnice polityczne między ekipą samorządowców Pomorza i partii rządzącej w Warszawie.
- **Skala zarzutów Ministerstwa nie jest porażająca?**
- Nie. Dla przykładu nakazano nam zmienić zdanie: „specjalne zadania Związku” na „szczególne obowiązki Związku”. Był „skarbnik” powinno być „główny księgowy”. Wydaje mi się, że były to rzeczy mogące być usunięte od ręki.
- **Na ile opóźni to projekt?**
- Poprawki muszą zaangażować organy uchwałodawcze wszystkich samorządów biorących udział w projekcie. Czekam tylko na ich ukonstytuowanie i zaraz wysyłam odpowiednie pismo. Liczę, że jeszcze w grudniu podjęte zostaną wszystkie niezbędne uchwały. Nie jest jednak tak, że nic się nie dzieje. Prace cały czas trwają. Jest na przykład siedziba na ul. Sobótki we Wrzeszczu. Po wyborach znacząco wzrosła szansa, że uda się doprowadzić do wspólnych ustaleń w zakresie ulg. Nad tym wszystkim kontrolę sprawuje mój pełnomocnik. Już niedługo dotrzemy do szczęśliwego końca.
- **A jak wygląda kwestia włączenia do projektu SKM jako elementu niezbędnego dla pełnego sukcesu?**
- Wystąpiłem do wszystkich zainteresowanych samorządów, by zastanowiły się nad zaangażowaniem finansowym i wykupieniem udziałów SKM. Jako samorząd mamy obecnie 12 %, ale ostatecznie powinniśmy uzyskać (wszystkie samorządy) ponad 50 %. Mamy bowiem pełną świadomość konieczności włączenia tego przewoźnika do naszego projektu komunikacyjnego.
- **Czy jest szansa na komunalizację SKM?**
- Największym problemem jest brak wizji na poziomie centralnym. Są coraz to nowe projekty, a to kompanie regionalne, a to komunalizacja, a to inwestor strategiczny. Dla mnie każde rozwiązanie, które łamie monopol PKP, jest dobre.
- **Na jakich jeszcze płaszczyznach widać, że projekt metropolii pomorskiej zaczyna nabierać konkretnych kształtów?**
- Kolejnym ważnym wydarzeniem były prace nad Regionalnym Programem Operacyjnym, który ustala zasady rozdziału środków unijnych w naszym regionie w latach 2007–2013. Powołałem 17 zespołów powiatowych, z których jeden był – po raz pierwszy – wspólny dla Gdańska, Gdyni i Sopotu. Razem musiały ustalić, jakie inwestycje będą podejmowane w „jądrze metropolii”. Nie rywalizacja, lecz współpraca.
- **Jaki docelowy kształt powinna mieć metropolia? Federacja, czy może konfederacja?**
- Trudno odpowiedzieć na to pytanie, bo nie ma nawet projektu ustawy. Obecnie wiem, jaki będzie zasięg terytorialny.
- **Metropolię moją widzę...**
- Jako „organizm” od Wejherowa, poprzez Trójmiasto, aż po Pruszcz Gdański. Ale obejmujący też Kosakowo, Żukowo, Kolbudy. Wiemy, że swój akces zgłasza też Tczew. Na razie jednak nasze projekty przygotowują grunt.
- **Kiedy możemy liczyć na formalne usankcjonowanie powstania metropolii?**
- Wszystko zależy od ustawy. Sądząc po obecnym zachowaniu władz centralnych, samorządy nie są priorytetem i na odpowiednie rozwiązania przyjdzie nam pewnie jeszcze trochę poczekać. Na razie metropolia istnieć będzie jako związek funkcjonalny, związek gmin.
- **A Pan Marszałek jaki model preferuje? Jeden organizm czy współpracujące miasta?**
- Zdecydowanie to drugie. Proces scalania musi następować powoli. Obecnie nie ma przyzwolenia, żeby powstał jeden podmiot. Ale te samodzielne gminy muszą przekazywać część kompetencji do metropolii.
- **Czy metropolia będzie rozwijała się dla dobra regionu czy wbrew interesom peryferii?**
- Nie może być tak, że metropolia rozwija się kosztem reszty województwa. Wprost przeciwnie, metropolia ma być tym czynnikiem, który ciągnie innych.
- **Dziękuję za rozmowę.**

CZAS NA MĄDRE SAMOOGRANICZENIA

Rozmowę prowadzi Dawid Piwowarczyk

- **Panie Prezydencie, czy marzy się Panu bycie prezydentem Trójmiasta w następnej kadencji?**
- Marzy mi się, aby integracja działań, integracja funkcjonalna w ramach metropolii gdańskiej – bo tak to nazywam – posunęła się zdecydowanie do przodu. Szczególnie w takich dziedzinach, jak promocja gospodarcza, pozyskiwanie inwestorów, integracja w zakresie komunikacji publicznej.
- **A jak duża powinna być nasza metropolia?**
- Dla mnie jest to obszar pomiędzy Wejherowem a Tczewem.
- **Metropolia ma być jednym tworem administracyjnym?**
- Nie. Pozostanie niezależność instytucjonalna gmin i powiatów wchodzących w jej skład. Natomiast niektóre dziedziny i działania powinny być uzgadniane i prowadzone wspólnie. Czas na mądre samoograniczenie na rzecz interesu metropolitarnego. Oczywiście niektórzy prezydenci, burmistrzowie, wójtowie

Paweł Adamowicz

Prezydent Gdańska

- mogą pełnić swoje funkcje aż do emerytury, ale nie o to tutaj chodzi. Możemy wygrać – w perspektywie 10, 20 lat – walkę o zajęcie jak najlepszej pozycji na globalnym rynku. Walkę, którą toczą ze sobą nie tylko państwa i regiony, ale i metropolie.
- **Czy negocjacje dotyczące Związku Komunikacyjnego nie ujawniły słabości naszych chęci i możliwości w zakresie metropolizacji Pomorza?**
 - Należy mieć świadomość, że negocjują liderzy. To od nich zależy, jakie będą efekty. Tymczasem owej świadomości i konieczności współpracy nie ma. Niezbędne są zmiany mentalnościowe u liderów. Nie rozumieją oni jeszcze, że bardziej efektywne i zrozumiałe dla decydentów gospodarczych jest mówienie nie o każdym mieście osobno, lecz o metropolii – o zespole miast. Nie mają świadomości tego, iż każda inwestycja, niezależnie gdzie zlokalizowana, przynosi korzyści także sąsiadom. Dalej pokutuje plemiennie-ksenofobiczny styl patrzenia na własne miasta. Być może jest to dobre przed wyborami, do budowania pozycji we własnym mieście, ale na dłuższą metę to zgubna postawa. Musi powstać „Unia Miast Metropolii Gdańskiej” – ostatniego elementu nazwy używam świadomie i w sposób pragmatyczny. Podróżując z prezydentem Karnowskim po Stanach Zjednoczonych, przekonał się, że jeżeli chodzi o *brand*, jedynie trzy polskie miasta są jako tako rozpoznawalne: Gdańsk, Kraków i Warszawa. Nie ma więc najmniejszego sensu wymyślanie sztucznych nazw, choćby takich jak Trójmiasto. Posługując się językiem marketingu, musimy mówić o gdańskim obszarze metropolitalnym, gdyż to będzie zrozumiałe. I trzeba tutaj zapomnieć o osobistych ambicjach. Niczyja rola poprzez zastosowanie takiej nazwy nie będzie umniejszana. Każdy do tej metropolii będzie wносił tyle, ile chce i może, nie tylko pod względem potencjału ludnościowego czy terytorialnego. Możemy wnieść znaną i pozytywnie rozpoznawalną markę.
 - **Panie Prezydencie, często w rozmowach z samorządowcami z innych miast pojawia się zarzut, że Gdańsk próbuje zdominować inne pomorskie ośrodki. Próbuje wykorzystywać swoją potęgę, a urzędnicy gdańscy strają się pokazywać swoją wyższość.**
 - Nie zgadzam się z takim poglądem. Ale musimy zdawać sobie sprawę z tego, że bez Gdańska metropolii po prostu nie będzie – to on jest jej podstawą. Biorąc pod uwagę naszą wielkość i potencjał, uważam, że Gdańsk zachowuje się nadzwyczaj spokojnie. Pojawiają się nawet zarzuty, że nasze „poprawne politycznie” działania (dążące do zadowolenia wszystkich partnerów) sprawiają, że idei metropolii brak właściwego dynamizmu. Przyspieszenia temu procesowi nie nada jednak województwo. Jeżeli ma istnieć świadomość metropolitalna, muszą ją budować same zainteresowane podmioty. Cały czas przypominam swoim urzędnikom o potrzebie przybierania pozycji służebnej, partnerskiej.
 - **To skąd takie negatywne opinie?**
 - Staramy się pomagać, jak możemy. Jesteśmy gotowi na realizację każdej prośby naszych partnerów. Myślę, że tego rodzaju opinie wygłaszane są przez podmioty w mniejszym stopniu związane z Gdańskiem i rzadziej z nami współpracujące. Często takie określenia wynikają z osobistych kompleksów czy poglądów innych osób, a nie z negatywnego doświadczenia w konfrontacji z naszymi urzędnikami. Naturalna jest też obawa i dyskomfort przedstawicieli mniejszych gmin w przypadku konieczności współpracy czy negocjowania z nami. Tego jednak nie jesteśmy w stanie zmienić.
 - **Jakie są sukcesy w zakresie poprawy relacji na linii współpracy z innymi podmiotami wchodzącymi w skład metropolii?**
 - Podam ostatni, bardzo znamienity przykład. Bez Gdańska nie odbyłoby się I Bałtyckie Forum Gospodarcze. Wyłożyliśmy nawet pieniądze za niektórych naszych mniejszych partnerów, choćby gminy. Ale nie chodzi tu o „dziadowanie”. W metropolii muszą funkcjonować równe prawa i obowiązki, dopasowane oczywiście do zdolności i potencjału danego podmiotu. Nie może istnieć sytuacja, że korzyści konsumujemy wszyscy, a koszty pokrywa tylko stolica regionu.
 - **Panie Prezydencie, istnieje pojęcie „funkcji metropolitalnych”. Pojawia się tutaj zarzut, że Gdańsk próbuje je wszystkie „zawłaszczac” dla siebie.**
 - To zarzut formułowany tylko przez jeden ośrodek. Głosi go prezydent Gdyni, Wojciech Szczurek. Powiedziałem kiedyś całkiem poważnie i podtrzymuję tę deklarację: jeżeli dla poprawy samopoczucia prezydenta Gdyni i jego współpracowników jest to konieczne, nie mam nic przeciwko temu, by na przykład siedziba Urzędu Wojewódzkiego była w Gdyni. Mówiąc inaczej, to nie nasza wina, że w każdym regionie jest stolica, gdzie koncentrują się pewne funkcje metropolitalne. Od tej reguły mamy w Polsce tylko dwa wyjątki: Bydgoszcz-Toruń, Zielona Góra-Gorzów Wielkopolski. U nas stołeczność Gdańska nigdy nie była kwestionowana. Od tysiąca lat

poza drobnymi epizodami (Wolne Miasto i Toruń jako stolica ówczesnego województwa pomorskiego, siedziba przedstawiciela króla w Malborku) nasze miasto jest stolicą regionu. Wbrew temu, co się mówi, nie chcemy zawłaszczać. Dla przykładu, proponowaliśmy, żeby Forum mogło „wędrować” i odbywać się w różnych ośrodkach miejskich na Pomorzu. W niektórych tych opiniach i wypowiedziach przebrzmiewa myśl, która charakteryzowała politykę w latach 30. ubiegłego wieku. Wtedy to ze względów historycznych Gdynia była konfrontowana z Gdańskiem, przedstawiana jako jego alternatywa. Ale to, co było dobre wtedy, teraz, na początku XXI wieku jest niepotrzebne, anachroniczne i być może nawet szkodliwe. Po 1945 roku Gdańsk wrócił do Rzeczypospolitej, natomiast w umysłach i postawach niektórych polityków lokalnych skłonność do budowania nastawienia w opozycji do Gdańska jeszcze pobrzmiewa. Przykładem takiego antagonizmu jest wieczna wojna sportowa na linii Lechia Gdańsk–Arka Gdynia. Musimy pamiętać, że rozlicza się nas z sukcesów gospodarczych.

- **W rozmowach z pomorskimi samorządowcami można jednak usłyszeć tezę, że jednymi z poważniejszych zagrożeń dla budowy metropolii są osobiste antagonizmy, chęć rywalizacji pomiędzy prezydentem Adamowiczem a Prezydentem Szczurkiem. To prawdziwa teza?**
- Nie. Powiem więcej, ta teza nigdy nie była aktualna. Obydwa miasta mają tak różną historię i strukturę społeczną, że trudno je porównywać. Myślę, że ta konkurencja (tudzież konflikt) to w dużej mierze wytwór miejscowych dziennikarzy. My nie konkurujemy ze sobą, lecz z innymi polskimi i europejskimi metropoliami. Dla nas wyzwaniem jest, aby nasza metropolia zaistniała na mapie świata. A to, czy inwestor ostatecznie zainwestuje w Gdyni czy Gdańsku jest pięciorną sprawą.
- **Mimo wszystko stereotypy funkcjonują. Gdy inwestujesz – Gdynia, gdy robisz zakupy – Wrzeszcz, gdy chcesz poznać – Gdańsk, gdy chcesz pożyć sobie wygodnie na emeryturze – Sopot. Te różnice w postrzeganiu miast są wyraźne.**
- To prawda, że stereotypy są. Ale po to wybieramy dobrych liderów, żeby z nimi walczyli, żeby szli pod prąd. Na Pomorzu cierpimy na słabość debaty publicznej, miałość publicystyki. Posługują się one stereotypami zamiast wnikać w głąb problemu. Większość dziennikarzy koncentruje się na opisie klisz, zamiast skupić się na ocenie współdziałania. A my potrafimy współpracować. Proszę popatrzeć na naszą halę. Jako miasto mogliśmy

sami wykonać tę inwestycję. My jednak doprosiliśmy do projektu Sopot. Co więcej, to mniejszy partner jest obecnie inwestorem zastępczym.

- **Czy Pan Prezydent nie boi się „rozlewania” metropolii?**
- To zjawisko, z którym boryka się każda metropolia.
- **To prawda, ale wystarczy pojechać do Berlina czy Hamburga, aby zobaczyć, że tam proces ten jest kanalizowany, że nie „idzie się na żywioł”.**
- Tam mają niewątpliwie lepsze instrumenty zarządzania i planowania urbanistycznego. Ale i u nich jest pewien odpływ. Na przykład w Hamburgu zaczynają znowu wracać do śródmieścia. Liczę, że już wkrótce i u nas będziemy mieli do czynienia z podobnymi zjawiskami, że centra Gdańska i Gdyni znowu staną się atrakcyjnymi miejscami do życia. Ze względu na dostępność edukacji, kultury, ochrony zdrowia czy przestrzeni publicznej są one o wiele bardziej atrakcyjne niż tereny peryferyjne. Już powoli to obserwujemy. Jeszcze kilka lat temu śródmieście Gdańska było pod względem inwestycji w budownictwo mieszkaniowe prawie niewidoczne. Tymczasem obecnie buduje się – w samym tylko historycznym centrum – około 500 nowych mieszkań, a na kolejne 1500 wydano już niezbędne pozwolenia. Podobnie dzieje się na Przymorzu i Zaspie. Analogiczne zjawisko ma miejsce w centrum Gdyni.
- **Czy nie grozi nam dynamiczny rozwój metropolii przy jednoczesnym braku pożytku dla regionu?**
- Powiedzmy sobie wyraźnie, iż zawsze istnieć będzie dualizm pomiędzy metropolią a resztą województwa. Ale bez metropolii województwo nic nie znaczy. To tutaj powstaje ponad połowa jego PKB. Metropolia jest lokomotywą regionu pomorskiego. To będzie, jest i zawsze była bardzo dobra współpraca. Myślę, że jesteśmy skazani na siebie. Metropolia bez regionu także nie byłaby w stanie sobie poradzić.
- **Gdzie nasza metropolia może szukać swoich przewag na konkurencyjnym globalnym rynku regionów i metropolii?**
- To bardzo trudne pytanie. Gdy porównamy ofertę szkolnictwa wyższego, tylko w kilku kierunkach możemy rywalizować z Warszawą, Krakowem czy Wrocławiem. Z pewnością kultura, środowisko naturalne czy tak zwana jakość życia czyni nas bardziej atrakcyjnymi. Dzisiaj „białe kołnierzyki” – powracający lub przyjeżdżający do Polski – szukają miejsca do zamieszkania, kierują się

nie tylko kwestią rynku pracy, ale również możliwym poziomem jakości życia. W tym zakresie mamy obecnie bardzo wiele do zaoferowania, a nasza atrakcyjność będzie cały czas rosła. Wybrzeże, Półwysep Helski, Kaszuby to niewątpliwe atuty, które pozwalają nam rywalizować z każdym o serca ludzi.

- **Jak będzie wyglądała nasza metropolia za 10–20 lat?**
- Jeżeli pokonamy wszystkie bariery i stereotypy, które w nas tkwią, rzeczywiście możemy być średniej wielkości,

atrakcyjną metropolią europejską, która ma swoją specyfikę i identyfikację na mapie Europy. Która będzie przyciągać inwestorów i ludzi z innych regionów. Która posiadać będzie silny ośrodek akademicki i gospodarczy z dobrze rozwiniętymi usługami, ale i dobrze funkcjonującym przemysłem petrochemicznych, stoczniowym i morskim. Mam nadzieję, że będziemy też ważnym ośrodkiem kulturalnym. I to zarówno w sferze kultury „klasycznej”, jak i „niestandardowej”.

- **Dziękuję za rozmowę.**

METROPOLIA, CZYLI WSPÓLNOTA PARTNERÓW

Rozmowę prowadzi Dawid Piwowarczyk

- **Panie Prezydencie, czy za cztery lata będziemy mieli do czynienia z nowym organizmem w postaci metropolii trójmiejskiej?**
- Na początek warto zdefiniować, co rozumiemy pod pojęciem metropolia...
- **Chodzi mi o te działania, które mają uczynić z naszych miast efektywną i liczącą się europejską metropolię...**
- Według mnie problem polega na tym, że mówiąc o metropolii dyskutanci myślą każdy o czym innym.
- **To, czym dla Pana powinna być nasza metropolia?**
- Metropolia to trochę słowo – zakłęcie. Marzenie, podszyte... megalomanią i przekonaniem, że to co wielkie jest lepsze od dużego, a na pewno znacznie lepsze niż małe. Bo jest silne i potężne. Stąd właśnie pomysły reformy struktur administracyjnych, ze wskazaniem na centralizację. A tymczasem, według mnie wielka skala nie przekłada się automatycznie na lepszą jakość. Często

Wojciech Szczurek

Prezydent Gdyni

- dyskutanci zdają się zapominać, że to nie administracja, nawet największa i najwyższa nie jest tym czynnikiem, który decyduje o wielkości. Obawiam się, że niektóre z projektów dotyczących metropolii są też przejawem niezrozumienia idei samorządności.
- **Co zatem jest lepsze dla projektu naszej aglomeracji? Łączenie struktur administracyjnych, czy scalanie pewnych konkretnych projektów? Jaka jest Pana wizja?**
 - W mojej ocenie, to nie nowe struktury administracyjne zadecydują o naszym wspólnym sukcesie. Trzeba zastanowić się nad tym, jak kreować i stymulować pewne zjawiska, żeby uzyskać efekt synergii samorządów kilku blisko położonych miast. Z pożytkiem dla tychże miast i całego regionu. Myślę, że próby odgórnych zmian administracyjnych wynikają z nie do końca rozumianej idei samorządności, tradycji, więzi historycznych, unikatowości miejsca, w którym się żyje. My jesteśmy przywiązani do pojęcia mała ojczyzna, które jest emanacją lokalnego patriotyzmu, jako realnej wartości. Ta wartość przekłada się na aktywność, poczucie więzi i odpowiedzialności za miejsce, w którym się żyje.
 - **Twierdzi Pan, że łatwiej być gdynianinem, sopocianinem, gdańszczaninem, niż trójmieszczaninem?**
 - Tak. Trzeba mieć świadomość, że pojęcie Trójmiasto jest tylko funkcjonalnym opisem pewnych zjawisk. Jest prostym zabiegiem pozwalającym w prosty sposób mówić o relacji między trzema blisko siebie położonymi miastami. Z perspektywy mieszkańca Warszawy czy Krakowa różnice w kłopotach na przykład występujących w Orłowie i Kamiennym Potoku nie istnieją. A my, tu wiemy, że są, na czym polegają i że najlepiej lokalnie te kłopoty usuwać. Ponadto, przecież, tak naprawdę aglomeracja obejmuje zdecydowanie większy obszar, ciągnący się od Wejherowa, Kosakowa, Żukowa kończąc na Tczewie.
 - **To wyklucza reformy i zmianę struktur administracyjnych?**
 - Argumenty przeciw znajdziemy też w doświadczeniach historycznych. Dotychczas były w zasadzie dwie poważne próby scalenia naszych miast w jeden organizm. Raz, na początku lat 50-tych, w szczytowym okresie stalinizmu, kiedy o decentralizacji wręcz niebezpiecznie było myśleć. Po raz kolejny ta idea powróciła w okresie stanu wojennego. Ale nie przetrwała próby czasu.
 - **Jakie są jeszcze kontrargumenty?**
 - Narzucona arbitralnie reforma jest niewątpliwie zaprzeczeniem idei samorządności, której sedno, to przybliżenie procesu decyzyjnego do obywatela. Decyzja podejmowania bliżej obywatela jest trafniejsza, szybsza i tańsza. Warto też pamiętać o jednym z fundamentów Unii Europejskiej – zasadzie subsydiarności, znajdującej swój wyraz w polskim systemie prawnym. Zgodnie z tym prawem podstawową jednostką terytorialnego zarządzania jest gmina. I to ona ma zaspokajać wszystkie istotne potrzeby lokalnej społeczności. Dopiero w przypadku, gdy jakieś zadanie ją „przerasta” może być ono delegowane na wyższy poziom. Powiat więc realizuje to, czego nie można zrealizować w gminie, województwo - to, czego nie da rady powiat, a państwo realizuje to, czego nie można sprawnie i skutecznie realizować na poziomie województw. To taka instrukcja subsydiarności – na skróty. Pewne jest, że to gmina jest fundamentem systemu.
 - **To znaczy, że zmiany nie są możliwe i nie są konieczne.**
 - Są możliwe. Wcale nie uważam, że musimy mieć tutaj republikę wolnych elektronów.
 - **To jak Pan, Panie Prezydencie rozumie idee metropolizacji?**
 - Najważniejsze dla mnie – nie niszczyć tego, co dobre i poczynić krok w kierunku budowania nowego, bardziej nowoczesnego oblicza naszego regionu. Żebyśmy byli dobrymi gospodarzami naszego miejsca. I nie tylko dobrymi samorządowcami, ale i osobami poczuwającymi się do odpowiedzialności za region. Dla mnie metropolizacja to dobre, ale partnerskie współdziałanie i świadomość tego, że funkcje metropolitalne... są realizowane u nas w wielu ośrodkach. Oczywiście, większość z nich jest realizowanych przez stolicę regionu, zarazem – miasto największe i o największym potencjale. Charakterystyczną cechą naszej pomorskiej metropolii jest to, że i okoliczne miasta i gminy też tutaj mają swoją istotną rolę. Dobrym przykładem jest gmina Kosakowo. Liczy ona tylko siedem tysięcy mieszkańców, ale na przykład dzięki lokalizacji na jej terenie oczyszczalni ścieków, cementarza, lotniska – jest ona włączona w realizowanie istotnych funkcji metropolitalnych. Problem nie tkwi w nazwie i lokalizacji, a więc w tym, czy to Kosakowo, Gdynia, czy Gdańsk. Problem polega na tym, żebyśmy nauczyli się partnerskiego

współdziałania. Myślę, że szansą jest właśnie alokowanie tych funkcji poza stolicą regionu.

– **Nie tylko Gdańsk powinien realizować nowe projekty ważne z punktu widzenia regionu...**

– Dokładnie tak. Dobrym przykładem jest tutaj realizowany u nas, w Gdyni, projekt Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego.

– **Ale czy nie jest tak, że pewne nieporozumienia wynikają z osobistych animozji, rywalizacji dwóch najważniejszych osobowości samorządowych Trójmiasta – prezydentów Szczurka i Adamowicza?**

– To, że prywatnie lubię Pawła Adamowicza, wcale nie oznacza, że ja zawsze muszę się z nim zgadzać. Uważam, że byłoby to nawet dziwne. Bo odpowiadamy za dwa, duże organizmy i z natury rzeczy musi dochodzić czasem do konfliktu interesów. Ale postawię tezę, że antagonizmy, to już historia.

– **Teraz będą już tylko sukcesy w budowaniu aglomeracji?**

– Jeszcze kilka miesięcy temu uczestniczyłem w poważnej dyskusji, poważnych ludzi, mających autorytet, którzy całkiem serio dyskutowali kwestię scalenia Gdańska-Sopotu-Gdyni w jedno miasto. Według mnie idea metropolii w tym wydaniu, już poniosła porażkę. Bo to próba narzucenia pewnych centralistycznych propozycji.

– **Idea utopijna?**

– Nie tyle utopia, co genialny generator problemów i wątpliwości. Czy metropolia, to Trójmiasto, Gdańsk, Sopot, Gdynia, czy może jeszcze Reda, Rumia, Wejherowo, Pruszcz Gdański? Czy wymazujemy z nazewnictwa nazwy Gdańsk, Gdynia, Sopot i zaczynamy funkcjonować pod wspólnym szyldem Trójmiasta. A może wszyscy na mocy dekretu staniemy się nagle sopocianinami, lub gdańszczanami? Czy jesteśmy gotowi przekreślić wieloletnią, a nawet wielowiekową tradycję bytów samoistnych, znów od 16 lat – samorządnych? Według mnie to jest nierealne. Należy też odpowiedzieć sobie na zasadnicze pytanie, czy scalenie oznaczałoby na pewno, że będzie u nas lepiej, szybciej, efektywniej? Czy z perspektywy np. gdańskiego magistratu problemy Grabówka, Oksywie będą lepiej widzialne, diagnozowane, rozwiązywane? Śmiem odpowiedzieć negatywnie, podpisując się całym swoim doświadczeniem samorządowca.

– **Twierdzi Pan, że niektórzy chcą zagarnąć, odebrać nam nasz samorząd?**

– Państwo nie jest tworem instytucjonalnym, wymyślonym w oderwaniu od rzeczywistości. Samorządy, to nie budynki, nieruchomości, lecz konkretni, aktywni społecznie ludzie, wszyscy obywatele. Zasada subsydiarności, o której wcześniej wspomniałem, daje nam naprawdę wiele możliwości działania i to na każdym szczeblu samorządu. I tak w nawiązaniu do idei metropolii – samorząd wojewódzki ma bardzo wiele kompetencji i możliwości budowania regionalnej strategii, realizacji wspólnych dla całego województwa, czy np. Trójmiasta inwestycji, rozwiązań organizacyjnych, czy instytucji.. Nie musimy budować nowych tworów, by pewne słuszne i potrzebne z punktu widzenia metropolii i regionu zadania rozwijać i dynamizować. Ja stanowczo mogę powiedzieć, że dopóki będę miał realny wpływ na losy Gdyni, to nie pozwolę na traktowanie miasta instrumentalnie. Nie zgodzę się na projekty, które byłyby dla Gdyni niekorzystne.

– **Gdzie zatem jest płaszczyzna do wspólnych działań?**

– Według mnie takim polem jest dobra, partnerska współpraca, praktycznie w każdej dziedzinie.

– **Panie Prezydencie, czy nie boi się Pan, że będziemy mieli do czynienia ze zjawiskiem odrywania się naszej metropolii od regionu? Że będziemy rozwijali się szybciej jak gdyby kosztem otoczenia. Że region ponosić będzie tylko straty, a nie generować zyski z lokalizacji na jego terenie dużego ośrodka?**

– Myślę, że właśnie ten nasz pluralizm jest zabezpieczeniem przed takimi negatywnymi zjawiskami. Metropolia, rozumiana jako centrum, musi umieć dzielić się z regionem i otoczeniem. Wiem, że są z tym problemy. My na przykład, w Gdyni, musieliśmy stoczyć batalię o Pomorski Park Naukowo-Technologiczny. Było bowiem wielu, którzy uważali, że taki regionalny projekt powinien być zlokalizowany w stolicy regionu.

– **Gdańsk próbuje zawłaszczać pewne rzeczy? Chce opierać swój rozwój na „krzywdzie” mniejszych partnerów?**

– Owszem, obserwuję, że pewne osoby uważają za naturalne jakieś szczególne prawa, wręcz przywileje stolicy regionu, że rozwój powinien odbywać się na przykład przez anektowanie okolicznych wsi i gmin. Powiem dosadnie – Gdynia, ale i Sopot to dwa duże i silne

- ośrodki, z którymi trzeba współpracować, których na pewno nie uda się wchłonąć, czy zwasalizować.
- **Czy patrząc na obecne zjawiska nie zauważa Pan niepokojącej tendencji niekontrolowanego rozlewania się metropolii na okolicę?**
 - To problem związany z kwestią urbanizacji. Musimy zadbać o to, żeby śródmieścia były nasycane funkcjami ogólnomiejskimi. W innym przypadku grozi nam wymieranie centrów miast. Budowa jednorodnych enklaw, na przykład dzielnic biurowych, czy wyprowadzanie centrów handlowych na przedmieścia w wielu krajach Europy Zachodniej skończyło się klęską. Miasto musi rozwijać się równomiernie. W centrum, by ono żyło i było atrakcyjne muszą powstawać i biura, i mieszkania, i kina, i teatry, i nowe centra handlowe, restauracje i wiele innych jeszcze miejsc, które dopiero wspólnie tworzą jedną zwartą przyjazną całość. W naszej aglomeracji takich centrów może być wiele.
 - **Czy przykład Związku Komunikacyjnego nie jest obrazem porażki idei metropolii?**
 - Myślę, że wprost przeciwnie! Dyskutowaliśmy długo, ale dzięki temu udało nam się wypracować kompromis

zadowalający wszystkich. Bo jeżeli mamy budować nowoczesną i konkurencyjną metropolię, to musimy umieć rozmawiać i ze sobą się dogadywać. Próba narzucania czegoś odgórnie skazana jest na porażkę. Każdy dobry samorządowiec będzie współpracował z zewnętrznymi partnerami, jeżeli projekt przyniesie korzyść mieszkańcom jego miejscowości, ale także regionowi. Musimy wspólnie definiować problemy i rozdawać sobie zadania, zgodnie z najlepszą wiedzą i doświadczeniami. My, w Gdyni, mamy na przykład kilkunastoletnie doświadczenia współpracy z okolicznymi gminami w gospodarce komunalnej. Związek Komunalny nauczył nas dialogu, nauczył nas szanowania partnera. Pomimo, że reprezentuję największy w tym związku samorząd, to nie mogę narzucać swojego zdania, swojej wizji innym. Taka postawa przynosi lepsze wyniki, społeczną akceptację i więcej satysfakcji niż działanie z pozycji silniejszego. Nieważne, że my mamy ćwierć miliona mieszkańców, a inna gmina tylko kilka tysięcy. Oczywiście, to nie jest łatwy sposób współpracy. Musieliśmy się nauczyć powściągliwości, samoograniczenia i kompromisów. Z szacunku dla partnerów.

- **Dziękuję za rozmowę.**

WCZEŚNIEJ CZY PÓŹNIEJ METROPOLIA MUSI POWSTAĆ

Rozmowę prowadzi Dawid Piwowarczyk

– **Dlaczego metropolia pomorska?**

- Po pierwsze, wymusza to w pewnym sensie sama geografia. Położenie Gdańska, Gdyni i Sopotu w naturalny sposób implikuje tego rodzaju skojarzenie. Po drugie, patrząc na metropolię w szerszym zakresie od Tczewa – jako południowej bramy – do Wejherowa, dają się zauważyć kolosalne zmiany, jakie tu zachodzą. Pokonując od lat trasę Tczew–Trójmiasto, widzę je bardzo wyraźnie. Myślę, że wystarczy już tylko kilka lat, by te miejscowości zostały ze sobą w naturalny sposób połączone. Jako miasto jesteśmy regionalnym centrum, ale po pewne usługi zawsze musieliśmy jeździć do Gdańska. Część tczewian uczęszcza tam też do pracy. Ostatnio jednak coraz częściej zaczynamy obserwować odwrotne przypadki. To wszystko pokazuje, iż istnieje wiele „nitek” łączących Tczew, Wejherowo, Redę i Rumie z Trójmiastem. Prędzej czy później metropolia musi tu powstać. Oczywiście przy zachowaniu pewnej odrębności i autonomiczności podmiotów wchodzących w jej skład.

– **Co musimy zrobić, żeby taką metropolię stworzyć?**

- To oczywiście duży problem. Ostatnie lata i doświadczenia (na przykład te dotyczące wspólnego biletu) pokazały, że jest wiele do zrobienia i że czeka nas długa, mozolna droga. Próbować jednak trzeba, choćby poprzez rozmowy na wielu płaszczyznach. Całkowicie niezbędne jest też wspólne planowanie.

– **A jak powiązać rozwój metropolii z rozwojem województwa?**

- Myślę, że dobre propozycje zawiera wojewódzki plan zagospodarowania. Zakłada on, iż poza metropolią istnieć będą ośrodki stanowiące centra dla innych obszarów Pomorskiego. Jeżeli uda się wytworzyć dobre relacje, czy nawet silne więzi między tymi ośrodkami a centrum, z pewnością uda się powiązać rozwój regionu z rozwojem metropolii.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Zenon Odyja

Prezydent Tczewa

NIE JEST WAŻNE, KTO POZYSKA INWESTORA

Rozmowę prowadzi Dawid Piwowarczyk

- **Dlaczego warto wspierać projekt aglomeracji pomorskiej?**
- Naturalnym jest to, że duży może więcej. Uważam, że działając wspólnie, zwiększamy nasze szanse w rywalizacji z innymi polskimi i europejskimi aglomeracjami.
- **Jak należy budować aglomerację pomorską?**
- Myślę, że kwestia zinstytucjonalizowania aglomeracji jest problemem mniej ważnym, niż rozwiązywanie rzeczywistych problemów. Na dzisiejszy dzień widzę przynajmniej dwie ważne płaszczyzny współpracy. Pierwszą jest integracja komunikacji, a przynajmniej zakończenie projektu wspólnego biletu. Jest to projekt potrzebny, który powinien zwiększyć mobilność mieszkańców. Po drugie, musimy wspólnie prowadzić działania promocyjne. Nie jest ważne, które miasto, czy gmina pozyska inwestora. Najważniejsze, że inwestycja przyjdzie do nas i będzie tak naprawdę promieniowała na pozostałe obszary.
- **Czy nie istnieje ryzyko, że aglomeracja oderwie się od regionu?**
- Według mnie prawda jest taka, że to tylko metropolia jest prawdziwą szansą Pomorza. Jeżeli będzie silna, to zyska na tym cały region. Aglomeracja jest szansą, a nie zagrożeniem dla naszego województwa. Oczywiście, nie można – na przykład przy okazji podziału środków unijnych – faworyzować centrum regionu, kosztem jego peryferii.
- **Dziękuję za rozmowę.**

Wojciech Kozłowski

Wiceprezydent Wejherowa

KLUCZEM JEST KOMUNIKACJA

Rozmowę prowadzi Dawid Piwowarczyk

– **Dlaczego warto wspierać projekt aglomeracji pomorskiej?**

- Ponieważ jest to projekt obejmujący swoim zasięgiem bardzo dużą część województwa. My – Kościerzyna, uwzględniając nasze powiązania z Trójmiastem, też czujemy się jego częścią. Proszę zauważyć, że wiele osób dojeżdżało i dojeżdża do Gdańska do pracy. Jeżeli weźmiemy pod uwagę czas dojazdu, to droga z Kościerzyny i z centrum Gdańska np. na lotnisko zajmuje podobną ilość czasu. Co więcej, będziemy starali się, żeby inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową jeszcze bardziej nas do aglomeracji przybliżyły.

– **Jak należy ją budować?**

- Myślę, że trzeba dbać o wydolność komunikacyjną aglomeracji. I to zarówno wewnątrz jej, jak i w kontaktach z pobliskimi ośrodkami miejskimi. Co więcej, proszę dostrzec, że w jej ramach zaczyna następować specjalizacja. Okolice naszego miasta są jednym z najbardziej popularnych miejsc wypoczynku mieszkańców Trójmiasta, ponadto część z nich zaczyna się budować w naszej okolicy, zakładając, że trudny dojazd zrównoważą im korzyści mieszkania na terenie o mniej intensywnej zabudowie, z dala od gęsto zaludnionego, ścisłego centrum aglomeracji. Dla przykładu, my jako miasto mamy też do zaoferowania – również mieszkańcom z innych ośrodków – usługi medyczne na bardzo wysokim poziomie.

– **Czy nie istnieje ryzyko, że aglomeracja oderwie się od regionu?**

- Według mnie prawda jest taka, że jeżeli będziemy dbali o rozwój sieci kolejowej i drogowej, ale również o dobre funkcjonowanie komunikacji publicznej łączącej takie miasta jak Kościerzyna, to nie powinno to stanowić problemu.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Zdzisław Czucha

Burmistrz Kościerzyny

Leszek Pawłowicz

*Dyrektor
Gdańskiej Akademii
Bankowej,
Wiceprezes Instytutu Badań
nad Gospodarką Rynkową*

SUBSYDIARNA I GDAŃSKA

Zakładając, że debata nad zasadnością utworzenia metropolii wokół obszaru Trójmiasta dobiegła końca i trudno wskazać przeciwników tego rozwiązania, pozostaje jedynie ustalić ostateczne kwestie szczegółowe.

Dotyczą one:

- nazwy metropolii,
- obszaru metropolii,
- sposobu utworzenia i zarządzania metropolią.

Nazwa metropolii budzi sporo emocji. Najczęściej używane są zamiennie: „Metropolia Gdańska”, „Metropolia Pomorska”, „Metropolia Zatoki Gdańskiej” i „Metropolia Trójmiejska”. Emocje wynikają głównie z podejrzeń o zbyt eksponowaną i uprzywilejowaną pozycję Gdańska w metropolii (przy użyciu nazwy „Metropolia Gdańska”). Z drugiej strony nazwa własna Gdańsk ma swoją wartość wynikającą głównie z historii. Wartości takiej nie mają ani „Metropolia Pomorska”, która nie wyróżnia nas na mapie świata (tą samą nazwę mogą nosić metropolie w innych krajach), ani z podobnych powodów „Metropolia Trójmiejska”. Jeśliby zatem przyjąć nazwę inną niż ta pierwsza, warto uświadomić sobie, że już na starcie nowy obszar metropolitalny pozbyswa się pewnego niepodważalnego waloru. To tak, jakby w wyniku fuzji przedsiębiorstwa Coca Cola z pięcioma innymi firmami, wprowadzono na rynek

nową nazwę w trosce o dobre samopoczucie wszystkich partnerów. Z tych oczywistych dla ekonomisty powodów uważam, że nazwa „Metropolia Gdańska” stanowi sama w sobie zbyt dużą wartość, by można ją było poświęcać dla zdobycia przychylniejszego stanowiska potencjalnych partnerów, głównie Gdyni.

Kluczowe pytanie to: **w jaki sposób utworzyć „Metropolię Gdańską”?** Czy proces ten powinien być dobrowolny, to jest czy poszczególne miasta i gminy przystępowałyby do niej na podstawie własnych decyzji, czy też ustawa metropolitalna określałaby pewien obszar, a przynależność do niego byłaby obligatoryjna? Czy powinien być to proces centralizacji władzy, czy integracji?

Dyskutowane są różne scenariusze: od dobrowolnego, luźnego związku miast i gmin, zawiązywanego dla realizacji poszczególnych projektów, poprzez utworzenie „powiatu metropolitalnego”, aż do utworzenia jednego scentralizowanego organizmu miejskiego. Każde z tych rozwiązań ma swoje wady i zalety, co jednak ważniejsze, nie są to wszystkie propozycje. Wydaje się, że budowanie „Metropolii Gdańskiej” bazować powinno na kilku zasadach:

Po pierwsze, obowiązywać powinna zasada subsydiarności, to znaczy tam, gdzie kompetencje władzy niższego stopnia są wystarczające do rozwiązania danego problemu, nie ma sensu centralizacja. Każde postępowanie niezgodne z tą zasadą powoduje bowiem niszczenie inicjatyw wynikających z lokalnej samorządności i obciążenie władz wyższego szczebla sprawami, w których są one niekompetentne. Przyjęcie owego priorytetu oznacza konieczność wyspecyfikowania spraw, projektów i problemów, którymi powinny zajmować się władze metropolitalne jako najbardziej do tego predestynowane. Identyfikacja tych spraw, określająca zakres i kompetencje władz metropolitalnych powinna zatem stanowić **pierwszy etap budowy metropolii**.

Lista ta obejmuje zagadnienia z obszaru gospodarki, środowiska naturalnego, komunikacji publicznej, centrów kultury i sportu, ochrony zdrowia, połączeń komunikacyjnych ze światem, infrastruktury otoczenia biznesu, edukacji i nauki. Jednym z ważniejszych zagadnień, które powinno leżeć w gestii władz metropolitalnych, jest promocja metropolii wśród inwestorów krajowych i zagranicznych, bazująca na wspólnym memorandum ofertowym. Metropolia, którą zamieszkuje ponad milion mieszkańców, stanowi bowiem dla większości inwestorów wartość dodaną w stosunku do tego, co mógłby im zaoferować sam Gdańsk, Gdynia, Wejherowo czy Żukowo. Wartość ta wynika z wielu elementów, takich jak kapitał ludzki, jakość życia, rynek dostawców i odbiorców, rynek powierzchni biurowych, magazynowych i gruntów, możliwość edukacji czy współpracy gospodarczej.

To władze metropolitalne, a nie władze poszczególnych miast i gmin, powinny promować „Metropolię Gdańską” w Londynie, Sztokholmie czy Brukseli. To one powinny być odpowiedzialne za przyciąganie miejsc pracy dla absolwentów uczelni wyższych, tworzenie młodzieży perspektyw życiowych i przeciwdziałanie emigracji zarobkowej.

Jeśli zgodzimy się, że promocja „Metropolii Gdańskiej” wśród inwestorów w Unii Europejskiej i na świecie jest sensowniejsza niż umasowienie pojedynczych miast i gmin, **oznacza to automatycznie, iż władza i środki powinny być w tym zakresie scentralizowane na szczeblu metropolitalnym**.

Z pewnością znajdzie się nie jeden przedstawiciel władzy lokalnej, który nie będzie podzielał owego poglądu. W tym miejscu dochodzimy do kwestii dobrowolności lub obligatoryjności. Sądzę, że każda sprawa „przynależna” szczeblowi metropolitalnemu wymaga przedyskutowania i przegłosowania w gronie podmiotów tworzących metropolię. Decyzja większości wiąże mniejszość. Dopuszczalna jest w pewnych przypadkach większość kwalifikowana, ale nie może być tu mowy o dobrowolności. Oznacza ona bowiem zastosowanie zasady „liberum veto”.

Drugim zatem prawidłem powinno być wykluczenie „liberum veto” i wprowadzenie obligatoryjności przekazania władzy i środków na szczebel metropolitalny w tych kwestiach, które uzyskały na przykład kwalifikowaną większość 2/3 głosów lokalnych reprezentantów władzy samorządowej. Sprawą nie mniej istotną jest określenie ilości głosów, którą dysponuje każdy z przedstawicieli samorządowych władz lokalnych. Liczba posiadanych głosów może być na przykład proporcjonalna do liczby mieszkańców lub środków finansowych oddanych do dyspozycji władzy metropolitalnej. Wskazane byłyby pewne preferencje dla mniejszych partnerów.

Trzecią i ostatnią zasadą budowy „Metropolii Gdańskiej” powinno być poszukiwanie tanich rozwiązań. Chodzi o to, aby władza metropolitalna nie spowodowała dodatkowego wzrostu biurokracji. Obecnie rolę instytucji integrującej spełnia Rada Metropolitalna, którą tworzą samorządy: Gdańska, Gdyni, Sopotu, Wejherowa, Rumii, Kosakowa, Żukowa, Pruszcza Gdańskiego i Kolbud. Głównymi obszarami współpracy są transport, komunikacja, marketing i koordynowanie wspólnych inwestycji. Przewodniczącym Rady Metropolitalnej jest Marszałek Województwa Pomorskiego. Strukturę tę należałoby **rozszerzyć i wzmocnić** o samorządy lokalne z Pucka, Władysławowa, Kartuz, Starogardu i Tczewa. Lista samorządów lokalnych powinna stanowić załącznik do ustawy metropolitalnej.

Kolegialny organ władzy metropolitalnej mogłaby stanowić „Rada Metropolitalna”, w skład której wchodziłoby wszyscy wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast i starostowie obszaru. Byłoby to ciało uchwałodawcze, które po przydzieleniu każdemu członkowi Rady odpowiedniej liczby głosów, podejmowałoby uchwały kwalifikowaną większością głosów wiążące wszystkie władze samorządowe.

Organ wykonawczy mógłby być wybierany spośród prezydentów miast metropolii. „Rada Metropolitalna” wybierałaby władzę wykonawczą do określonych spraw.

Mogłoby się zatem okazać, że dla przykładu Prezydent Gdańska stanowi władzę metropolitalną w zakresie promocji metropolii za granicą, a Prezydent Sopotu odpowiedzialny jest za zarządzanie transportem publicznym. Pozwoliłoby to wykorzystać dla zarządzania wybranymi sprawami metropolii dotychczasową administrację, a jednocześnie mechanizm wyborczy stymulowałby do intensywnych działań na rzecz dobra wspólnego. Taki projekt budowy „Metropolii Gdańskiej” zakłada centralizację władzy i środków jedynie w tych sprawach, w których zarządzanie na szczeblu lokalnym nie jest możliwe lub efektywne.

NIE REWOLUCYJNIE, NIE KOLIZYJNIE...

Metropolia pomorska – w czasach, w których marzymy o dobrych drogach, zniknięciu kolejek w wydziałach komunikacji i zmniejszeniu się wskaźnika zachorowań na raka? Fantasmagoria to czy bufonada? A może to cel polityczny grupy idealistów społecznych? Nie na takie tematy debatują i kłócą się politycy, o ilu prostszych, acz bardziej oczywistych celach marzą mieszkańcy województwa pomorskiego. A jednak. Ludzie są pragmatyczni. Wyczuwają na odległość fałsz i manipulacje. Są natomiast blisko rozwiązań ułatwiających życie, dających nadzieję na lepszą przyszłość, sprzyjających budowie społeczeństwa obywatelskiego.

Aby stworzyć metropolię pomorską, w pierwszej kolejności niezbędny jest dialog i zrozumienie potrzeby budowania nowej jakości życia. Dyskurs, w którym pojawiają się niezafałszowane argumenty na tak i na nie. Taką rozmowę z czytelnikami zainaugurował niedawno „Dziennik Bałtycki”. Na jego łamach w ciągu ostatnich paru miesięcy (z przerwą na okres wyborczy, aby nie uczynić z tematu sporu wygrywanego dla doraźnych celów politycznych) wypowiedziała się spora liczba osób (o mniej lub bardziej znanych nazwiskach) oraz anonimowa grupa internautów. W ramach publicznej debaty redakcja postanowiła stworzyć katalog „spraw do załatwienia”,

Krzysztof Krupa

*Prezes Oddziału
Prasy Bałtyckiej Polskapresse,
wydawcy Dziennika
Bałtyckiego*

w imię maksymy: „od czegoś trzeba zacząć”. Bez przekonania samych siebie i opinii publicznej o potrzebie podjęcia jakichś kroków, trudno marzyć o spełnieniu choćby pierwszego postanowienia powstałego niedawno komitetu obywatelskiego. Wyznaczył on tak zwaną grupę inicjatywną, mającą wprowadzać w życie konkretne pomysły na rozwój regionu.

Z dyskusji publicznej wynika jednoznacznie, że świadomość wspólnoty zamieszkiwania (a tym samym wspólnych problemów), szczególnie w obszarze szeroko pojmowanego Trójmiasta, jest bardzo wysoka. Nie sposób nie zauważyć, że granice między organizmami miejskimi na obszarze rozciągającym się pomiędzy Pruszczem Gdańskim a Wejherowem są umowne, historyczne, wizualnie i cywilizacyjnie zatarte. Strefę tę traktować można „elastycznie”, na przykład Pruszcz połączony jest zespołem kolejnych miejscowości z Tczewem.

Aby wyznaczyć granice dla obszaru metropolitalnego, należy znaleźć wszystkie istotne punkty, które definiują potrzebę egzystencji w jednej wspólnocie ponadmiejskiej. Trzeba przy tym udowodnić, że tak jak w przypadku innych europejskich czy światowych metropolii, owo zjednoczenie nie zabije historycznej i mentalnej odrębności poszczególnych organizmów miejskich wchodzących w skład przyszłej pomorskiej metropolii.

O tym, że na naszą rzeczywistość mają wpływ korzenie historyczne i całkiem nam współczesne partykularyzmy, niekończący się i podskórnie lub całkiem otwarcie wybuchający spór o realizację dla całego Trójmiasta bądź regionu funkcji infrastrukturalnych (baza kontenerowa, port, stocznia, hala sportowa itd.) to pewnik. Aby metropolitalny sen przerodził się w codzienność, potrzebne są dowody, że historia zostanie na swoim miejscu. Na przykład w kwestii nazw – Sopot będzie nadal Sopotem, a Gdynia pozostanie Gdynią. Nazwy większych i mniejszych miejscowości połączy jedynie wspólne miano metropolii. Znaczenie i ambicje mniejszych organizmów miejskich zostaną uszanowane, a ich dorobek niezaprzepaszczone. Wręcz przeciwnie, „sprzedany” marketingowo lepiej i z większym skutkiem niż dotąd.

Konieczny jest także ugruntowany praktyką i wcześniejszymi zapisami, proporcjonalny podział funkcji w ramach

powstającego organizmu. Szczególnie mniejsze miejscowości, włączające się świadomie do planowanego konglomeratu, nie mogą mieć poczucia, że cokolwiek tracą – powinny tylko zyskiwać. Choć sama дума z przynależności do czegoś wielkiego, gwarantującego poszerzenie możliwości może uskrzydlać, potrzebne są dowody, że życie w wielkim organizmie stwarza pokąźniejsze szanse cywilizacyjne. Nie zaś dorzuca kolejne udręki życia codziennego, które w naszym kraju kojarzone są często z egzystencją w dużej aglomeracji. Dowód na to, że warto żyć w metropolii, powinien wyjść z największego miasta planowanego nowego organizmu. Bez rozwiązania kluczowych, nękaących dziś Trójmiasto problemów (rozwiązania komunikacyjne, przestępczość, niski standard życia w niektórych dzielnicach) nie będzie takiego jednoznacznego dowodu. Tylko inwestycje infrastrukturalne, przejrzystość polityki komunalnej, ekologicznej, otwartość wobec otoczenia, szczególne traktowanie słabszych gospodarczo, demograficznie i finansowo partnerów dają szanse na dobrą współpracę. Ta z kolei przerodzić się może z czasem w budowę nowego partnerskiego związku.

Proces ten powinien przebiegać stopniowo – nie rewolucyjnie i nie kolizyjnie. W chwili wypracowywania ostatecznej decyzji o powstaniu związku metropolitalnego niezbędne wydaje się sięgnięcie do narzędzi demokracji bezpośredniej. Narzędziem tym jest referendum. To jednak na razie kwestia przyszłości.

Zanim do tego dojdzie, konieczne jest z jednej strony przedstawienie całego rachunku kosztów i ewentualnych strat bądź problemów, przed którymi stanie metropolia. Z drugiej, warto przygotować listę ewentualnych zysków, nie tylko w sferze finansowej (gwarantowane fundusze europejskie).

Czym metropolia pomorska (o nieustalonej dotąd nazwie) będzie kusić? Na ile będzie skuteczniejsza od pojedynczych organizmów miejskich (na przykład znanego już w Europie Gdańska) w pozyskiwaniu funduszy? Kto na tej zmianie zarobi – pojedynczy mieszkańcy, przedsiębiorcy, a może sfera komunalna, samorządowa? Czy środki te spożytkowane zostaną tylko w najmocniejszym ekonomicznie organizmie (jak choćby w Gdańsku), czy raczej zapewnią równomierny rozwój całego obszaru powstającej metropolii?

Sprawy do załatwienia („na teraz”) według „Dziennika Bałtyckiego”

- Wspólny bilet i komunikacja miejska
- Rozwój SKM (szybciej, wygodniej) – kolejka, która obsługuje kilka miast
- Zielona fala drogowa
- Trójmiejski system ratownictwa
- Wspólna promocja kultury i turystyki – festiwale, koncerty
- Trójmiejska informacja turystyczna
- Budowa obiektów (hal), które mogłyby służyć wszystkim mieszkańcom
- Łatwiejszy dostęp do urzędów i ujednolicone zasady załatwiania formalności
- Poprawa bezpieczeństwa – wspólna praca policjantów i strażników miejskich
- Walka z bezrobociem – łatwiejszy dostęp do informacji dotyczących ofert pracy
- Więcej ścieżek rowerowych łączących miasta
- Trójmiejskie lotnisko i łatwiejszy do niego dojazd

Tomasz Parteka

*Dyrektor Departamentu
Rozwoju Regionalnego
i Przestrzennego
w Urzędzie Marszałkowskim
Województwa Pomorskiego*

METROPOLIE AKCELERATORAMI ROZWOJU REGIONU

Metropolie z pewnością nie są odkryciem naszych czasów. Po łacinie to miasto-państwo, które założyło kolonie. Metropolią był Rzym już za czasów Nerona, Londyn za Henryka VIII czy Paryż Bourbonów. Cóż więc się stało, że nastąpił tak znaczny renesans tego słowa określającego duże miasto lub zespół miast o wyjątkowym znaczeniu. Owa wyjątkowość w obecnej cywilizacyjnej fazie globalizacji oznacza koncentrację ludności. W 1900 r. na świecie było 12 miast powyżej miliona mieszkańców, w 2000 r. tych wielkich miast było już ponad 500. Metropolizacja oznacza także koncentrację kierowniczych funkcji biznesu, administracji, mediów, nauki, wiedzy, innowacji. Metropolia jest ważnym ponadregionalnym, a często ponadkrajowym węzłem transportowym z dużym lotniskiem.

Jest to więc esencja oddziaływania na region, państwo, kontynent. Stąd każde wielkie miasto, chcąc uczestniczyć w globalnej konkurencyjności, musi kreować funkcje metropolitalne. Kilka miast świata te funkcje już ma „od zawsze”. To główne stolice Europy, a także Nowy Jork, Waszyngton, Detroit, Chicago, Los Angeles. No i odzyskujące swoje znaczenie miasta Wschodu – Pekin, Hongkong, Delhi. Jest więc z kim konkurować.

Nawiązanie choćby elementarnego kontaktu sieciowego (np. poprzez połączenia lotnicze) z którąś metropolią światową daje szansę metropoliom europejskim. Z kolei niektóre miasta polskie aspirują do znaczenia metropolii europejskich.

Statusu metropolii nie można uzyskać mocą uchwały rady miasta czy decyzją prezydenta. Do grona metropolii mają szansę trafić miasta, które będą znane i uznane w Europie z racji funkcji, które w tym mieście się ulokują i zakorzenia na dłużej.

Metropolie mają swój europejski wizerunek. Dbają o marketing. Czasami jest to wręcz kwestia stylu i smaku. Gdańsk chce być renesansowym salonem Europy i ma ku temu prawo. Jednocześnie w tymże Gdańsku co pół roku w środku „salonu” – na Targu Węglowym montuje się ohydny namiot, w którym handluje się chińską bielizną. Takiego błędu nie popełniają miasta metropolitalne takie, jak Monachium, Norymberga, Bruksela czy nawet Kraków – mieniące się w grudniu świątecznym, kolorowym jarmarkiem w pięknych domkach rzemieślników znanych w regionie i Europie.

Ale tenże Gdańsk także mozolnie kreuje swój udział w europejskim rynku kongresowo-kulturalnym poprzez budowę Centrum Muzyczno-Kongresowego na Ołowiance. Odbывают się tam już ważne wydarzenia wykraczające poza normalne funkcje miasta, regionu, a niedługo i kraju. Jest to więc istotne kreowanie funkcji metropolitalnej.

Dlaczego metropolie są tak ważne, doceniane w rozwoju regionalnym? Otóż od kiedy opublikowano pierwsze zdjęcie satelitarne świata, w tym Europy, okazało się, że są skupiska błękitnego światła, które odpowiadają zasięgowi metropolii. Stąd mówi się, że metropolie są „światłami świata”. Świecą i przyciągają. Ważnym jest, co przyciągają. Przede wszystkim w metropoliach lokują się znaczący inwestorzy szukający potencjałów, mogących uczestniczyć w gospodarce opartej na wiedzy. Metropolie wybierają znaczące, globalne instytucje finansowe (np. NORDEA czy Dresdner Bank). W metropoliach dzieją

się znaczące wydarzenia kulturalne zdolne przyciągnąć uczestników z Europy i świata. Na koncercie Moździerza w Filharmonii w grudniu słyszało się we foyer zarówno język polski, jak i angielski czy niemiecki.

W metropoliach lokują się międzynarodowe organizacje głównie o charakterze sieciowym (np. Parlament Hanzatycki w Hamburgu czy Związek Miast Bałtyckich w Gdańsku) lecz, co najważniejsze, metropolia kształci, przyciąga i zakorzenia najwartościowszy kapitał ludzki – kreatorów społeczeństwa wiedzy. Są to doskonale wykształceni ludzie, śmietanka kadry zarządzającej, naukowców, przedsiębiorców, twórców. To oni tworzą klasę metropolitalną. Bez nich miasta bez funkcji metropolitalnych nie są w stanie wytworzyć tak poważnego udziału PKB. Bez nich regiony nie są w stanie uzyskać trwałej pozycji konkurencyjnej, dającej dobre warunki życia mieszkańcom. Dlatego warto inwestować w funkcje metropolitalne, w metropolie w ogóle, gdyż są to lokomotywy rozwoju zdolne uciągnąć cały skład wagonów gospodarki narodowej. Same wagony, bez lokomotywy, szybko zostaną odstawione na bocznicę.

Czy metropolie będąc „światłami świata”, będą także wyspami szczęśliwości? Z pewnością nie. W metropoliach następuje wyrazisty postęp rozwarstwienia społecznego: na „klasę metropolitalną” oraz pozostałą część tkanki społecznej, także tej biednej i wykluczonej. W metropoliach dają o sobie znać efekty kongestii transportowej, wciąż rosnącego zagęszczenia ruchu. Metropolie są wreszcie skrajnie przekształconym środowiskiem i nie zawsze jest to środowisko przyjazne dla zdrowia człowieka. Świadomość tych zagrożeń daje jednak szansę ich ograniczania.

Czy można wyobrazić sobie możliwość rozwoju regionu bez metropolii? Oczywiście, że tak – pod warunkiem, że któraś z sąsiedzkich metropolii ogarnie swoimi wpływami ten region. Może to być Berlin, Sztokholm, a może nawet Kaliningrad czy Sankt Petersburg. A wtedy wracamy do definicji łacińskiej: „miasta-państwa, które założyły kolonie”. Jeśli chcemy zachować znaczenie i niezależność, nie możemy dać się skolonizować.

Bohdan Jałowiecki

EUROREG
Uniwersytet Warszawski

METROPOLIE – FABRYKI USŁUG I INFORMACJI

Metropolizacja będąca elementem globalizacji jest jednym z najbardziej dynamicznych procesów gospodarczych i społecznych XXI wieku. Polega między innymi na przejmowaniu przez niektóre miasta funkcji kierowniczych w sferze gospodarczej oraz politycznej i/lub funkcji wzorcotwórczych w kulturze.

Proces metropolizacji związany jest z przekształceniami w gospodarce. Zaznacza się w sposobie wytwarzania przestrzeni w społeczeństwie i kulturze, na zasadzie równoległego występowania następujących zjawisk: koncentracji wzrostu gospodarczego i miejsc pracy; despecjalizacji gospodarki regionalnej i miejskiej; wzrostu różnic między centrami i peryferiami; powiększania się nierówności między regionami i miastami oraz wewnątrz stref metropolitalnych; nasilającego się zróżnicowania czasoprzestrzennego między jednostkami. O ile ruchliwość mieszkaniowa, a przede wszystkim okazjonalna części mieszkańców wzrasta bardzo szybko, o tyle reszta jest coraz bardziej przywiązana do swoich miejsc bez perspektyw na pozytywną zmianę.

„Prawdziwą nowością jest to, że sieć terytoriów zostaje zastąpiona przez terytoria – ogniwa sieci – gdzie każde pole jest punktem krzyżowania się i przekształcania różnorodnych powiązań, zagęszczonym jądrem gigantycznego splećcia kanałów przepływów, które są jedyną konkretną rzeczywistością”¹.

Co to jest metropolia?

Rezultatem procesu metropolizacji jest kształtowanie się metropolii w różnych punktach sieci istniejących miast. O tym, czy dane miasto jest czy nie jest metropolią, nie decydują woluntarystyczne, wirtualne zapisy planów zagospodarowania przestrzennego, ale realne zjawiska gospodarcze i społeczne w skali ponadnarodowej. Aby miasto mogło się stać metropolią musi spełniać następujące warunki: mieć co najmniej 500 000 mieszkańców, charakteryzować się doskonałością i wszechstronnością usług, instytucji i wyposażenia, potencjałem innowacyjnym w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym oraz emanować wyjątkowością i specyfiką miejsca, w którym się znajduje². Tylko miasto o takich cechach może przejąć wspomniane wyżej „funkcje kierownicze” i stać się metropolią.

„Metropolia odróżnia się od miast w sposób dwojaki, z jednej strony nie jest już określoną całością gdzie wewnątrz i zewnątrz jest ściśle ograniczone (...) z drugiej strony wzrost metropolii jest nieograniczony, a ponieważ nie ma wyraźnych granic kształtują się przestrzenne konfiguracje wpisane w rozległe zurbanizowane obszary”³. Metropolie funkcjonują w międzynarodowych układach sieciowych i są ze sobą powiązane silniej niż z otaczającym je zapleczem. Dlatego otoczenie metropolii (poza obszarem metropolitalnym) ulega szybkiej peryferyzacji, zachowując jedynie znaczenie jako rezerwuuar słabo wykwalifikowanej siły roboczej oraz punktowo – miejsce zamieszkania i rekreacji dla zamożnych mieszkańców.

Funkcje metropolii

Przepływy finansowe dokonują się głównie między kilkunastoma metropoliami i mimo znacznego rozproszenia działalności wielkich korporacji, 85% światowego przepływu kapitałów jest zarządzanych przez 20 metropolii, zlokalizowanych w najbogatszych państwach świata. Wielkie banki i towarzystwa ubezpieczeniowe specjalizują swoje oddziały w zależności od rodzaju produktu i obsługiwanej

części świata bądź kupują firmy już zadowolone na danym rynku, oferujące najlepszą lokalizację z punktu widzenia kwalifikacji pracowników⁴. Zjawisko takie można było obserwować w Polsce i w innych krajach postsocjalistycznych, gdzie większość banków znalazła się pod kontrolą firm zagranicznych.

W metropoliach, w odróżnieniu od miast epoki przemysłowej, zamiast towarów wytwarza się informacje, a także świadczy usługi. Szczególne znaczenie mają usługi finansowe. Sektor ten składający się z giełd, banków, towarzystw ubezpieczeniowych czy funduszy inwestycyjnych obsługiwany jest przez firmy prawnicze, reklamowe, środki masowego przekazu i wyspecjalizowane agencje informacyjne. Wszyscy ci wzajemnie powiązani aktorzy decydują o znaczeniu i randze metropolii.

Główni aktorzy metropolitalni

sektory	aktorzy
finanse	banki inwestycyjne, fundusze inwestycyjne, wielkie korporacje międzynarodowe, biura doradztwa finansowego, towarzystwa ubezpieczeniowe, banki centralne
otoczenie biznesu	agencje reklamowe, agencje <i>public relations</i> , specjalistyczne serwisy prasowe, państwowe urzędy statystyczne
środki masowego przekazu	prasa międzynarodowa i lokalna, agencje prasowe, stacje radiowe i telewizyjne, portale internetowe
przestrzeń wyspecjalizowanej konsumpcji	centra handlowo-rozrywkowe, wielkie domy mody, międzynarodowe hotele, parki tematyczne
instytucje kulturalne rangi międzynarodowej	zabytki klasy „0”, muzea, teatry

Metropolie to także miejsce, gdzie wytwarzane są informacje. Oglądane na całym świecie stacje telewizyjne, takie jak CNN i BBC przekazują amerykański czy brytyjski punkt widzenia, rozpowszechniając metropolitalny styl życia. Podobnie jest w przypadku prasy. Wydawany najpierw w Paryżu, a od 1999 roku w Singapurze „International Herald Tribune” produkowany jest obecnie w 18 miastach na wszystkich kontynentach i sprzedawany w 184 krajach. Podobne zjawisko występuje w przypadku innych tytułów,

¹ Veltz P., 1996 : *Mondialisation, ville et territoire. L'économie d'archipel*, PUF, Paris, s. 63.

² Bassand M., 1997: *Métropolisation et inégalités sociales*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, s. 45.

³ Mongin O., 2005: *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*. Seuil, Paris, s. 188.

⁴ Carroué L., 2002: *Géographie de la mondialisation*, Armand Colin Paris, s. 33.

jak na przykład „Newsweek”, który wydawany jest także w wielu krajach. Globalne są również niektóre magazyny dla kobiet, które jak choćby „Elle” promują francuskie produkty na całym niemal świecie. Sieci środków masowego przekazu oplatają zatem glob, a ich węzły splatają się w metropoliach. Niezależnie od istnienia lokalnych nadawców, kształtują pośrednio opinie publiczną w wielu krajach, ponieważ nadawcy ci korzystają z serwisów światowych agencji informacyjnych: Reutersa, AFP czy UPI.

W metropoliach wytwarzana jest także większość informacji przekazywanych i odbieranych przez internet. W miastach tych znajduje się bowiem najwięcej serwerów, portali i domen, a ich treści stale krążą między metropoliami.

Wzrost znaczenia wyższego segmentu usług powoduje zapotrzebowanie na biura, aby móc pomieścić stale wzrastającą liczbę pracowników. Wywołuje to z kolei zmiany w zabudowie dzielnic śródmiejskich, ponieważ centralna lokalizacja jest bardziej dostępna ze wszystkich punktów aglomeracji, a ponadto zapewnia lokalizującym się tam przedsiębiorcom, prestiżowy adres. Wysoka ranga dzielnic centralnych wynika zwykle z bliskości historycznej części miasta i obecności monumentalnych budowli. Biura wypierają więc z centrów funkcję mieszkaniową, a lubują się w eleganckich sklepach i galeriach handlowych – miejscach luksusowej konsumpcji, które dodatkowo wzmacniają prestiż tej przestrzeni.

Metropolie, skupiając populację o najwyższych dochodach, przyciągają też miliony turystów, oferując im szeroki wachlarz usług turystycznych. Są to między innymi miejscowe zabytki świadczące o historii miejsca, liczne muzea skupiające arcydzieła sztuki wszystkich epok czy budowle współczesnych mistrzów architektury. Do dyspozycji są także bardziej lub mniej luksusowe hotele, eleganckie butik i galerie handlowe, oferujące odpowiednio drogie i prestiżowe produkty. Każda metropolia ma swoje symboliczne miejsca, będące celem pielgrzymek licznych rzesz turystów.

Turystyka jest więc istotną częścią gospodarki metropolii, chociaż jej rola się do tego nie ogranicza. Ważnym czynnikiem, który znajduje swe odbicie w biznesie, jest pozytywny obraz wyniesiony przez turystę z danej metropolii, utrwalający stereotyp miasta jako pięknego i atrakcyjnego miejsca, do którego warto powrócić i zachęcić do tego znajomych.

„Los gospodarczy kraju w którym się znajdują, czy to będą Stany Zjednoczone, czy Chiny – pisze Manuel Castells – zależy od osiągnięć metropolii, niezależnie od prowincjonalnej mentalności otoczenia. Metropolie są nie tylko ośrodkami innowacji kulturalnych i politycznych, ale przede wszystkim węzłami globalnych połączeń sieci”⁵.

⁵ Castells M., 1998: *Société en réseau, L'ère de l'information*, Fayard Paris, s. 461.

Feliks Pankau

*Zastępca Dyrektora
Departamentu Rozwoju
Regionalnego i Przestrzennego
w Urzędzie Marszałkowskim
Województwa Pomorskiego*

MIASTO MACIERZyste

Słowo metropolia oznacza „miasto macierzyste” (od grec. *meter* – matka, *polis* – miasto), zaś region (łac. *regio*, *-is*) to okolica lub obszar podlegający władcy (*rex*, *-is* – król) rezydującemu w mieście. Rodzi się z tego wniosek, iż metropolię charakteryzują określone relacje z regionem, to jest związki polegające na wzajemnym oddziaływaniu miasta na obszar regionu i tego obszaru na miasto. Aktualnie pojęcie metropolii odnoszone jest do miasta lub skupiska miejskiego, aglomeracji (od łac. *agglomeratio* – gromadzę, skupiam) o określonej wielkości zwykle ponad 500 tysięcy mieszkańców (liczba ta nie jest jedynym wyznacznikiem, ale jest warunkiem) i randze jakościowej w systemie miast. Każde z takich skupisk, poprzez odmienną strukturę funkcjonalną, przestrzenną i fizjonomiczną, cechują określone związki z okolicą, otaczającą przestrzenią (metropolia korzysta z regionu, żywi się nim, jego wartościami i cechami, ale jednocześnie jemu służy, oferując określone „atrakcje” – wyspecjalizowane miejsca pracy, usług i wypoczynku).

W otwartych systemach miast, na których funkcjonowanie coraz większy wpływ mają zjawiska i procesy globalizacyjne, ranga regionu zależna jest od znaczenia miasta usytuowanego w jego centrum. Znaczenie to krystalizuje się w grze o przechwycenie funkcji, jakie miasto mogłoby spełniać dla szerszego otoczenia (kraju, części lub całego kontynentu czy w systemie globalnym). Ranga ta zależna jest przede wszystkim od dwóch elementów: potencjału i atrakcyjności miejsca oraz odległości. Wyjątkowość miejsca określają nieprzemieszczalne lub trudno przemiesz-

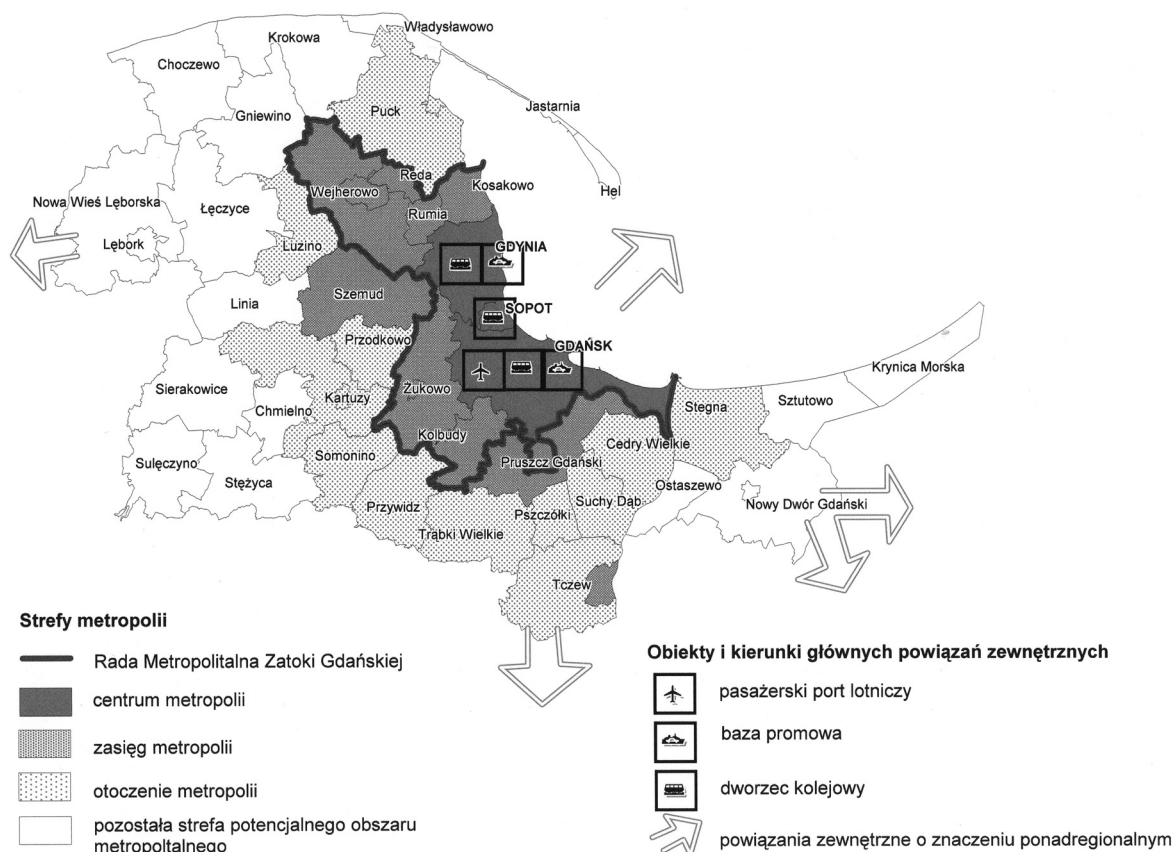
czalne zasoby (rzadkie walory środowiska przyrodniczego i kulturowego, wybitne cechy i wartości reprezentowane przez ludzi, ich organizacje, gospodarkę i zagospodarowanie), sytuujące je w relacji do innych lokalizacji oraz do popytu na określone, poszukiwane wartości. Odległość mająca zasadnicze znaczenie dla określenia zasięgu przestrzennego miasta (metropolii) mierzona jest wysiłkiem, jaki należy zaangażować do pokonania oporu przestrzeni w dostępie do tego miasta (chodzi głównie o czas i wygodę w dotarciu do miejsca). Poszczególne miasta są zróżnicowane pod względem obu tych czynników (atrakcyjności i odległości). Bierze się tu pod uwagę względy ilościowe, jakościowe oraz strukturalne. U ujścia Wisły od ponad tysiąca lat trwa z różnym natężeniem proces kształtowania się wzajemnych relacji między miastami a ich otoczeniem. Wysoka ranga historii miasta (a wcześniej grodu) Gdańsk odzwierciedlona została między innymi w nazwach: Zatoka Gdańska, Wysoczyzna Gdańska, Pruszcz Gdański, Nowy Dwór Gdański, Starogard Gdański czy Pomorze Gdańskie. W wyniku sytuacji powstałej po I Wojnie Światowej u boku Gdańska wyrosła Gdynia, co po II Wojnie stało się podstawą rozwoju Zespołu GD (Gdańsk-Gdynia), który z czasem przekształcił się w Trójmiasto (Gdańsk, Sopot, Gdynia). Współcześnie, zwłaszcza po roku 1989, obszar tego

skupiska ludności, gospodarki i zagospodarowania rozlał się na otaczające obszary. Obejmuje on łącznie minimum 8 miast i 7 gmin wiejskich, które z trójmiejskim obszarem centralnym tworzą coraz większy (liczący około 1 miliona mieszkańców) i wielostronnie powiązany funkcjonalnie związek aglomeracyjny (rys.1). Jednocześnie rozpoczął się przyspieszony proces restrukturyzacji gospodarczej, likwidacji zagrożeń ekologicznych i podnoszenia jakości środowiskowych warunków życia na tym obszarze.

Jak wcześniej wspomniano, o randze skupiska decyduje jego atrakcyjność i dostępność. Według wielu analiz trójmiejski zespół metropolitalny należy do grupy kilku największych metropolii polskich, ustępując jednak o klasę Warszawie, a także pod niektórymi względami metropolii krakowskiej, czy nawet wrocławskiej. Jest wszakże najważniejszym ośrodkiem metropolitalnym dla rozległego obszaru Polski północnej, najważniejszym w południowej części Regionu Bałtyckiego (rys 2).

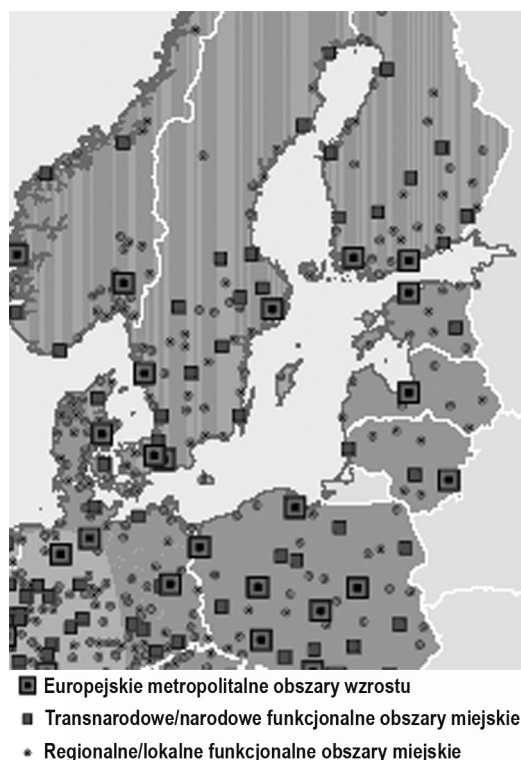
Aby utrzymać i (w przyszłości) poprawić tę pozycję konieczne są przemyślane, spójne i efektywne działania w dwóch podstawowych sferach: podnoszenia atrakcyjności metropolii na konkurencyjnym rynku skupisk metropolitalnych oraz poprawy dostępności do niej celem poszerzenia obszaru oddziaływania. Od kilku lat w województwie

Rysunek 1. Metropolia trójmiejska – struktura przestrzenna, zasięg i powiązania



prowadzona jest debata na te tematy. Już trzeci rok odbywa się to w ramach porozumienia międzygminnego – Rady Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej (rys. 1) – działającej pod przewodnictwem Marszałka Województwa Pomorskiego, z udziałem prezydentów Gdańska, Gdyni, Sopotu, Wejherowa, burmistrzów Pruszcza Gdańskiego, Redy, Rumii i Żukowa, wójtów gmin Kolbudy, Kosakowo, Pruszcz Gdański i Wejherowo oraz starostów powiatów gdańskiego, kartuskiego, nowodworskiego, puckiego i wejherowskiego.

Rysunek 2. Metropolia trójmiejska w Regionie Bałtyckim



W ubiegłym roku Sejmik Województwa Pomorskiego uchwalił nową strategię rozwoju województwa. Prowadzone są analizy, studia oraz wspólne prace zespołów złożonych z przedstawicieli województwa oraz wyżej wymienionych powiatów i gmin. Dzieje się to w ramach przygotowania aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa, w tym opracowania planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. Studia nad kształtowaniem metropolii wskazują, że niezbędne jest integralne postrzeganie i rozwiązywanie problemów natury społecznej, ekonomicznej i środowiskowej w odniesieniu do tego złożonego obszaru, przy jednoczesnym niezbędnym skupieniu się na 5 zagadnieniach o decydującym znaczeniu dla jego rozwoju:

- rozwój funkcji metropolitalnych (określenie strategicznej wizji i zasad tego rozwoju, kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych, biznesowych, rekreacyjnych

i turystycznych o znaczeniu ponadlokalnym, rozwój innowacji, unowocześnienie gospodarki oraz wzmacnianie jej konkurencyjności),

- system transportowy (sprawność funkcjonowania transportu wewnątrz oraz na zewnątrz metropolii, integracja wszystkich elementów publicznego transportu pasażerskiego, bezpieczeństwo ruchu i niwelacja jego uciążliwości, strategiczne elementy systemu: węzły integracyjne, obwodnice, miejsca obsługi, system sterowania),
- system osadniczy (struktura funkcjonalno-przestrzenna, rewitalizacja obszarów zdegradowanych, opanowanie procesów suburbanizacji),
- system przyrodniczo-kulturowy (zintegrowana ochrona wartości przyrodniczych i kulturowych, efektywne wykorzystanie zasobów i wartości w rozwoju, kształtowanie przestrzeni publicznych znaczących dla wizerunku metropolii),
- inne systemy obsługi technicznej (integracja, bezpieczeństwo, sprawność i efektywność).

Zasadnicze znaczenie dla rangi metropolii ma poprawa dostępności realizowana zarówno w zakresie sfery zewnętrznej (w systemie metropolii polskich i europejskich) jak i wewnętrznej (z obszaru województwa pomorskiego i województw sąsiednich). Oznacza to pilność rozbudowy i modernizacji różnorodnych układów transportowych ułatwiających komunikowanie się z obszarem metropolitalnym, tworzenie z nim partnerskiej współpracy. Dla powiązań zewnętrznych priorytetem jest rozbudowa dróg najwyższej klasy, szybkich linii kolejowych w europejskich korytarzach transportowych nr VI i I-A (autostrada A1, droga ekspresowa S7, linia kolejowa E75) oraz w pozostałych kierunkach (droga ekspresowa S6, drogi ruchu przyspieszonego nr 22, 25 i 20, inne linie kolejowe znaczenia państwowego). Ważna jest także rozbudowa węzłów transportowych, to jest portu lotniczego im. Lecha Wałęsy i stworzenie metropolitalnego systemu portów lotniczych z nim powiązanych (Babie Doły, Pruszcz Gdański, Słupsk). W grę wchodzi też porty morskie i terminale promowe, modernizacja węzłowych dworców kolejowych i obsługi międzynarodowych przewozów autobusowych. W relacjach wewnątrzregionalnych kluczowe znaczenie przypisać należy usprawnieniu powiązań obszaru metropolitalnego z głównymi ośrodkami subregionalnymi województwa pomorskiego (Słupsk, zespół Chojnice-Człuchów, zespół Tczew-Starogard Gdański-Malbork-Kwidzyn) i województw sąsiednich (Elbląg, Grudziądz). Mowa też o ośrodkach rekreacyjnych obsługujących międzynarodowy i krajowy ruch turystyczny (Malbork, wybrzeże morskie, główne rejony pojezierne), modernizowanych przez rozbudowę

regionalnych odcinków kolei metropolitalnej oraz przebudowę układu dróg ruchu przyspieszonego między tymi ośrodkami (poprawa przepustowości i jakości, w tym bezpieczeństwa podróży).

Oprócz poprawy dostępności niezbędne jest wzmacnianie roli metropolii przez rozwój funkcji (atrakcyjnej pracy, obsługi i wypoczynku) pełnionych na rzecz obszaru, na którym metropolia jest usytuowana. Oznacza to potrzebę wypracowania i stałego doskonalenia (w zależności od zmieniających się potrzeb wizji struktury przedmiotowej) funkcji metropolitalnych oraz struktury przestrzennej tych funkcji. Niezbędne jest kreowanie lokalizacji (atrakcyjnych skupisk lokalizacyjnych) tych funkcji w systemie węzłowo-pasmowym wkomponowanym w strukturę węzłów i linii systemu transportowego. Wymaga to takiego gospodarowania terenami w obszarze metropolitalnym, aby zachować dla lokalizacji funkcji metropolitalnych miejsca (lokalizacje, rejony), które charakteryzują się szczególnymi wartościami. Unikać należy zajmowania ich przez funkcje (działalności) powszechnie występujące, niestawiające

specjalnych wymogów wobec układu transportowego lub innych cech miejsca. Wymaga to wspólnych studiów dla całego obszaru metropolitalnego, całościowej oceny ich wartości oraz wspólnej polityki przestrzennej. W takiej sytuacji nie mogą być stosowane jedynie bierne narzędzia, jak posiadanie strategii rozwoju, aktualizacja studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin oraz opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Sytuacja wymaga wspólnych aktywnych działań zachęcających podmioty gospodarcze do lokalizacji inwestycji między innymi w postaci opracowania atrakcyjnych przestrzennie ofert inwestycyjnych oraz ich wspólną promocję. To zaś musi być skorelowane z podnoszeniem jakości przestrzeni publicznych i warunków życia w całym obszarze metropolitalnym, kształtowanych dzięki aktywnym przedsięwzięciom ze środków publicznych. Dostępne w latach 2007–2013 środki wsparcia z Unii Europejskiej będą stanowiły szansę dla przyspieszenia rozwoju metropolii i jej związków z regionem.

ZARZĄDZANIE METROPOLIA

I. Trudne problemy zarządzania terytorialnego

Jest wiele problemów zarządzania publicznego, których nie można rozwiązać przy pomocy prostych zmian w zasadniczym podziale terytorialnym kraju i w organizacji podstawowych segmentów struktury administracyjnej państwa. Dotyczy to zwłaszcza zagadnień, których obszar występowania jest zmienny, a przy tym przełamuje istniejącą strukturę. Tak jest między innymi z aglomeracjami miejskimi, które rozrastając się, obejmują kolejne jednostki administracyjne: obok dużego miasta sąsiadujące z nim gminy wiejskie i miejskie, czy nawet całe powiaty. Podobne cechy wykazuje także gospodarka wodna i obszary leśne, w naturalny sposób przekraczając granice województw czy powiatów – tu z kolei stosuje się podziały administracyjne dla celów specjalnych. Są też tak zwane obszary specjalne: parki narodowe, krajobrazowe, rezerваты przyrody, strefy ochronne źródeł wody, obszary uzdrowiskowe, górnicze i inne. Na terenie takiego obszaru specjalnego dana sfera działalności ma z mocy prawa priorytet przed innymi. Na przykład w parku narodowym obowiązują silniejsze zasady ochrony przyrody, a wszystkie inne rodzaje aktywności muszą przed nimi ustąpić.

Michał Kulesza

*Wydział
Prawa i Administracji
Uniwersytet Warszawski*

Takie różnorodne rozwiązania funkcjonalne są konieczne, bowiem jak widać, nie można za pomocą zasadniczego podziału administracyjnego obsłużyć wszystkich czynników i potrzeb zarządzania publicznego.

II. Rozwiązania strukturalne

Przedmiotem niniejszych uwag jest kwestia zarządzania dużą aglomeracją miejską. Przestrzenny wzrost aglomeracji próbowano w przeszłości okiełznać za pomocą zmian w podziale administracyjnym, i to na dwa sposoby. Po pierwsze, w drodze aneksji kolejnych jednostek administracyjnych, na terenie których dokonywała się ekspansja interesów dużego miasta. Po drugie, poprzez utworzenie specjalnej jednostki podziału administracyjnego wyższego stopnia. Oba te rozwiązania tylko pozornie są racjonalne, najczęściej zaś prowadzą do zaburzeń procesów zarządzania. Materiał doświadczalny – krajowy i zagraniczny – jest w tej kwestii rozległy i wyrokuje: rozwiązania strukturalne tego rodzaju nie przynoszą oczekiwanych, pozytywnych skutków.

Sięgając tylko do doświadczeń polskich, współczesnego przykładu dla pierwszego z powyższych wariantów dostarcza Warszawa (ustawa z 2002 roku). Tam likwidacja 11 gmin istniejących na obszarze miasta i powołanie na to miejsce jednego organizmu miejskiego doprowadziły do drastycznej centralizacji i kompletnego uwiądnięcia mechanizmów zarządzania lokalnego na tych terenach. Obciążały ponadto „szczebel wyższy” (władze miejskie) odpowiedzialnością za sprawy, którymi w tej skali po prostu nie daje się zarządzać racjonalnie. W efekcie żadnego z istotnych problemów ogólnomiejskich (nie mówiąc już o problemach całej aglomeracji stołecznej) nie udało się rozwiązać. Dalszą ilustrację przynoszą też inne polskie miasta, których rozwój (zwłaszcza w latach 60. i 70. ubiegłego wieku) następował właśnie poprzez przejmowanie terenów gmin sąsiadujących, z analogicznymi skutkami dla społeczności miejscowych. Jest to moim zdaniem metoda barbarzyńska z punktu widzenia podmiotowości społeczności lokalnych, a taka aneksja, dokonywana zazwyczaj „na wyrost”, sama z siebie nie ma żadnych poważniejszych walorów w sferze zarządzania publicznego.

Przykładem drugiego wariantu mogłoby być wydzielanie odrębnego „województwa aglomeracyjnego”, gdzie funkcje zarządzania w skali całej aglomeracji byłyby przypisane samorządowi województwa. Od dawna mówi się o tym w odniesieniu do Warszawy i dla niektórych jest to rozwiązanie najprostsze. Mimo to, nie jest ono właściwe, bo funkcje aglomeracyjne to przecież zadania lokalne (a nie regionalne), tyle że występujące w wielkim zagęszczeniu. Zadań tych – wobec kondensacji zjawisk na

małym terenie (drogi publiczne, infrastruktura drogowa, przedsięwzięcia ekologiczne, transportowe) – nie mogą zrealizować oddzielnie same gminy, powiaty czy miasta na prawach powiatu tego obszaru. Jednocześnie wiadomo, choćby na podstawie doświadczeń Warszawy i Śląska, że bardzo trudno jest zbudować dobrowolny związek komunalny w skali całego obszaru metropolitalnego. Zawsze bowiem jakiś wójt albo rada mogą wyrazić swój sprzeciw. Antidotum na tego rodzaju sytuację jest wymuszenie zgody w drodze ustawy i stworzenie nowego „szczebla” zarządzania publicznego, który przejmie odpowiedzialność za te kwestie.

W Polsce już przed wojną mówiono o utworzeniu województwa stołecznego. Istniało ono w latach 1975-1998, podobnie jak województwo miejskie łódzkie i krakowskie. Okazało się jednak, że nie rozwiązuje to żadnych problemów aglomeracji, stwarzając jedynie możliwość przejęcia spraw metropolii przez „szczebel wyższy” (województwi), który nie rozumie problemów lokalnych. Obecnie proponuje się niekiedy odtworzenie tego systemu w formie wskazanego wyżej „powiatu metropolitalnego”, który – podobnie jak tamto województwo miejskie – miałby obejmować obszar całej aglomeracji. Skutek będzie ten sam: zostaną utracone ramy ustrojowe (na przykład samorząd powiatowy lub miejski) dla rozwiązywania problemów lokalnych, zaś wprowadzona tą drogą centralizacja zarządzania nie zwiększy zdolności systemu do rozwiązywania problemów w skali metropolitalnej. Raz jeszcze przywołuję tu doświadczenia reformy warszawskiej z 2002 roku.

III. Ujęcie funkcjonalne

Ze względu na wyżej wymienione aspekty konieczne jest funkcjonalne podejście do zarządzania aglomeracją. Problem bowiem istnieje i coraz pilniej domaga się rozwiązania. Można do tego podejść w sposób maksymalistyczny – są w aglomeracji liczne problemy wspólne: ochrona środowiska, ochrona zdrowia, transport, bezpieczeństwo czy drogi. O ile jednak zebranie ich jest proste, o tyle oznacza jednocześnie wyjęcie wielu zadań z zakresu działania miast, gmin i powiatów, przenosząc je do kompetencji władzy metropolitalnej. Jest to zupełnie niepotrzebne, toteż prezydenci, starostowie i wójtowie nie powinni się na to godzić. Nie ma najmniejszego powodu, by te zadania przejmował kolejny wariant „szczebla wyższego”. To nadal problemy miasta, gminy wiejskiej czy powiatu i powinny pozostać w zakresie kompetencji danego wójta, burmistrza czy starosty.

Uważam, że dla rozwiązywania skomplikowanych spraw aglomeracji miejskiej trzeba – zgodnie z zasadą pomocniczości – przyjmować te rozwiązania funkcjonalne,

które w jak najoszczędniejszy sposób ingerują w obecny system kompetencyjny gmin i powiatów położonych na tym terenie. W związku z tym wydaje się konieczne wydzielenie dwóch grup zadań publicznych. Pierwsza to programowanie strategii rozwoju całej aglomeracji, a także (ewentualnie) organizacja przedsięwzięć inwestycyjnych o charakterze ogólnometropolitalnym (o tym dalej w punkcie IV). Druga to realizacja różnych praktycznych zadań publicznych, które należy rozwiązywać wspólnie w określonych, zainteresowanych grupach gmin, miast i powiatów (dalej w punkcie VI).

Warto dodać, że rozwiązanie funkcjonalne może też stanowić terytorialną podstawę do delimitacji obszaru w europejskiej klasyfikacji NUTS, jeżeli tylko znajdzie ono oparcie w ustawie.

IV. Programowanie rozwoju aglomeracji i inne zadania metropolitalne

Powyższe rozróżnienie jest bardzo ważne. Z programowania rozwoju całego obszaru (pierwsza grupa zadań) wynikać powinny ustalenia wiążące dla planów miejscowych, uchwalanych przez poszczególne gminy. Chodzi o to, by pokazać, że istotą obszaru metropolitalnego jest głównie programowanie rozwoju w zakresie niezbędnym z punktu widzenia całej aglomeracji. Dana gmina czy powiat nie może odmawiać współpracy jeśli chodzi na przykład o budowę autostrady. Istnienie tych jednostek w aglomeracji obowiązuje je do wiążących ustaleń przy planowaniu miejscowym z tytułu całościowej strategii rozwoju.

Oczywiście przy planowaniu metropolitalnym wiążą na ogólnych zasadach pewne ustalenia wynikające z planowania krajowego czy regionalnego, ale to normalna funkcja wielopiętrowego systemu planistycznego. „Rozwiązanie metropolitalne” ma – zgodnie z założeniem – charakter funkcjonalny. Oznacza to, iż włącza do istniejącego systemu dodatkowy segment planistyczny o znaczeniu decyzyjnym przy planowaniu miejscowym. Takie rozwiązanie pozostawia władzom lokalnym zwykłą przestrzeń zarządzania, bez odbierania im kompetencji lub stałej groźby aneksji terytorialnej (przykład rzeszowski).

Dodatkowo, do władzy metropolitalnej mogłyby należeć sprawy uruchamiania przedsięwzięć publicznych (zwłaszcza o charakterze infrastrukturalnym), mające znaczenie dla całej aglomeracji (na przykład inwestycje drogowe, zakłady utylizacji odpadów komunalnych).

Można też przypisać władzy metropolitalnej pewne uprawnienia ze sfery redystrybucji fiskalnej. Celem takiego posunięcia byłoby wyrównanie rażących dysproporcji

finansowych w sferze zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnot samorządowych z terenu aglomeracji.

Nie należy natomiast przypisywać władzy metropolitalnej wykonywania bieżących zadań publicznych.

V. Władza metropolitalna

Do realizacji powyższych funkcji nie jest potrzebna żadna „ciężka” władza administracyjna (nowy szczebel samorządu). Wystarczy jedynie uchwalić program lub podjąć inne decyzje, o których mowa powyżej. Program przygotowują planiści na zlecenie ciała metropolitalnego, a uprawnienia decyzyjne należą do „zgromadzenia metropolitalnego”. Jeśli przykładowo jakaś gmina uchwała swój plan zagospodarowania przestrzennego, musi brać pod uwagę wiążące ustalenia wynikające z programu. To z kolei podlega nadzorowi wojewody w ogólnym systemie kontroli uchwał gminy według kryterium zgodności z prawem.

„Władzę metropolitalną” mogliby tworzyć wszyscy wójtowie, burmistrzowie, prezydenci i starostowie. Otrzymaliby na przykład różne wagi głosów – reprezentanci niższego szczebla po jednym głosem, wyższego po dwa, najwyższego po trzy głosy. Byłby to organ stanowiący, którego członkowie mieliby umocowanie obywatelskie – wszak wybrali ich ludzie w bezpośrednich demokratycznych wyborach.

Raz jeszcze podkreślam istotność powstania owego ciała na poziomie samorządu lokalnego jako emanacja miejskich i wiejskich gmin oraz powiatów. Chodzi mi tu o uniknięcie ingerencji samorządu wojewódzkiego, który mógłby chcieć rządzić aglomeracją, w daleko idącym zakresie wpływać na funkcje planistyczne gmin i miast. Przewodniczenie takiemu ciału przekazać można prezydentowi miasta centralnego, a w aglomeracjach o bardziej zrównoważonym układzie przestrzennym co jakiś czas oddawać je na ręce innego spośród prezydentów miast na prawach powiatu. Wariant ten może odnosić się na przykład do aglomeracji trójmiejskiej.

Głównym zadaniem takiej „prezydencji” byłoby organizowanie procesu decyzyjnego – przede wszystkim prowadzenie konsultacji z samorządami w skali całej aglomeracji. Chodzi o to, by czynniki wiążące aglomerację były gruntownie dogadane. Kiedy program rozwoju zostałby uchwalony, zaraz przystępowałoby się do pracy nad następnym. Zgodnie z zasadą procesu kroczącego – po kilku latach następowałaby aktualizacja. Co ważne, zarządzanie w tym ujęciu nie jest hierarchiczne, lecz sieciowe. Choć każdy rządzi „po staremu” swoją gminą, powiatem czy miastem, istnieje wspólna rama, w której trzeba się zmieścić.

VI. Inne wspólne zadania z różnych dziedzin

Do realizacji drugiej grupy zadań wspólnych (zob. w punkcie III) trzeba dla danego obszaru metropolitalnego stworzyć oddzielne instytucje publiczne o charakterze gospodarczym, na przykład „Zarząd Transportu Publicznego”. Instytucje te powinny obejmować wszystkie zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego zarówno z obszaru aglomeracji miejskiej, jak i spoza niego (jeśli w danej dziedzinie jest to racjonalnie uzasadnione).

Jak wyżej wskazałem, nie należy włączać bezpośredniego zarządzania tymi instytucjami do uprawnień „władzy metropolitalnej” (choć mogłaby ona wyznaczać część członków rady nadzorczej takiej instytucji). Każda instytucja tego rodzaju powinna mieć odrębny zarząd oraz mechanizmy finansowania. Jej relacja z władzą metropolitalną powinna być oparta przede wszystkim na odnośnych postanowieniach programu rozwoju metropolii.

VII. Ustawa metropolitalna

Aby doprowadzić do realizacji całego tego projektu, potrzebna jest „miękka” („lekka”) ustawa metropolitalna. Co prawda można się bez niej obyć, powołując ciało metropolitalne w formie związku celowego dobrowolnego. Ze względu jednak na możliwe protesty, byłoby to trudne do wykonania (doświadczenia warszawskie i śląskie są tutaj dobrym przykładem). Aby zatem stworzyć obszar metropolitalny i władzę nim zarządzającą, konieczne jest napisanie odpowiedniej ustawy. Dopiero ona zadekretowałaby wynikające z programu rozwoju metropolii ustalenia wiążące do planowania miejscowego.

Postulowana ustawa metropolitalna musi mieć część ogólną, omawiającą ogólne zasady zarządzania w skali metropolitalnej, trzy rozdziały odnoszące się kolejno do trzech największych aglomeracji polskich (śląskiej, stołecznej i trójmiejskiej), a także rozdział traktujący o kilku (względnie kilkunastu) dalszych, wymienionych z nazwy dużych miastach stanowiących centra ich aglomeracji. Te szczegóły są bardzo istotne, gdyż każda aglomeracja ma swoją specyfikę, która powinna znaleźć wyraz w ustawie (a nie w rozporządzeniu wykonawczym). Dotyczy to przede wszystkim zakresu i zasad działania zgromadzenia metropolitalnego, jego składu, wag głosów posiadanych przez poszczególnych członków zgromadzenia oraz ustalenia zasad przewodnictwa zgromadzeniu, a także finansowania jego prac. W tej ostatniej kwestii uważam, że budżet zgromadzenia winien pochodzić ze składek jednostek samorządu terytorialnego oraz (w połowie) z subwencji rządowej.

W miarę potrzeby ustawa mogłaby też powoływać w poszczególnych aglomeracjach inne instytucje niezbędne dla poprawnego ich funkcjonowania (por. punkt VI). Ustalałaby jednocześnie ogólne zasady ich działalności oraz finansowania.

VIII. Zakończenie

Wyrażam pogląd, że rozwiązanie funkcjonalne najlepiej odpowiada istocie omawianego problemu oraz jest najmniej „inwazyjne” w stosunku do jednostek samorządu lokalnego działających na terenie aglomeracji. Przygotowanie projektu takiej ustawy – gdyby uznano, że jest ona warta zachodu legislacyjnego – to w moim przekonaniu kwestia kilku tygodni.

JAKI MECHANIZM INSTYTUCJONALNY?

Zacznę od ostrzeżeń, jakie płyną z innych, bardziej rozwiniętych miast metropolitalnych i regionów (głównie amerykańskich, choć także europejskich). Procesy rozwojowe wymykają się spod kontroli planistów, a nawet polityków podejmujących decyzje. Dzieje się tak szczególnie w sytuacji, kiedy każde miasto i/lub powiat planuje swój system samodzielnie i nie istnieje w praktyce żaden skuteczny mechanizm koordynacji tych decyzji (dobitny przykład Trójmiasta). Obrazem tej sytuacji jest ruch uliczny na głównej trójmiejskiej arterii komunikacyjnej w godzinach szczytu, czy też na niektórych osiedlach. Nikt przy zdrowych zmysłach nie chce w takim ruchu żyć i mieszkać. Nikt także nie chce, by likwidowane były oazy zieleni w miastach i nieliczne parki, jakimi możemy się jeszcze w Trójmieście cieszyć. Z trendem tym ma obecnie do czynienia wiele miast.

Przy podejmowaniu decyzji przestrzennych nie są często brane pod uwagę ich skutki, tylko bieżące interesy. Jeśli to będzie główna motywacja systemów decyzyjnych w Trójmieście, stworzymy aglomerację nieprzyjazną mieszkańcom, inwestorom i turystom. Możemy się wówczas pożegnać z szansami na jakąkolwiek metropolizację.

Elżbieta Gończ

*Towarzystwo
Urbanistów Polskich*

Argumenty przemawiające za metropolizacją

- Bezpośrednie uczestnictwo metropolii i jej regionu w międzynarodowym podziale pracy
- Napływ kapitału i aktywizacja rynku pracy (możliwy spadek bezrobocia)
- Poprawa stanu infrastruktury (koleje, autostrady, linie lotnicze, usługi)
- Motywacja społeczna do nauki i lepszego zorganizowania społeczności metropolitalnych
- Metropolie jako lokomotywy rozwoju i przekaznik innowacji do swojego otoczenia
- Metropolie jako czynnik decentralizacji rządu i finansów, szczególnie w warunkach państwa unitarnego, jakim Polska pozostaje

Argumenty przemawiające przeciw metropolizacji

- Trudności w zarządzaniu większym systemem
- Wzrost przestępczości, w tym zorganizowanej
- Rozrost miasta kosztem okolicy i terenów zielonych (suburbanizacja)
- Unifikacja kulturowa jako wynik globalizacji
- Trudności z równoważeniem rozwoju w aspekcie społecznym i środowiskowym
- Osłabienie więzi z najbliższym otoczeniem na korzyść relacji międzynarodowych
- Wzrost udziału mniejszości etnicznych i związane z tym trudności społeczne
- Polaryzacja rozwoju

Co utrudnia procesy metropolizacji?

- W aspekcie przestrzennym – fragmentacja terytorialna jako wynik „rozpychania się” miasta lub miast w obszarze metropolitalnym
- W aspekcie społecznym i jakości życia – różnice w podatkach i dostępności do usług publicznych odpowiedniej jakości w centrum metropolii i w poszczególnych częściach regionu metropolitalnego
- W aspekcie politycznym – fragmentacja jurysdykcji administracyjnej, a co za tym idzie – trudny konsensus w ważnych sprawach
- W aspekcie ekonomicznym – pozostawienie reform finansowych w tyle za reformami instytucjonalnymi, nienadążanie tych ostatnich za wyzwaniami rozwojowymi XXI wieku
- W aspekcie zarządzania – brak koordynatora polityki między różnymi szczeblami systemu rządu (słabość lub brak przywództwa „nowego typu”)

Dlaczego metropolizacja jest Polsce szczególnie potrzebna i jakie są przyczyny trwającej już 15 lat niemożności jej zaistnienia w kraju?

Celem horyzontalnym rozwoju metropolii i regionów metropolitalnych jest podnoszenie konkurencyjności przestrzeni regionalnej i narodowej. Skuteczny rozwój regionów metropolitalnych zwiększy konkurencyjność polskiej przestrzeni w Europie i świecie, stając się samoistnym czynnikiem rozwoju kraju, którego Polsce bardzo potrzeba. Spośród najbardziej charakterystycznych przeszkód stojących na drodze rozwoju metropolii wymieniałbym:

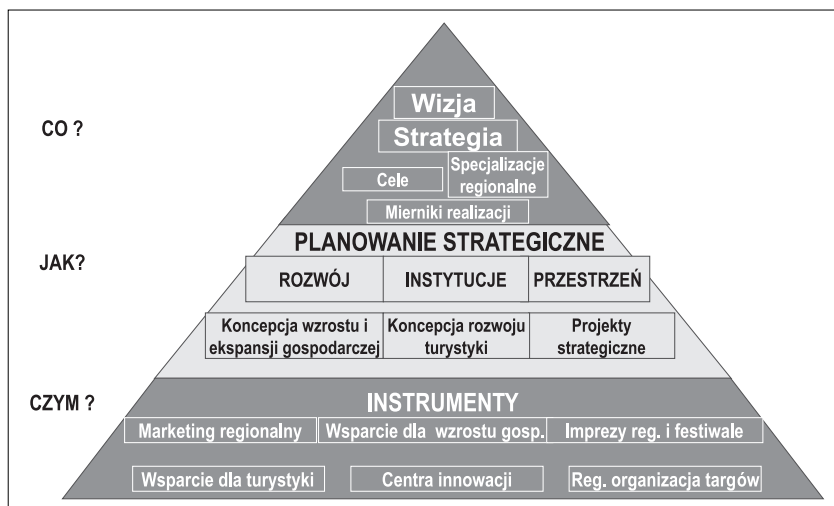
- Brak doświadczenia w kształtowaniu systemów rządzenia i zarządzania regionami metropolitalnymi, za wyjątkiem ukształtowania ustroju w oparciu o *Lex Metropolis* dla miasta Warszawy.
- Obawę elit politycznych centrum o osłabianie państwa przez silne ośrodki metropolitalne oraz ich scentralizowane struktury i finanse.
- Trudność w kształtowaniu konkurencyjności regionalnej w XXI wieku i wpływaniu na jej czynniki.
- Brak otwartości na nowe trendy i koncepcje rozwoju regionalnego oraz metropolitalnego zarówno wśród środowiska naukowego, jak i politycznego kraju.
- Niski poziom wiedzy wśród kadr administracyjnych różnych szczebli systemu rządzenia.
- Niski poziom kapitału społecznego, który wobec braku wzajemnego zaufania do siebie grup i jednostek obniża oraz utrudnia nawiązywanie współpracy i tworzenie warunków do rozwoju regionu wirtualnego. W nim zaś pomysły i innowacyjne przedsięwzięcia gospodarcze wartościowych jednostek czy grup znajdują wsparcie oraz podatny grunt do realizacji i rozwoju.

Zatem Warunek Konieczny nr 1: podejmując decyzję dzisiaj, musimy kierować się wyobraźnią na okres 20–50 lat do przodu. Dalekosiężna wizja rozwojowa metropolii trójmiejskiej i jej regionu metropolitalnego wraz z docelowym, ale elastycznie wdrażanym modelem struktury urbanistycznej i funkcjonalnej całego systemu są niezbędnymi narzędziami strategicznego zarządzania przestrzenią i rozwojem tego obszaru.

Rysunek 1. przedstawia schemat logiki owego strategicznego planowania oraz zarządzania regionem metropolitalnym i procesem metropolizacji.

Ogólnikowe wizje zapisane w dokumentach strategicznych różnych poziomów, bez mierników realizacji i systemów monitorowania nie pozwalają nawet odróżnić klęski od sukcesu w ich wdrażaniu. Znaczna część dokumentów strategicznych nie powstała po to, by zyskać

Rysunek 1. Strategiczne zarządzanie rozwojem regionu metropolitalnego



Źródło: Opracowanie własne autorki.

narzędzie strategicznego zarządzania regionem, miastem czy gminą, ale by stworzyć możliwie pojemne ramy dla pozyskiwania środków unijnych. Nadchodząca kadencja pokaże, czy owe ramy są skuteczne dla finansowania projektów wzmacniających siłę powstającego u nas ośrodka metropolitalnego i jego regionu.

Skoro istnieje obiektywna potrzeba dalekosiężnej wizji Trójmiasta i regionu metropolitalnego, prezentuję poniżej autorską wersję takiego zapisu. Pragnę sprowokować tym do dyskusji i jednocześnie spowodować, by w jej toku wyłonił się pożądaný wizerunek naszej raczkującej od ponad 10 lat metropolii.

Tablica 1. Propozycja wizji rozwoju regionu metropolitalnego Trójmiasta/Gdańska (RMT/RMG)

Nr	Grupa odniesienia	Treść wizji	Mierniki realizacji – przykłady
1	Otoczenie europejskie, w tym bałtyckie	Otwarty na międzynarodowe powiązania lider rozwoju Polski Północnej i Południowego Bałtyku, stabilizujący współpracę z pozaeuropejskimi sąsiadami ze Wschodu, wpływający na pozytywne zmiany polityczne i strukturalne w skali państwa.	1. Wskaźniki alokacji zasobów 2. Ilość aktywnych regionalnych umów międzynarodowych 3. Ilość klastrów, w których uczestniczy regionalna gospodarka 4. Poziom rozwoju infrastruktury
2	Otoczenie krajowe	Drugi co do siły oddziaływania region innowacyjny w kraju, lider przemian społecznych i politycznych, których podstawą jest sprawne i przedsiębiorcze zarządzanie metropolią, oparte o modelowe rozwiązania organizacyjne, charyzmatyczne przywództwo i silną gospodarkę uczestniczącą w sieciach międzynarodowych.	1. Miejsce RMT na listach rankingowych 2. Nakłady publiczne na edukację (% DN) 3. Produktowność na zatrudnionego 4. E-administracja 5. Szerokopasmowy dostęp do internetu 6. Wskaźniki według Regionalnej Strategii Innowacji
3	Spółeczność metropolitalna	Bezpieczny region o wysokiej jakości życia społecznego, partnerstwa dla rozwoju, zapobiegający społecznemu wykluczeniu i odpływowi kwalifikowanych kadr.	1. DN brutto na głowę w PPS 2. Zatrudnieni w wieku 15–64 lat do ogólnej liczby osób w tym przedziale 3. Zatrudnieni w wieku 55–64 lat do ogółu w tym wieku i wskaźnik długotrwałego bezrobocia 4. Wskaźnik różnic w poziomach dochodów osobistych 5. Wskaźnik HDI i/lub wskaźnik zagrożenia ubóstwem 6. Ilość organizacji pozarządowych na 1000 mieszkańców
4	Samorządy lokalne	Lider w umiejętnym wdrażaniu zasady subsydiarności oraz harmonizowaniu interesów regionalnych i lokalnych, otwarty na współpracę i pomoc w rozwiązywaniu problemów społeczności lokalnych regionu.	1. Wyniki badań ankietowych 2. Wspólnie realizowane projekty infrastrukturalne w partnerstwie publiczno-prywatnym
5	Przedsiębiorcy i gospodarka regionu	Drugi co do wielkości w kraju, a także rozpoznawalny w Europie i na świecie przedsiębiorczy ośrodek wiedzy i lokowania inwestycji zagranicznych i krajowych, ze sprawnym systemem obsługi inwestorów, atrakcyjną ofertą lokalizacji i długofalową strategią wzrostu gospodarczego, opartego o wybrane nowoczesne sektory gospodarki.	1. Nakłady na rozwój technologii informacyjnych jako % DN 2. Koszt kapitału 3. Zagregowane wskaźniki gospodarki opartej na wiedzy 4. Poziom inwestycji zewnętrznych 5. Ilość dni na wydanie decyzji administracyjnych 6. Ilość projektów badawczych i jednostek naukowych aktywnych w programach międzynarodowych 7. Zatrudnienie w branżach B+R

Zaprezentowany powyżej zapis wizji to tylko przykład prostego narzędzia strategicznego zarządzania, które odpowiednio obudowane celami, specjalizacjami regionalnymi i projektami strategicznymi może stymulować spójne działania w konkretnie obranym kierunku.

W tych okolicznościach nasuwa się **Warunek Konieczny nr 2:** wprowadzenie proponującej ogólne rozwiązania instytucjonalne (w szczególności wspólny system zarządzania rozwojem i przestrzenią) ustawy *Lex Metropolis* – koniecznej dla wzmocnienia i przyspieszenia procesów metropolizacji Trójmiasta. Jakie rozstrzygnięcia powinna ona proponować? Zapewne rozczaruję Czytelników Przeglądu, mówiąc, że nie powinna przedstawiać żadnego konkretnego, jednolitego dla wszystkich polskich metropolii wzorca instytucjonalnego. Nie sposób sugerować taki model dla wszystkich polskich miast-kandydatów na ośrodki metropolitalne, gdyż ich sytuacja przestrzenna jest bardzo różna. System trójmiejski jest najtrudniejszy do opanowania z uwagi na zaszczości historyczne jego ziem oraz ilość miast, które się nań składają. Można jednak spojrzeć na kilka rozwiązań międzynarodowych i zestawienie porównawcze procesu kształtowania się trzech różnych metropolii: Montrealu, Hamburga i Trójmiasta. Płyną z tego wnioski i spostrzeżenia.

Oto jakie trendy zaobserwować można w modelowych rozwiązaniach dla regionów metropolitalnych w krajach OECD:

- Model, w którym rozwiązania są wynikiem konkurencji pomiędzy jurysdykcją poszczególnych administracji w regionie (Trójmiasto).
- Model oparty na współpracy dla osiągnięcia celów poprzez tworzenie agencji jedno- lub wielosektorowych (Hamburg).
- Nieformalny system zarządzania metropolitalnego (Madryt).
- Rozwiązania radykalne – łączenie miast, tworzenie rządu metropolitalnego (Montreal, Londyn).

Z porównania płyną następujące spostrzeżenia:

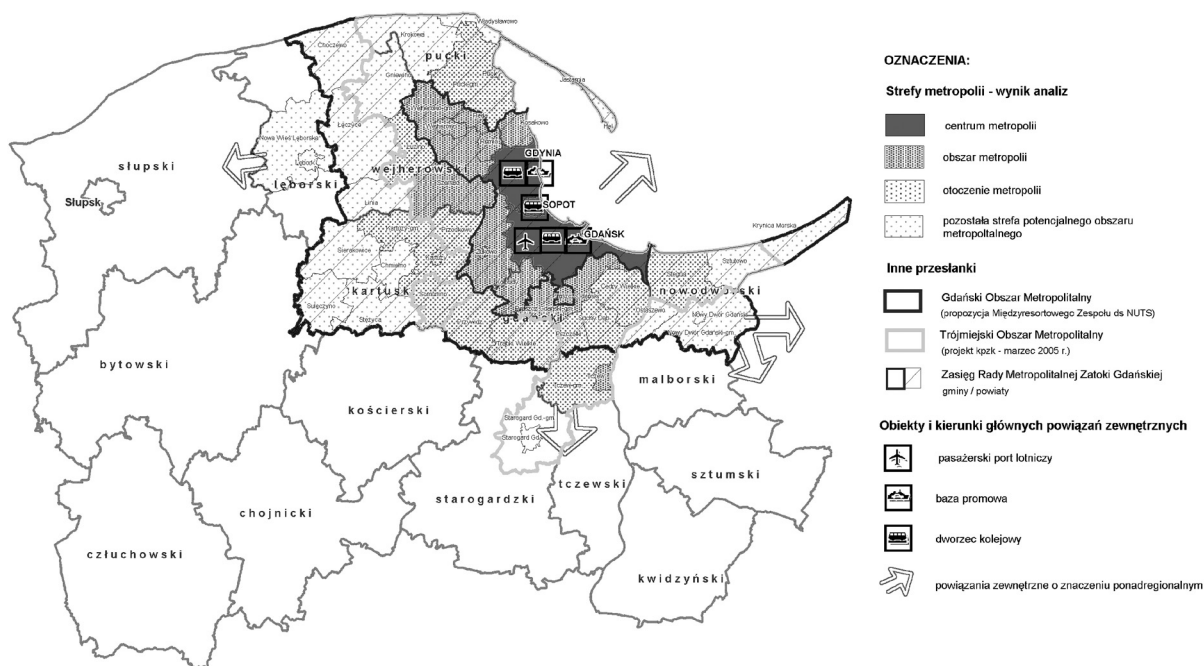
- Region metropolitalny Trójmiasta/Gdańska znajduje się w fazie strukturyzacji (opóźnienie organizacyjne i konceptualne o około 20 lat).
- Przyspieszenie tego procesu jest nieodzowne, jeśli Trójmiasto chce odgrywać większą rolę w procesach rozwojowych regionu Morza Bałtyckiego, w którym znajdują się wszyscy europejscy liderzy innowacyjności, wdrażania Strategii Lizbońskiej i wyników rozwoju gospodarczego, mierzonych poziomem dochodu narodowego na głowę mieszkańca. Kraje te znajdują się także w europejskiej czołówce pod względem poziomu wykształcenia.

Tablica 2. Porównanie Montreal-Hamburg-Trójmiasto

LP	Przedmiot	Montreal	Hamburg	Trójmiasto
1	Podstawy formalno-prawne	Inicjatywa centrum, prawo prowincji i kontrakt dla miasta.	Inicjatywa landu, dobrowolność i konsensus.	Ustawa kształtująca plan przestrzenny obszaru metropolitalnego, który nadal jest niedookreślony.
2	Struktura systemu i delimitacja przestrzenna	Poziom supermiejski: CMM – Community of Montreal Municipalities: 63 miasta, w tym 3 główne: Montreal, Laval, Longueuil; 27+7 dzielnic w Montrealu i w Longueuil; 14 RCM – pogrupowanych hrabstw; 2 regiony administracyjne (Montreal, Laval i Mirabel) z kompetencjami RCM.	Zarządzanie wspólne według ustalonego modelu: 3 landy, 13 powiatów (8 z Dolnej Saksonii, 5 z Szlezwik-Holsztynu), okręg przemysłowy Brunsbüttel (nie tylko bezpośrednio przyległych do Hamburga) i obejmujących 500 gmin.	W trakcie delimitacji według różnych, niegospodarczych kryteriów (dojazdy do pracy, handel). Zarządzanie – brak struktury, Rada Metropolitalna jako organ o nieokreślonym zakresie kompetencji.
3	Ogólny cel polityczny strategii rozwoju RM	Pozycja wśród 5 najlepszych miast w Ameryce Północnej.	Poprawa pozycji rankingowej Północnych Niemiec i RMH w globalnej grze konkurencyjnej pomiędzy regionami na świecie. Rozwój i integracja Północnych Niemiec.	Poprawa funkcjonowania (cel domniemany).
4	Cele strategiczne	Miasto w służbie mieszkańców, miasto metropolia – wzmocnienie roli na arenie międzynarodowej w wybranych sektorach.	Łączenie w sieci regionalne istniejących i nowych potencjałów prorozwojowych – klastrów, zdolnych do globalnej konkurencji.	Podjęmowanie bieżących tematów, bez strategicznego podejścia.

LP	Przedmiot	Montreal	Hamburg	Trójmiasto
5	Zakres instytucjonalizacji współpracy dla osiągania celów	CMM jako organ zarządzający politykami sektorowymi i zagadnieniami strategicznymi.	Wspieranie rozwoju gospodarczego przestrzeni, marketing regionalny wewnętrzny i zewnętrzny, polityka rynku pracy w zakresie Internetu, nowe rozwiązania dla struktury podejmowania decyzji w RMH oraz wspólna polityka europejska w dziedzinie transferu technologii i tworzenia przedsiębiorstw.	Transport publiczny i inne przedmioty instytucjonalizacji (w trakcie dyskusji).
6	Rządowy poziom współpracy	Regionalne rady doradcze dla rozwoju w regionach administracyjnych pod jurysdykcją rządu prowincji.	Współpraca pomiędzy szefami rządów poszczególnych Landów: Bremy, Hamburga, Meklemburgii Pomorza Przedniego, Dolnej Saksonii, i Szlezwiku-Holsztynu. Cele i formy: ustalanie celów politycznych na okresy półroczne, realizacja wybranych projektów, współpraca administracji i odbywanie co 6 miesięcy konferencji międzyregionalnych.	Podległość administracyjna w ramach systemu rządzenia państwem unitarnym.
7	Bilateralna współpraca na poziomie miast	W ramach CMM gdzie wszyscy są reprezentowani.	Podpisano dwie umowy: Hamburg-Lubeka (2003) i Hamburg-Kilonia (2004), które określają zakres i wspólne cele rozwoju gospodarczego.	Brak zinstytucjonalizowanej formy współpracy miast w RMG.
9	Struktura zarządzania	CMM - wydziały korporacyjne dla metropolii, - wydziały dzielnicowe, - ścisły podział kompetencji, - komitety zarządzania strategicznego.	Aktualnie - Komitet Zarządzający na poziomie Landów z udziałem dwóch przedstawicieli samorządów (z powiatów północnych i południowych) oraz burmistrza; - od 2003 roku trwają prace nad reformą struktury zarządzania; - w Komitecie Zarządzającym powstaną stanowiska zarządzania – jedno w Hamburgu i po jednym w powiatach na południu i północy.	Brak struktury zarządzania regionem metropolitalnym. Na pewnym etapie organizacji występuje „Rada Metropolitalna” składająca się z przedstawicieli władz samorządowych wszystkich miast i gmin sąsiadujących z Trójmiastem, poszerzona o przedstawicieli wszystkich powiatów, okalających aglomerację oraz zespoły robocze do konsultacji ustaleń planu przestrzennego regionu metropolitalnego lub innych projektów (komunikacja publiczna).
10	Finansowanie i narzędzia zarządzania	2,4 miliarda dolarów na okres lat 2003–2007 na realizację Kontraktu dla Regionu Metropolitalnego (1,4 miliarda od Rządu, reszta z miast). Pełna instrumentacja, z systemem podatków włącznie.	Finansowanie: Hamburg połowa, Szlezwik-Holsztyn i Dolna Saksonia po ¼ nakładów. Narzędzia: struktury zarządzające, benchmarking regionalny, techniczne zaplecze i wspólna baza danych.	Brak wydzielonych źródeł finansowania.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów z Senatu Hamburga i źródeł internetowych.



- Zasób wiedzy potrzebny do podejmowania decyzji instytucjonalnych jest w Trójmieście niewystarczający, brakuje podstawowych wyników badań struktury przyszłej metropolii i zjawisk, jakie w niej zachodzą.
- Proces tworzenia systemu instytucjonalnego jest długotrwały. System instytucjonalny metropolii Montrealu powstawał przez ponad 30 lat. To jednak nie zwalnia od rozpoczęcia procesu, ponieważ w przypadku Trójmiasta już 10 lat zostało bezpowrotnie straconych.

Aglomeracja trójmiejska nie rozwija się w tempie potrzebnym do zapobiegnięcia peryferyzacji całej Polski Północnej, w której powinna odgrywać rolę lokomotywy rozwojowej. Z perspektywy doświadczeń jedno wydaje się oczywiste. Brak charyzmatycznego i wizjonerskiego przywództwa zarówno w miejscowościach Trójmiasta, jak i w skali regionalnej powoduje, że koordynacja zamierzonych celów i priorytetów rozwoju jest nieskuteczna.

Stąd płynie wniosek o **Warunku Koniecznym nr 3**: metropolia musi posiadać swoje odrębne, charyzmatyczne i akceptowane przywództwo (formalne lub nieformalne), dzięki któremu możliwe będzie kompromisowe lub obligatoryjne, oparte o rozwiązania prawne w randze ustawy, kształtowanie struktury systemu i zarządzanie nią.

Do innych warunków należą: nazwa metropolii i jednoznaczna delimitacja regionu metropolitalnego. W wielu dokumentach strategicznych poziomu krajowego i regionalnego występują zarówno różne nazwy, jak i odmienne obszary delimitacji.

Powyższa mapa ukazuje sytuację w tym zakresie.

Moja koncepcja delimitacji idzie znacznie dalej niż te, przedstawione powyżej. Przede wszystkim delimitacja przebiega wzdłuż granic powiatów, a nie gmin. Ponadto obejmuje powiaty: kościerski, starogardzki, tczewski i malborski. Takie ujęcie pozwoli zharmonizować rozwój regionalny z metropolitalnym.

METROPOLIA A REGION

Jedną z najczęściej wymienianych słabości rozwoju metropolitalnego jest alienacja metropolii z otoczenia regionalnego na korzyść funkcjonowania na arenie międzynarodowej. Rodzi to oczywiście liczne korzyści. Wady alienacji kumulują się natomiast w otaczającym metropolię regionie. W warunkach polskich dobitnym tego przykładem jest Warszawa. Porównanie danych rozwojowych metropolii z resztą regionu mazowieckiego potwierdza tę tezę.

Czy w Trójmieście jest szansa, by ukształtować przestrzenny i funkcjonalny model regionu metropolitalnego w taki sposób, by korzyści towarzyszące metropolizacji objęły także szeroko pojęte otoczenie regionalne i nie spowodowały wyobcowania się metropolii z otoczenia krajowego na korzyść kontekstu międzynarodowego?

W Trójmieście, bardziej niż w jakimkolwiek innym ośrodku aspirującym do pozycji metropolitalnej w Polsce, jest szansa na stworzenie warunków do zharmonizowania rozwoju metropolii z rozwojem regionalnym. Tylko od nas, planistów, strategów od rozwoju, ekspertów, polityków, samorządowców i świata nauki zależy, czy pokonamy mity i stereotypy, jakie towarzyszą nam w zarządzaniu rozwojem miast i regionu. Czy pokonamy nasz egoizm lokalny? Czy wzniesiemy się ponad starzejące się doktryny urbanistyczne i otworzymy oczy na argumenty merytoryczne, burzące niekiedy utrwalone nawyki zarządzania rozwojem lokalnym i regionalnym? Jeśli odpowiedź na te pytania będzie twierdząca, w powyborczym krajobrazie trójmiejskiej rzeczywistości rządowo-samorządowej mamy szansę podjąć wyzwanie harmonizacji rozwoju regionalnego z metropolitalnym.

Elżbieta Gończ

*Towarzystwo
Urbanistów Polskich*

Oto podstawowe uwarunkowania przestrzenne Trójmiasta i jego „Regionu Metropolitalnego” mogące sprzyjać takiemu podejściu:

- Specyficzny układ pasmowy Trójmiasta, który ogranicza możliwości rozwojowe centrum metropolii, ale tworzy jednocześnie przestrzeń wysokiej jakości z uwagi na nadmorskie położenie z jednej strony i otoczenie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego na zalesionych wzgórzach morenowych z drugiej.
- Wielość ośrodków miejskich w regionie metropolitalnym Trójmiasta (od Elbląga po Łębork przez Wejherowo, Puck, Rumie, Redę i od południa po Kościerzynę, Kartuzy, Starogard Gdański, Pruszcz, Nowy Dwór, Tczew i Malbork). Ich włączenie do gry metropolitalnej może nie tylko urozmaicić oraz wzbogacić krajobraz fizyczny i kulturowy metropolii, ale także stworzyć warunki do ciekawej mozaiki komplementarnych funkcji poszczególnych ośrodków miejskich.
- Rozbudzone ambicje metropolitalne i rosnąca świadomość, że bez metropolizacji Trójmiasta Polska Północna peryferyzuje się wobec procesów rozwojowych miast pozostających w zasięgu oddziaływania Berlina (Wrocław i Poznań).
- Potencjał nauki i infrastruktury edukacji (choć ten argument bywa niekiedy podważany w rankingach ośrodków krajowych i analizach potencjałów regionalnych).
- Perspektywy wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej do tworzenia modelu przestrzenno-funkcjonalnego Regionu Metropolitalnego Trójmiasta.

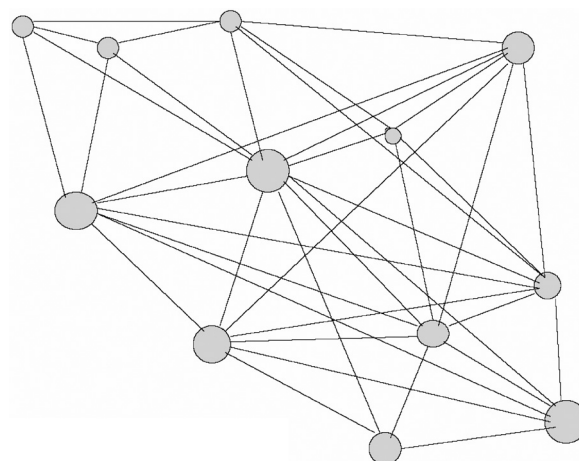
Poza tak wyznaczonym obszarem metropolitalnym Trójmiasta pozostaje już bardzo niewielka część województwa pomorskiego, która przy nasilonych procesach rozwojowych wymienionych miast, będzie także stymulowana rozwojowo. W miarę wzrostu międzynarodowego znaczenia Trójmiasta w Regionie Morza Bałtyckiego funkcjonalny region metropolitalny Trójmiasta może ulegać dalszemu poszerzeniu.

Takiemu rozumowaniu sprzyja także tendencja do nowej konceptualizacji doktryny urbanistycznej. Na naszych oczach następuje głębokie przeobrażenie modelu struktur miejskich. Elementy przemijających tak zwanych struktur sieciowych łączone są teraz osiowo, tworząc układy policentryczne (z wieloma centrami), a te z kolei zaczynają przekształcać się w model wzajemnego przenikania (perkolacja). Tam możliwe jest wielostopniowe integrowanie różnych ośrodków z różnymi typami powiązań przestrzennych i funkcjonalnych. Schemat ten zapewnia elastyczność, która nie zamyka możliwości rozwojowych w nadchodzących dekadach. Warunkiem stworzenia modelu jest jednak sprawność w kreowaniu rozwiązań instytucjonalnych systemu rządzenia oraz

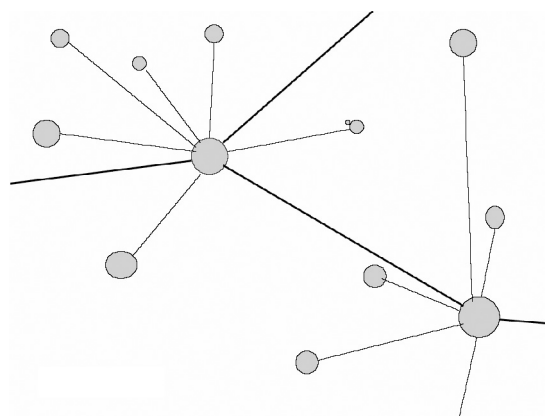
zintegrowanie planowania przestrzennego i funkcjonalnego na obszarach powiatów, których ośrodki zostały tu wymienione. Ważne jest też pozostawienie znacznych terenów pomiędzy elementami struktury, które służyć będą stopniowemu wypełnianiu i równoważeniu przestrzeni. Ograniczy to jednostkowe i mające obecnie miejsce woluntarystyczne interwencje, które niemal bezpowrotnie psują jej jakość.

Oto ilustracja trzech omówionych modeli struktur miejskich:

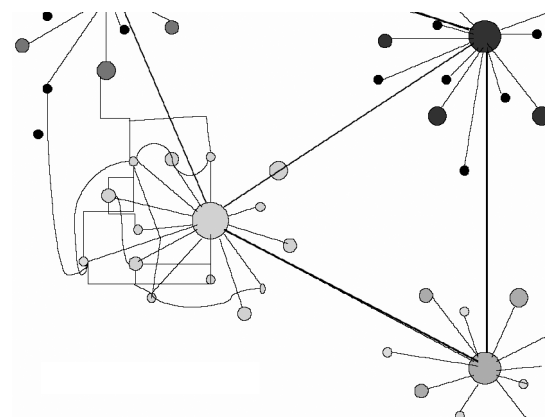
Rysunek 1. Model miejskiej struktury sieciowej



Rysunek 2. Model policentryczny struktury miasta (centra powiązane osiowo)



Rysunek 3. Model struktury miejskiej wzajemnego przenikania (perkolacja)



Przyczyny, które sprawiają, że struktury naszych miast ulegają tak znacznym przemianom:

- społeczności miejskie są coraz bardziej mobilne wirtualnie i fizycznie;
- istnieje pilna potrzeba nowoczesnej infrastruktury, mobilności nie tylko dla ludzi, ale i dla towarów oraz przepływu informacji;
- struktury społeczne zaczynają funkcjonować w coraz większych sieciach powiązań, tworzy się nowa i jakościowo inna przestrzeń społeczna w miastach;
- społeczeństwo staje się coraz bardziej otwarte i oczekuje większych możliwości wyboru, które współczesne systemy urbanistyczne muszą zapewniać nie tylko w przestrzeni fizycznej, ale też w kontekście społecznym miasta.

Jeśli Trójmiasto i jego szeroko pojęte otoczenie (miast i powiatów) podejmie wyzwanie ukształtowania modelu struktury regionu metropolitalnego z uwzględnieniem wyzwań i tendencji, jakie niesie kształtująca się nowa doktryna urbanistyczna, istnieje szansa na harmonizację rozwoju metropolitalnego Trójmiasta z rozwojem regionalnym. W ramach podsumowania prezentuję przykładową listę koniecznych do podjęcia działań:

- Podnoszenie konkurencyjności regionu miejskiego/metropolitalnego Trójmiasta poprzez wybór specjalizacji gospodarczych dla poszczególnych ośrodków regionu metropolitalnego.
- Kształtowanie silnego, ale jednocześnie elastycznego systemu instytucjonalnego rządzenia i zarządzania regionem, opartego o jeden spójny system planowania i zagospodarowania przestrzennego.

- Modelowanie przestrzennego i funkcjonalnego regionu miejskiego/metropolitalnego Trójmiasta w długim horyzoncie czasowym (wizja + model struktury).
- Kształtowanie jakości przestrzeni w oparciu o wybrane instrumentarium i model docelowy regionu miejskiego.
- Przejęcie od polityki reakcyjnej do strategicznej – podejmowanie decyzji bieżących, kierując się modelem docelowym w długim horyzoncie czasowym (25–50 lat).
- Uczenie się poprzez ponoszenie konsekwencji nietrafnych decyzji i optymalizowanie procesów na ich podstawie.
- Stosowanie skutecznych i sprawdzonych metod ograniczania woluntaryzmu w podejmowaniu decyzji przestrzennych, na przykład przez wprowadzenie strefowania (ang. *zoning*).
- Podnoszenie świadomości i wiedzy społecznej regionu miejskiego poprzez stymulowanie partycypacji w procesach podejmowania decyzji.
- Stymulowanie decentralizacji na poziom regionalny decyzji o kształtowaniu systemu terytorialnego, takich jak: zmiana statusu, łączenie miast i gmin czy zmiana nazw.
- Integrowanie sieci miast okalających region Trójmiasta w oparciu o wspólnotę celów i systemy infrastruktury technicznej, sprzyjające rozwojowi gospodarki i wybranym specjalizacjom poszczególnych ośrodków w miejsce konkurencji wszystkich ze wszystkimi.
- Doskonalenie instrumentarium zarządzania strategicznego.

METROPOLIA – REGION. KTO KOGO POTRZEBUJE?¹

*M*etropolie rządzą światem – to sformułowanie Manuela Castellsa dobrze oddaje rolę wielkich miast w gospodarce globalnej. Oczywiście nie wszystkich wielkich miast, tylko takich, które wykształciły określone cechy jakościowe – są innowacyjne w technologii i kulturze, skupiają twórców, finansistów i menadżerów podejmujących najważniejsze decyzje, są dobrze skomunikowane, są atrakcyjne dla turystów i profesjonalistów. Naturalnie nie wyłącznie metropolie pełnią kluczową rolę w świecie, bowiem ważne są także „technopolie”, czyli niewielkie ośrodki – ale i całe regiony, jak Sillicon Valley – które dostarczają światu nowych technologii i nowych produktów.

Metropolie, rosnąc w siłę i wpływy, stają się jednocześnie coraz bardziej samolubne. Swoje kontakty gospodarcze, społeczne i informacyjne zamykają w światowej sieci metropolitalnej, odrywając się jednocześnie od swojego zaplecza. Owszem, oddziaływanie najważniejszych miast sięga kilkudziesięciu, czasem nawet ponad stu kilometrów – ale za tym promieniem zaczyna się obszar dla metropolii zupełnie obojętny, z którym nie ma ona prawie żadnych kontaktów. Metropolia może kwitnąć

Grzegorz Gorzelak

*EUROREG
Uniwersytet Warszawski*

¹ Zob. G.Gorzelak, M.Smętkowski, *Metropolia i jej region*, Scholar, Warszawa, 2005.

niezależnie od tego, w jakim stanie znajduje się jej regionalne zaplecze, bowiem niewiele od niego potrzebuje dla własnego rozwoju.

Dzieje się tak dlatego, iż metropolia potrzebuje zasileń wysokiej jakości, której słabiej rozwinięty region nie jest w stanie jej dostarczyć. W zasadzie, jedynym takim zasileniem są pracownicy o wyższych kwalifikacjach i kandydaci na nich – studenci, którzy przyjeżdżają „z terenu” do wielkiego miasta, tam się kształcą i tam pozostają, pozbawiając tym samym zaplecze regionalne najwartościowszego zasobu, który mógłby przyczynić się do wyrwania zapóźnionego regionu z bezwzględnie lub względnego zacofania. Metropolitalny rynek żywnościowy nie jest już zasilany przez otaczającą wielkie miasto „strefę żywicielską”, jak to miało miejsce jeszcze kilkadziesiąt lat temu – na rynek ten trafiają produkty z całego świata (sery z Francji, truskawki z Chin, wina z Australii, wędliny z Włoch itd.), co z jednej strony jest umożliwione przez postęp w przetwórstwie żywności i przez usprawnienia transportu, z drugiej jest odpowiedzią na coraz to bardziej wyrafinowane gusty „klasy metropolitalnej”. Nowych pracowników nisko kwalifikowanych, pracujących w prostych usługach, metropolia w zasadzie nie potrzebuje, a często korzysta z tańszej siły roboczej przyływającej zza granicy. Owszem – zamożni mieszkańcy wielkiego miasta korzystają z terenów mieszkaniowych (bliżej) i rekreacyjnych (dalej), jednak większość swoich społecznych kontaktów utrzymują w obrębie swojej sfery, a wypoczywając w okolicznych lasach nie tworzą popytu na miejscowe zasoby.

Nawet w gospodarce informacyjnej ważne są bezpośrednie kontakty osobiste. Zaskakujące jest to, iż firmy pracujące dla potrzeb Internetu charakteryzują się najsilniejszą koncentracją przestrzenną, mimo, iż wydawałoby się, że to właśnie one – dzięki „telepracy” – mogą być najbardziej rozproszone. Przyczyna jest prosta – firmy te są tam, gdzie ich klienci i tam, gdzie pracownicy o odpowiednio wysokich kwalifikacjach. Oznacza to, że metropolia nie rozprzestrzenia swojego rozwoju na okoliczne tereny, bowiem biznes wysokiej jakości nie znajdzie poza metropolią na tyle dobrych warunków, by umożliwiły mu one uzyskanie wysokiej konkurencyjności.

W rezultacie, efekty „wymywania” przez metropolię zasobów z jej otoczenia są znacznie silniejsze niż procesy rozprzestrzeniania rozwoju do tego otoczenia. Różnice terytorialne powiększają się zatem, bowiem metropolie „uciekają” regionom pozametropolitalnym, a te ostanie rozwijają się w tempie niższym od średnich krajowych. Dzieje się tak w większości krajów Europy, a szczególnie wyraźne staje się to w krajach post-socjalistycznych.

W tych ostatnich po 1990 r. miała miejsce przyspieszona – ponieważ była o co najmniej dwie dekady opóźniona – restrukturyzacja, która w swojej istocie (mimo wielu różnic) była podobna do zmiany strukturalnej, jaka dokonywała się w krajach wysoko rozwiniętych już od lat 60-tych. Jedną z cech restrukturyzacji postsocjalistycznej była dezindustrializacja, której jedynie w metropoliach mógł towarzyszyć szybki rozwój usług wysokiej jakości, charakterystycznych dla wysokiego (innowacyjnego i technologicznie zaawansowanego) segmentu współczesnej gospodarki. Usługi te nie znajdowały korzystnych warunków na terenach wiejskich, a także w regionach „skażonych” nadmiernym udziałem tradycyjnych przemysłów.

Czy polityka przestrzenna i regionalna może zapobiec zwiększaniu się różnic między metropoliami a obszarami pozametropolitalnymi? Jak wskazuje doświadczenie – jedynie w niewielkim stopniu. Jest to zresztą dość oczywiste, bowiem w konfrontacji z życiem każda polityka musi uznać swoje ograniczenia (najdobitniejszym tego przykładem jest b. NRD!).

Polityka przestrzenna może dążyć do lepszego skomunikowania regionu z jego metropolitalnym centrum. Skutkiem tego może być zwiększenie efektów rozprzestrzeniania i zmniejszenie efektów „wymywania”. Zauważmy bowiem, iż długi czas dojazdu z ośrodka pozametropolitalnego do dużego miasta (np. 100 km z Radomia, z którego do Warszawy dojeżdża do pracy ponad 20 tys. osób, pokonuje się w 2 godziny) powoduje, iż w rytmie codziennym dojeżdżają najniżej zarabiający, w rytmie tygodniowym pracownicy o średnich zarobkach (stać ich na wynajęcie mieszkania), a najwyżej płatni pracownicy o wysokich kwalifikacjach przenoszą się do metropolii, bowiem mogą sobie pozwolić na kupno w niej mieszkania. Radykalne skrócenie czasu dojazdu mogłoby skłonić tych ostatnich do pozostania na miejscu, dokąd przynosiliby swoje wielkomięskie zarobki, kontakty i styl życia. Podobnie, lepsze skomunikowanie mogłoby skłonić niektóre firmy do przeniesienia się poza metropolię, gdzie znalazłyby niższe ceny nieruchomości, nie tracąc jednocześnie możliwości bezpośrednich kontaktów.

Reasumując lepsza funkcjonalna integracja regionów metropolitalnych może stać się pewnym sposobem na zasypanie podziału między centrum i peryferiami regionu. Zadanie to stoi głównie przed samorządami regionalnymi. Jak na razie sukcesy na tym polu są niewielkie – przynajmniej w moim regionie, czyli na Mazowszu. Czy lepiej jest na Pomorzu? Czytelnicy mogą z większą kompetencją ocenić to sami.

Radomir Matczak

*Zastępca
Dyrektora Departamentu
Rozwoju Regionalnego
i Przestrzennego
w Urzędzie Marszałkowskim
Województwa Pomorskiego*

POTENCJAŁ RÓŻNORODNOŚCI

Rozmowę prowadzi Dawid Piwowarczyk

- **Czy w świetle zgromadzonej przez Państwa wiedzy w toku obecnego okresu programowania i przygotowań do alokacji środków unijnych w latach 2007–2013, możecie potwierdzić istnienie metropolii pomorskiej?**
- Metropolia to ciągle bardzo duże słowo. Ale na pewno istnieje pewien potencjał, czyli silny, decydujący o rozwoju regionu układ miejski – „lokomotywa przemian”. Nie na tyle jednak silna, by ciągnąć wagoniki tak szybko, jak byśmy chcieli. Widać to zarówno w aspekcie krajowym, bałtyckim, jak i europejskim.
- **A jaką rolę w kształtowaniu i wzmacnianiu siły aglomeracji odgrywają Państwa działania?**
- Regionalny Program Operacyjny powstaje między innymi po to, żeby uzupełnić i wzmocnić pozytywne procesy metropolizacji, skupiając się na dwóch wątkach: efektywnym transporcie zbiorowym oraz rewitalizacji powiązanej z lokalizowaniem dużych punktowych inwestycji o pokaźnym potencjalnie i pozytywnym oddziaływaniu na pozycję konkurencyjną metropolii.
- **A dlaczego ta nasza lokomotywa jest taka słaba?**

- Powiedziałbym raczej, że nie jest tak silna, jak powinna być. Wynika to na pewno z kilku czynników. Jedni wskazują, że najważniejszą barierą jest tutaj słaba dostępność komunikacyjna metropolii i regionu. I pewnie częściowo mają rację. Inni wytykają małą – w porównaniu na przykład do Mazowsza czy województw południowej Polski – chłonność rynku regionalnego. Mówi się też, że to nie my rozwijamy się wolno, tylko inni rosną szybciej. Takie ośrodki, jak Tallin, Ryga czy Region Oresund (Kopenhaga-Malmö) są naszymi poważnymi konkurentami. Na ich tle wypadamy raczej blado.
- **Co należy zrobić, żeby metropolia stała się katalizatorem rozwoju regionu?**
- Należy niewątpliwie poprawić powiązania transportowe i gospodarcze z resztą kraju i z innymi regionami bałtyckimi. Przypisujemy sobie miano polskiego lidera w zakresie współpracy bałtyckiej. Istnieje u nas sporo instytucji, są kontakty, ale nie przekłada się to na razie na sukces gospodarczy, choćby w dziedzinie innowacji. Ważne jest też, by silniej zakorzenić metropolię w województwie. Zupełnie zbędne są antagonistyczne przesłanki oraz podkreślanie silnego podziału na metropolię i pozostałą część województwa. Pod tym względem potrzebna jest nam silna współpraca, gdyż da się ona przeliczyć na wymierne korzyści. Nie mniej istotne są też profity niemierzalne, takie jak dobry wizerunek w oczach potencjalnych inwestorów.
- **A może tak powinno być. Może metropolię powinno się traktować inaczej niż region? Może inne prędkości dla tych dwóch części województwa per saldo byłyby korzystniejsze?**
- Prędkość czyli dynamika zmian powinna być zbliżona, choć punkty startu są oczywiście różnie położone. Należy niewątpliwie uwzględnić wewnętrzny potencjał różnych części regionu i dopasowywać do niego ścieżkę rozwojową. Metropolia jako lokomotywa powinna mieć inaczej sformułowane cele i dążenia; inne części regionu – jako wagony naszego regionalnego pociągu – muszą podążać w jasno określonym kierunku, ale nie pod prąd i wbrew metropolii. Dobre relacje są tu więc kluczowe. Sztuczne odrywanie metropolii od reszty regionu nie ma uzasadnienia, jeśli zdać sobie sprawę, że to właśnie na wielkim miejskim obszarze powstaje około połowa PKB regionu, że znajduje się tam największy rynek pracy. Narazie stosunki metropolia-region są, co najwyżej, poprawne.
- **Skąd te antagonizmy? Metropolia jest samolubna i zwłaszcza to, co powinien otrzymać region? Czy może region ma nieuzasadnione żądania?**
- Przyczyny są różne. Antagonizmy powodują między innymi spory przy podziale środków unijnych. Często są one wynikiem stosowania pewnych zabiegów socjotechnicznych. Dla przykładu, jeżeli spojrzeć na rozdział środków unijnych tylko przez pryzmat kwot bezwzględnych, zawsze będzie można stawiać tezę, że Trójmiasto konsumuje gigantyczne – w stosunku do innych części regionu – środki pomocowe. Jeżeli jednak przyjmiemy bardziej adekwatne wskaźniki, takie jak: pomoc na mieszkańca, pracującego lub na przedsiębiorstwo, okaże się, że metropolia nie jest faworyzowana. Czasami antagonizmy wynikają też z faktu lokalizacji w mieście centralnym większości ośrodków decyzyjnych. Rodzi to bowiem przeświadczenie, że w miejscu występowania takich ośrodków, lokuje się wszystkie ważne inwestycje. Tymczasem powinniśmy być świadomi, że efektywne projekty inwestycyjne w metropolii pozytywnie oddziałują na sytuację w całym regionie, są realizowane z korzyścią dla wszystkich Pomorzan.
- **Ale faktem jest, że niektóre części województwa mają inne, czasami nawet sprzeczne w stosunku do aglomeracji potrzeby i priorytety.**
- Oczywiście trudno nie zrozumieć tego, że ośrodki peryferyjne, jak na przykład Bytów, szukają swojego sposobu na rozwój. Ale i w tym przypadku szansa na sukces drzemie według mnie przede wszystkim w aglomeracji. Jeżeli ośrodek ten poprawi swą komunikację z Trójmiastem, jest to dla niego duża szansa na ograniczenie jednego z najważniejszych negatywnych zjawisk – bezrobocia. To aglomeracja jest obecnie największym „konsumentem” pracy. Tak więc można powiedzieć, iż w dużej mierze pozorne antagonizmy nie wynikają z faktów, lecz chęci wymuszania silniejszego akcentowania funkcji wyrównawczej polityki regionalnej.
- **Mamy kierować środki głównie dla biedniejszych?**
- Jako region i kraj nie mamy jeszcze dużego doświadczenia w zarządzaniu dużymi strumieniami finansowymi wspierającymi strukturalne zmiany społeczno-gospodarcze. Patrząc jednak na praktykę innych, dochodzimy do wniosku, że nie da się wygenerować silnych impulsów rozwojowych bez stawiania na liderów. W Pomorskiem

takim liderem jest niewątpliwie metropolia. Oczywiście ważne jest też to, aby w sposób bardzo umiejętny i ukierunkowany prowadzić działania wzmacniające potencjał innych części regionu. Gdy zaś rozpocznie się ten proces, nie wolno zapomnieć o dobrze rozumianej współpracy między danymi obszarami.

- **Przykład Irlandii – niewątpliwego wygranego członka Unii Europejskiej – pokazuje jednak, że sukces jest tam głównie osiągnięciem Dublina. Tymczasem regiony peryferyjne tego kraju są często na niewiele wyższym poziomie rozwoju niż były kilkanaście czy kilkadziesiąt lat wcześniej. Może peryferie już na starcie skazane są na porażkę?**
- Na porażkę na pewno nie. Skazane są – zresztą tak jak metropolia – na szukanie swej specyficznej drogi rozwojowej. Co innego jest dobre dla metropolii, co innego dla średniego ośrodka miejskiego, co innego wreszcie dla miasta świadczącego usługi zwłaszcza na rzecz rolnictwa czy turystyki. Nie ma jednej wspólnej recepty. Mądra władza potrafi znaleźć działanie optymalne dla siebie. Przykład Chojnic, Człuchowa czy Kwidzyna pokazuje, że nawet peryferyjne – z punktu widzenia układu przestrzennego regionu – ośrodki mogą znaleźć sposoby na przełamanie problemów i wykorzystać swoje szanse. Miasta te pewnie nigdy nie dogonią metropolii, ale będą w stanie osiągnąć takie tempo i poziom rozwoju, które pozwolą im ugruntować wysoką atrakcyjność i konkurencyjną pozycję na mapie Pomorza.
- **Czy RPO pozwoli na zacieśnienie więzi pomiędzy metropolią i pozostałą częścią województwa? Czy też dysproporcje te będą się pogłębiały?**
- Od pewnego czasu ciężko jest obronić tezę, że dysproporcje pomiędzy poszczególnymi częściami regionu się powiększają. Oczywiście rozwarstwienie istnieje, ale w ostatnich latach raczej nie obserwujemy ich zwiększenia. RPO to nie jedyne narzędzie wpływające na sytuację w regionie. Wydaje się, że środki trafiające do województwa w ramach krajowych programów operacyjnych będą miały porównywalny, jeżeli nie większy wpływ na sytuację. Niewątpliwie jednak nasz program próbuje godzić dwa wyzwania. Z jednej strony, podnoszenia atrakcyjności głównych ośrodków miejskich i usprawniania powiązań między nimi, z drugiej, przełamywania podstawowych barier rozwojowych na obszarach strukturalnie słabych.
- **Co będzie szczególnie premiowane?**

- Stawiany na partnerstwo. Projekty realizowane we współpracy są korzystniejsze. Gminy nie powinny „zamykać się w sobie”, skupiać się wyłącznie na swoich wewnętrznych problemach. Rozwiązanie jakiegoś dylematu leży często poza ich granicami administracyjnymi. Bardziej efektywne i przynoszące większe korzyści są projekty ponadlokalne, realizowane w ramach partnerstwa kilku podmiotów. Dotyczy to zarówno dostępności do terenów inwestycyjnych, sieci transportowej i teleinformatycznej, jak i kwestii zagospodarowania odpadów czy działań promocyjnych pod kątem turystów i inwestorów.
- **Czy istnieje obserwowane w niektórych krajach ryzyko, że metropolia będzie rozlewać się w sposób niekontrolowany na obszary przyległe? I że rozlew ten przynosić będzie straty zamiast korzyści?**
- Takie zjawisko już obserwujemy i – co ciekawe – nie tylko w Trójmieście, ale i w innych mniejszych ośrodkach na terenie województwa. Nie przeceniałbym jednak roli RPO w tym temacie. To raczej dokumenty planistyczne gmin są narzędziami, które przy rozsądnym stosowaniu powinny okiełznać te zjawiska i nadać im pożądaną kierunek.
- **Wybiegając w przyszłość, jak Pana zdaniem będzie wyglądało Pomorze około 2013 roku, na koniec pierwszego pełnego okresu, w którym będziemy mieli dzięki Unii Europejskiej duże środki na realizowanie polityki regionalnej? Czy zmiany pójść w kierunku, który teraz planujemy?**
- Trudno to oczywiście przewidzieć. Pokuszę się więc bardziej o pewną wizję. Wyobrażam sobie, że Pomorskie mogłoby się stać trzecim regionem w kraju jeżeli chodzi o efektywność gospodarki, w tym między innymi wartość produkcji i usług o wysokiej wartości dodanej, aktywność, otwartość i kreatywność obywateli, zdolność przyciągania turystów i inwestorów.
- **Rozumiem, że poza zasięgiem jest Mazowsze. Kogo zatem uda się nam dogonić, a z kim jeszcze będziemy przegrywać?**
- Województwo, na terenie którego leży stolica, będąca jednocześnie największą polską metropolią, jest chyba poza naszym zasięgiem. Raczej też, ze względu na posiadany obecnie potencjał – demograficzny i gospodarczy – pozycję wicelidera obroni Śląsk. Pozostałe regiony są w naszym zasięgu. Może to jednak zająć więcej czasu niż 7 lat. Ryzyko jest wielkie, nie działamy bowiem w próżni. Kluczowy będzie czynnik ludzki. Ważne jest,

kto tu będzie mieszkał, kto wróci, kto nie wyjedzie, kto będzie generował miejsca pracy, kto prowadził proces edukacji, jaki będzie poziom ofert na rynku pracy, jaka innowacyjność i przedsiębiorczość Pomorzan. Ludzie będą głównym miernikiem sukcesu i to pomimo ciągłych braków w zakresie infrastruktury.

– **Czy nie będzie tak, że środki przeznaczymy głównie na podniesienie poziomu życia, regionu i metropolii, a nie na podniesienie atrakcyjności regionu?**

– Takie ryzyko istnieje, ale na szczęście są tutaj pewne bezpieczniki. I to zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym. Unia wymusza na krajach o takim poziomie rozwoju, jak my alokację dużej części środków pomocowych na realizację Strategii Lizbońskiej. Polska zobowiązała się do wydatków na poziomie 60%. W naszym RPO staramy się ograniczyć ryzyko zbyt prosocjalnego ukierunkowania środków. Mamy cztery cele, na które wydatkowane będzie 1,2 miliarda euro. Na cel pierwszy – podnoszenie konkurencyjności i innowacyjności gospodarki opartej na wiedzy – kierujemy 28% środków. Na cel drugi – wzmocnienie głównych ośrodków miejskich i powiązań między nimi – zamierzamy przeznaczyć 35% środków. Trzeci cel – umiejętne wykorzystanie potencjału środowiskowego, kulturowego, turystycznego i podnoszenie jakości życia (cel najbardziej prospołeczny) – pochłonie około 16% środków. Z kolei na cel czwarty – łamanie barier (głównie na terenach pozamiejskich) – planujemy przeznaczyć 18%.

– **A jakie są szanse naszej aglomeracji na zdobycie pozycji lidera w basenie Morza Bałtyckiego?**

– Potencjał mamy duży, ale na razie go nie wykorzystujemy. Jesteśmy krajowym liderem współpracy w tym obszarze – tutaj mamy lub jeszcze do niedawna mieliśmy siedziby wielu organizacji bałtyckich, na przykład Związek Miast Bałtyckich, BSSSC, VASAB, BARDI. Pomorskie instytucje samorządowe i pozarządowe są najliczniej w Polsce reprezentowane w wielu projektach współpracy bałtyckiej w ramach programu INTERREG III B obejmującego cały Region Bałtycki. W Pomorskiem ulokowany też zostanie Sekretariat Europejskiej Współpracy Terytorialnej dla Obszaru Południowego Bałtyku z budżetem na poziomie około 50 milionów euro. To wszystko jak dotąd nie przekłada się jednak na efekty gospodarcze. Musimy pamiętać, że region bałtycki to europejski lider w zakresie realizacji Strategii Lizbońskiej. Ale to niestety nie nasza zasługa. Przodują tutaj Szwecja, Finlandia, Dania i Estonia.

Wzorce zatem są – w gospodarce, nauce, działaniach innowacyjnych, efektywnej administracji, rozwiązywaniu problemów rynku pracy. Natomiast u nas pokutuje jeszcze bardzo wąskie spojrzenie, ograniczające się do traktowania Bałtyku jako akwenu generującego przepływy transportowe. Poza tym, musimy bacznie przypatrywać się i aktywnie uczestniczyć we wszystkich inicjatywach mających wpływ na kształtowanie sytuacji w Kaliningradzie. Nie jest to oczywiście czynnik najważniejszy dla rozwoju naszej aglomeracji, jednak jego lekceważenie może odbić się negatywnie na rozwoju metropolii trójmiejskiej. Ważne jest też pogłębianie i zacieśnianie kontaktów z innymi metropoliami: Sztokholmem, Helsinkami, Tallinem, Petersburgiem czy Kopenhagą. Szczególnie w kierunku Zatoki Fińskiej (Helsinki-Tallin-Petersburg) robimy według mnie zbyt mało. Petersburg jest największą metropolią w Regionie Bałtyckim, przeżywającą obecnie silny rozwój. Znajduje się tam zarówno potencjał ludzki, jaki i gospodarczy, tam również zaczyna się koncentrować transport.

– **Która oś komunikacyjna jest najważniejsza dla rozwoju naszej metropolii? Wschód-zachód czy północ-południe?**

– Najważniejsza jest dostępność. W przypadku metropolii coraz większe znaczenie zaczyna też odgrywać bliskość transportu lotniczego. Nie ma metropolii pozbawionych dostępności z każdego kierunku. Oczywiście Trójmiasto ma pewną specyfikę. Jeżeli chodzi o przepływy towarów, najważniejszy jest niewątpliwie kierunek północ-południe. Jeśli mowa o funkcjach metropolitalnych, z pewnością rośnie znaczenie dostępności lotniczej, i to z każdego kierunku (także ze wschodu). Jeżeli zaś rozpatrywać kwestię rozwoju regionu, obie osie (północ-południe oraz wschód-zachód) są równie ważne. Efektywne, szybkie i wbudowane w lokalne uwarunkowania połączenie Słupska i Trójmiasta stworzy dobrą podstawę dla pokonania zapaści, która dosięgła zachodnich rejonów naszego województwa.

– **Czy dla osiągnięcia sukcesu naszej metropolii nie jest konieczne osłabienie pozycji Warszawy? Czy dla dobra rozwoju całego kraju państwo nie powinno wzmacniać takich ośrodków, jak metropolia trójmiejska, i to nawet kosztem potencjału stolicy?**

– Nie myślałbym tu o jakichś arbitralnych działaniach. Uważam, że mamy naprawdę bardzo dobrą sytuację w Polsce. Charakteryzuje nas bowiem zrównoważona struktura sieci osadniczej. Jako jeden z nielicznych

krajów unijnych, notujemy relatywnie małą dominację stolicy nad pozostałą częścią kraju. Tak więc skupiłbym się raczej nad rozwojem naszej metropolii, opartym na przykład na doświadczeniach wrocławskich. Warto się też zastanowić, jak konstruktywnie wykorzystać fakt istnienia na Pomorzu jeszcze jednej metropolii – Szczecina.

– **Jeżeli Szczecin można uznać za metropolię?**

- Jeżeli tym mianem określamy Białystok, Rzeszów czy Lublin, to niewątpliwie i Szczecin na taką nazwę zasługuje. Oczywiście w skali europejskiej czy ogólnoswiatowej nie jest to potentat. Musimy natomiast powiedzieć jasno – wbrew dość powszechnym sądom w interesie potężnego Trójmiasta leży silny Szczecin.
- **Czy przyczyną słabości naszej lokomotywy nie jest to, że Trójmiasto nie potrafi znaleźć swojego sposobu na sukces? Że nie wiemy, co ma być tym czynnikiem, który będzie nas wyróżniał, który będzie decydował o naszej przewadze w stosunku do innych polskich, bałtyckich metropolii? Wrocław ma usługi bankowe i (w ostatnim czasie) duże inwestycje w nowe technologie, Kraków ma turystykę i naukę, a my?**
- Niewątpliwie mamy branże, w których możemy być liderem. Myślę na przykład o logistyce. Dwa terminale kontenerowe w Gdyni i powstający duży terminal w Gdańsku powinny już niedługo przynieść wymierne efekty. Inną niszą mogą być produkcja i usługi o dużej wartości dodanej, na przykład w branżach informatycznych czy w elektrotechnice. Mamy tu już pierwsze osiągnięcia. Czarnym koniem może stać się niedługo przemysł drzewny i meblarski. Ważny

jest też sektor środków transportu wodnego. Mam tu na myśli małe i średnie, za to w wysokim stopniu innowacyjne i proekspertowe firmy, choćby w segmencie produkcji jachtów. Uważam, że duży potencjał stwarza turystyka kwalifikowana. Celem jest tutaj osiągnięcie pozycji lidera lub wicelidera w kraju. Ale należy raczej patrzeć przez pryzmat osiąganych dochodów, a nie liczby turystów. Ujmując rzecz nieco inaczej, muszę się z Panem zgodzić, że wizerunek naszej aglomeracji nie jest silny i tak wyrazisty, jak innych polskich metropolii. Musimy wykreować jasny, klarowny przekaz. Wyraźnie sprecyzować, jakich inwestorów szukamy. Najgorszy jest sposób myślenia zakładający przyjęcie każdego, kto tylko się zgłosi. Musimy mieć wizję i pokazywać na zewnątrz, kogo tutaj oczekujemy.

– **Czy przyczyną słabości naszej metropolii nie jest przypadkiem jej rozczłonkowanie na kilka podmiotów, ośrodków decyzyjnych, zamiast stanowienie monolitu?**

- Myślę, że to raczej dobra wymówka. Faktem jest, iż nie zawsze ułatwia to realizację działań. Ale taki układ to też wiele korzyści. Tego rodzaju policentryzm może generować pozytywne sygnały i tylko od nas zależy, czy będziemy potrafili je dostrzec i wykorzystać dla regionu. Owa różnorodność w polskich warunkach może być dodatkowo przeszkodą dla niektórych inwestycji i mieszkańców. Powinniśmy to jednak traktować jako szansę na nowatorskie rozwiązywanie problemów i wykorzystywanie wielu okazji, które się pojawiają. Uczmy się współpracować i scalać pewne działania. Może właśnie na tym warto zbudować swój atut...?
- **Dziękuję za rozmowę.**

Maciej Tarkowski

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynekową*

POLARYZACJA POMORZA

Polaryzacja jako konsekwencja transformacji ustrojowej

Transformacja ustrojowa w Polsce doprowadziła do głębokich przemian społeczno-gospodarczych. Przemiany te, oprócz strukturalnego, kulturowego i technologicznego charakteru, miały również swój wymiar przestrzenny¹. Przeobrażenia przestrzenne nie cechowały się oczywiście aż tak dużą dynamiką, jak pozostałe z wymienionych aspektów transformacji. Niemniej w przypadku kilku regionów spełniły dość istotną rolę. Warto tu zwrócić uwagę na okresowy spadek znaczenia takich ośrodków, jak Łódź czy konurbacja katowicka, wywołany restrukturyzacją najważniejszych dla tych obszarów branż przemysłu. W przypadku większości dużych miast odnotowano jednak pozytywne, szybsze i głębsze przemiany niż na otaczających je obszarach. Były one rezultatem aktywizacji mechanizmów rynkowych, których działanie, w szczególności po dekadach gospodarki centralnie planowanej, doprowadzić musiało do wzrostu zróżnicowań w poziomie rozwoju dużych miast i pozostałych regionów. Działo się tak przynajmniej z trzech powodów. Po pierwsze, to właśnie największe miasta odziedziczyły po okresie państwowo-monopolistycznego modelu zarządzania najbardziej zróżnicowane oraz relatywnie nowoczesne struktury

¹ Czas przeszły w odniesieniu do transformacji ustrojowej został użyty świadomie. W niniejszym opracowaniu przyjęto uproszczone założenie, iż transformacja zakończyła się wraz ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Jako okres analizy przyjęto dekadę lat 1994–2003. Pominęto więc także okres recesji transformacyjnej.

społeczne i gospodarcze, łatwiej dostosowujące się do głębokich zmian okresu transformacji. Innowacje technologiczne i organizacyjne, jakie pojawiły się w tym okresie, były w pierwszym rzędzie przyswajane przez społeczności dużych miast. Wyższa pozycja w łańcuchu dyfuzji innowacji pozwalała na zdystansowanie w rozwoju pozostałych obszarów. Po drugie, duże miasta pozwalały na zdyskontowanie korzyści skali. Wykorzystali to na przykład zagraniczni inwestorzy, dla których najszybszą drogą do zaistnienia na polskim rynku było w pierwszym rzędzie rozwijanie działalności w największych miastach. Po trzecie zaś, dzięki zbiorowemu korzystaniu z infrastruktury, rynku pracy, rynku poddostawców, umożliwiały one również czerpanie profitów z korzyści aglomeracji.

Uprzywilejowaną pozycję dużych miast w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego w stosunku do pozostałych obszarów kraju w sposób bezpośredni potwierdzają badania B. Domańskiego² dotyczące kapitału zagranicznego w polskim przemyśle. Do takich wniosków prowadzą także rozważania T. Czyż³ i Z. Rykiela⁴, próbujące w syntetyczny sposób opisać przestrzenne skutki transformacji ustrojowej (Rykiel, 1998; Czyż, 2001).

Duże miasto jako centrum regionu

Powyżej stwierdzono, że beneficjentami transformacji ustrojowej były przede wszystkim duże miasta⁵. Mimo iż pojęcie to jest powszechnie znane i intuicyjnie rozumiane, warto na chwilę się przy nim zatrzymać i doprecyzować pewne kwestie. Otóż prawne ramy funkcjonowania administracji samorządowej powodują, że miasta postrzegane są w kategoriach obszaru o ściśle określonych granicach administracyjnych. Granice te w jednoznaczny sposób oddzielają od siebie poszczególne miasta i leżące na ich obrzeżach tereny wiejskie. O ile tak wyraziste kryterium odzwierciedla rozgraniczenie kompetencji poszczególnych samorządów, o tyle nie oddaje zasięgu funkcjonalnych powiązań miasta, szczególnie dużego, wykraczającego

z reguły poza granice administracyjne. Powiązania te uwidaczniają się najwyraźniej w dojazdach do pracy oraz korzystaniu z wszelkiego rodzaju usług oferowanych w miastach. W okresie transformacji ustrojowej, w wyniku rosnącego strumienia migracji z dużych miast do strefy podmiejskiej, powiązania o których mowa uległy nasileniu. Można zatem założyć, że duże polskie miasto okresu transformacji przestało ograniczać się do obszaru administracyjnego i w zakresie rzeczywistych powiązań społeczno-gospodarczych objęło sąsiednie obszary. Konstatacja ta jest niezwykle ważna z punktu widzenia oceny polaryzacji rozwoju regionów, w tym województwa pomorskiego. Pozwala ona na prawidłowe określenie obszaru uznawanego za centrum regionu. W przypadku województwa pomorskiego nie jest nim na pewno sam Gdańsk, ani nawet Trójmiasto. Za takie centrum uznać można aglomerację Trójmiasta obejmującą również sąsiednie miasta i gminy wiejskie⁶ (rys. 1). W przedstawionych granicach jest to obszar zamieszkiwany przez około 1080 tys. osób, czyli mniej więcej 50% ludności województwa. Ocena polaryzacji rozwoju Pomorza dokonana została w odniesieniu do dwóch jednostek przestrzennych – aglomeracji Trójmiasta i pozostałego obszaru regionu. Polaryzacja jest w tym wypadku rozumiana jako wzrost różnic w poziomach analizowanych wskaźników dzielących dwa wymienione obszary. To właśnie poziom badanych wskaźników w danym momencie czasu w najlepszy sposób obrazuje efekty rozwoju. Zmiany ich wartości, a tym samym zmiany różnicy pomiędzy poziomami w układzie aglomeracja-pozostały obszar regionu, najlepiej odzwierciedlają skalę polaryzacji rozwoju. Dla oceny tej skali w województwie pomorskim dokonano porównań z pięcioma innymi regionami, których ośrodkami są duże aglomeracje⁷. Zaliczono do nich województwa: dolnośląskie, łódzkie, małopolskie, śląskie i wielkopolskie. Pominęto województwo mazowieckie, w którym skala zróżnicowań była w badanym okresie zdecydowanie wyższa.

Zarówno przyjęte granice aglomeracji Trójmiasta, jak i pozostałych pięciu ośrodków opierają się na przebiegu granic gmin. Dzięki temu dosyć dokładnie udało się określić zasięg silnego oddziaływania dużych miast na otaczające obszary⁸. Przyjęcie szczebla gminnego jako

² Domański, B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski*, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków.

³ Czyż, T., 2002, *Zróżnicowanie regionalne Polski w układzie nowych województw*, [w:] Czyż, T. (red.) *Zróżnicowanie społeczno-gospodarcze w nowym układzie terytorialnym Polski*, Biuletyn KPZK, nr 197, Warszawa.

⁴ Rykiel, Z., 1998, *Transformacja ustrojowa a przeobrażenia struktur regionalnych w Polsce*, [w:] Studia Geograficzne, nr LXIX, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.

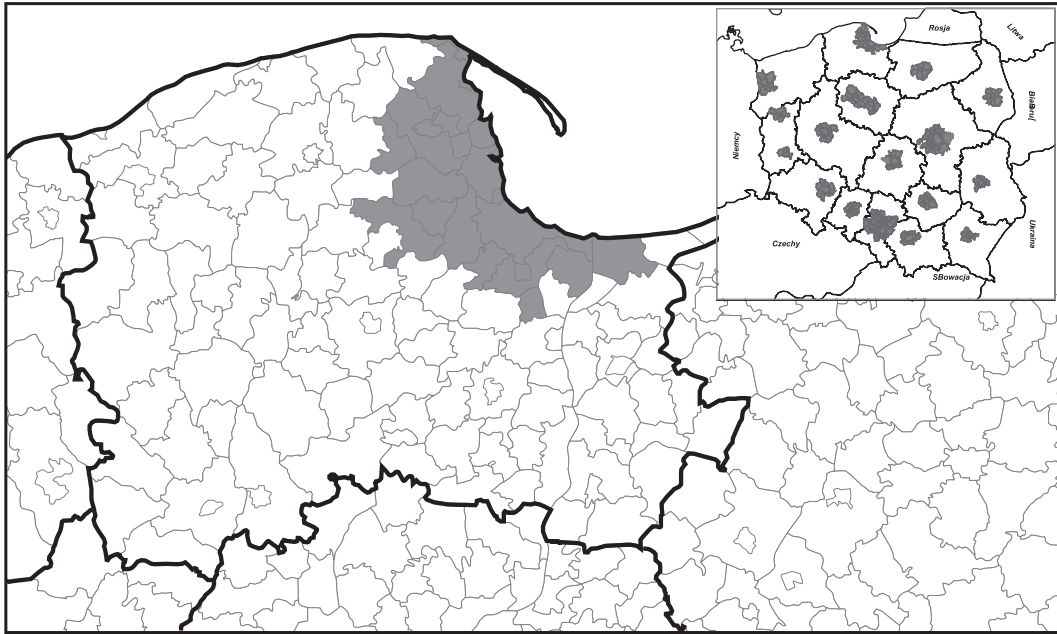
⁵ W niniejszym artykule celowo nie jest używany termin *metropolia*. Istnieją zasadnicze wątpliwości co do zastosowania tego terminu jako kategorii analitycznej w odniesieniu do polskich miast. Funkcje metropolitalne są w naszym kraju ciągle słabo rozwinięte, a w początkowym okresie ich znaczenie było jeszcze mniejsze. W tym kontekście termin duże miasto wydaje się lepiej oddawać charakter przedmiotu analizy.

⁶ Tarkowski, M., 2005, *Dzienny system miejski jako metropolitalny system statystyczny – propozycja delimitacji*, [w:] Markowski, T. (red.) *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, Biuletyn KPZK, nr 221, Warszawa.

⁷ Ich granice wyznaczone zostały tą samą metodą, jaką zastosowano w przypadku województwa pomorskiego.

⁸ Jak łatwo zauważyć, granice aglomeracji Trójmiasta nie pokrywają się z przebiegiem granic powiatów. Wyznaczenie obszaru aglomeracji na szczeblu powiatowym odbiegałoby w dość istotny sposób od rzeczywistego zasięgu jej oddziaływania.

Rysunek 1. Aglomeracja Trójmiasta jako centrum rozwoju społeczno-gospodarczego województwa pomorskiego



Źródło: Opracowanie własne autora.

Tablica 1. Warunki i czynniki rozwoju społeczno-gospodarczego Polski w okresie transformacji ustrojowej

Warunki i czynniki	Okres lat	Cechy
Sytuacja ludnościowa	1994–2003	Saldo migracji na 1000 mieszkańców
Infrastruktura techniczna i społeczna	1994–2003	Odsetek ludności obsługiwanej przez oczyszczalnie ścieków (%)
	1994–2003	Liczba mieszkań na 1000 mieszkańców
	1994–2003	Liczba absolwentów szkół maturalnych na 1000 mieszkańców
	1994–2003	Wydatki inwestycyjne samorządów gminnych w zł na mieszkańca
Struktura gospodarcza	1995–2003	Udział pracujących w usługach (%)
Otoczenie biznesu	1994–2003	Liczba podmiotów sekcji J i K na 1000 podmiotów gospodarczych
Klimat społeczny	1994–2003	Liczba zakładów osób fizycznych na 1000 mieszkańców
	1994–2003	Liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych na 10 tys. mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne autora na podstawie: Z. Chojnicki, T. Czyż, 2004.

podstawowego układu odniesienia ma jednak bardzo poważne implikacje dla doboru analizowanych cech rozwoju społeczno-gospodarczego. Zasób dostępnych danych w systemie statystyki publicznej odnoszący się do tego szczebla administracji nie odpowiada potrzebom badawczym, szczególnie w odniesieniu do zagadnień gospodarczych. Z tego powodu analizie nie poddano tak powszechnie stosowanych wskaźników, jak na przykład poziom PKB na mieszkańca, wartość produkcji sprzedanej

przemysłu czy poziom przeciętnego wynagrodzenia. Niemniej udało się stworzyć zestaw cech reprezentujących uwarunkowania i czynniki aktywizacji rozwoju społeczno-gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej⁹. W niniejszym opracowaniu zaprezentowano wyniki analiz części z nich (tabl. 1).

⁹ Doboru cech dokonano zgodnie z propozycją: Chojnicki Z., Czyż T., 2004, *Główne aspekty regionalnego rozwoju społeczno-gospodarczego*, [w:] J. J. Parysek (red.), *Rozwój regionalny i lokalny w Polsce w latach 1989–2002*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

Zmiany w poziomie rozwoju pomiędzy aglomeracją Trójmiasta a pozostałym obszarem Pomorza

Wzrost różnic pomiędzy poziomem rozwoju aglomeracji Trójmiasta a pozostałego obszaru województwa pomorskiego odnotowano w przypadku pięciu z dziewięciu analizowanych wskaźników (tabl. 2). W okresie lat 1999–2003 wzrosły one w odniesieniu do wskaźników: salda migracji, liczby mieszkań, udziału pracujących w usługach, gęstości instytucji otoczenia biznesu (podmioty z sekcji J i K PKD), oraz poziomu przedsiębiorczości (zakłady osób fizycznych). W pozostałych czterech przypadkach różnice w poziomie wskaźników, dzielące aglomerację Trójmiasta i pozostały obszar województwa, uległy zmniejszeniu.

Ocenę skali zmian w zróżnicowaniach wewnątrzregionalnych umożliwia porównanie procesów polaryzacji w województwie pomorskim ze zmianami, jakie zaszły w wybranych pięciu województwach. O skali zmian na Pomorzu w odniesieniu do tych właśnie regionów informuje lokata województwa pomorskiego. Najwyższy wzrost zróżnicowania w stosunku do grupy porównawczej odnotowano w przypadku salda migracji (tabl. 2). Był on rezultatem wyraźnego wzrostu wartości omawianego wskaźnika w aglomeracji Trójmiasta. Na pozostałym obszarze saldo migracji nie uległo zmianom, pozostając wyraźnie ujemne. Analiza zmian w czasie wskazuje, że wyraźny wzrost zróżnicowań salda migracji nastąpił w drugiej połowie

Tablica 2. Zmiany w poziomie wybranych wskaźników rozwoju społeczno-gospodarczego aglomeracji Trójmiasta i pozostałego obszaru województwa pomorskiego w okresie lat 1994–2003

	Stan 1994	Różnica 1994	Stan 2003	Różnica 2003	Zmiana różnicy 1994–2003	Lokata
Saldo migracji na 1000 mieszkańców						
Aglomeracja Trójmiasta	1,5	3,0	2,4	3,9	0,9	1
Pomorze (bez A.T.)	–1,5		–1,5			
Odsetek ludności obsługiwanej przez oczyszczalnie ścieków (%)						
Aglomeracja Trójmiasta	83,5	46,1	90,8	27,8	–18,3	6
Pomorze (bez A.T.)	37,4		63,0			
Liczba mieszkań na 1000 mieszkańców						
Aglomeracja Trójmiasta	306	34,7	353	58,4	23,6	4
Pomorze (bez A.T.)	271		295			
Liczba absolwentów szkół maturalnych na 1000 mieszkańców						
Aglomeracja Trójmiasta	7,7	2,1	10,3	1,9	–0,3	5
Pomorze (bez A.T.)	5,6		8,4			
Wydatki inwestycyjne samorządów gminnych w zł na mieszkańca						
Aglomeracja Trójmiasta	88	7,4	259	–1,1	–8,5	5
Pomorze (bez A.T.)	81		260			
Udział pracujących w usługach (%)						
Aglomeracja Trójmiasta	60,2	7,5	67,9	12,9	5,4	2
Pomorze (bez A.T.)	52,6		55,0			
Liczba podmiotów sekcji J i K na 1000 podmiotów gospodarczych						
Aglomeracja Trójmiasta	134	51,2	240	58,1	6,9	6
Pomorze (bez A.T.)	83		182			
Liczba zakładów osób fizycznych na 1000 mieszkańców						
Aglomeracja Trójmiasta	45	6,4	91	22,2	15,8	2
Pomorze (bez A.T.)	38		68			
Liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych na 10 tysięcy mieszkańców						
Aglomeracja Trójmiasta	6,3	4,3	20,8	3,1	–1,2	5
Pomorze (bez A.T.)	2,0		17,7			

Źródło: Opracowanie własne autora.

badanej dekady (rys. 2). W tym czasie odnotowano nie tylko wyraźny wzrost migracji do aglomeracji Trójmiasta, ale również jego spadek na pozostałych obszarach województwa. Warto podkreślić, iż dodatnie saldo obserwowane w całej aglomeracji Trójmiasta odnotowano w sytuacji, w której ujemne wartości tego wskaźnika cechowały największe miasto – Gdańsk. Zestawienie tych dwóch faktów wskazuje na intensywne procesy suburbanizacji, których podstawowym mechanizmem jest migracja mieszkańców z miast centralnych na obrzeża aglomeracji.

Wysoki wzrost zróżnicowań w układzie aglomeracja Trójmiasta-pozostały obszar województwa odnotowano również w przypadku odsetku pracujących w usługach. Co prawda jego wzrost nastąpił w obydwu obszarach, jednak był wyraźnie wyższy w aglomeracji Trójmiasta (tabl. 2). W całej badanej dekadzie wzrost ten był mniej więcej równomierny.

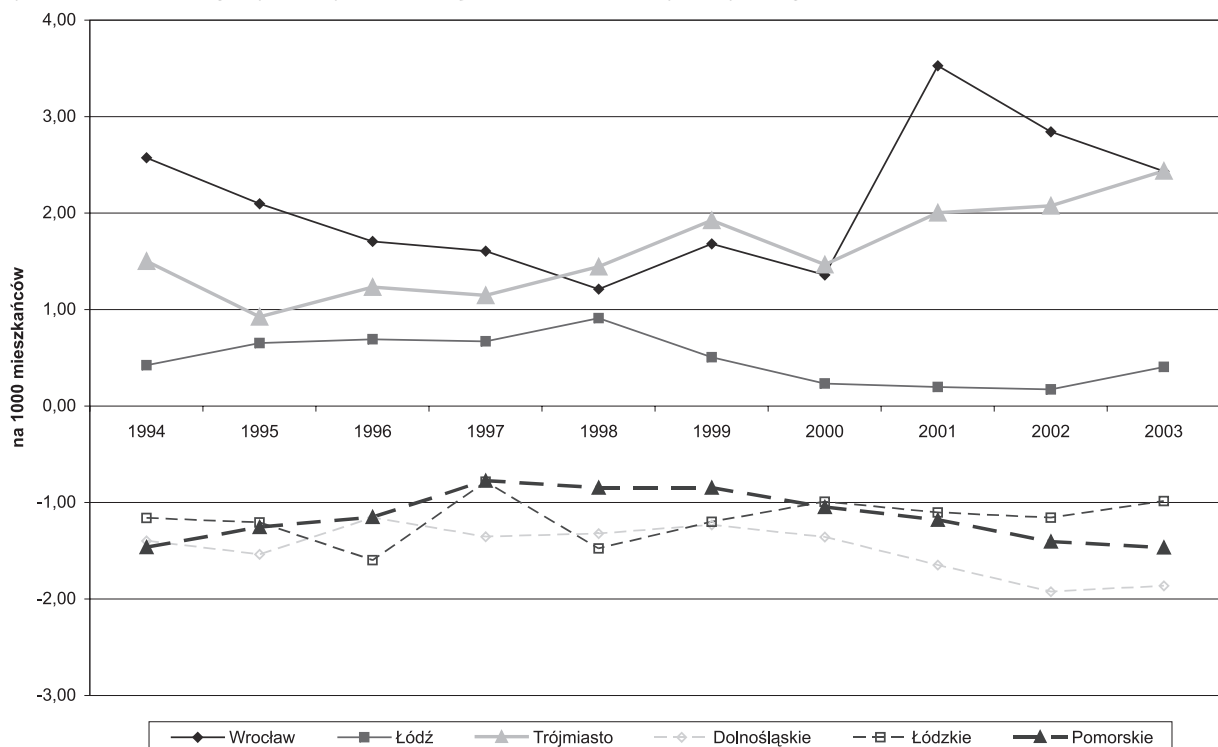
Wyraźny wzrost zróżnicowań cechował także liczbę zakładów osób fizycznych na 1000 mieszkańców. Wskaźnik ten ukazuje zmiany w poziomie przedsiębiorczości, który jest z kolei ważną składową oceny klimatu społecznego. Poziom przedsiębiorczości wzrósł zarówno w aglomeracji Trójmiasta, jaki i poza nią. Był on wyraźnie wyższy w centrum regionu. W badanym okresie aglomeracja Trójmiasta pod względem poziomu przedsiębiorczości znacznie zmniejszyła dystans do ośrodka poznańskiego i prawie zrównała się z aglomeracją Krakowa (rys. 3). Znaczny wzrost, jak na obszary położone

poza dużymi miastami, odnotowała również pozostała część województwa pomorskiego. Już w 1997 roku wyprzedziła ona pod względem poziomu przedsiębiorczości położone poza zasięgiem aglomeracji Krakowa obszary małopolskie i prawie zrównała się z Wielkopolską.

Jak już wspomniano, odnośnie zróżnicowań wartości pomiędzy aglomeracją Trójmiasta a resztą województwa odnotowano spadek czterech wskaźników. Na tle pozostałych pięciu województw spadek ten w zakresie wszystkich wskaźników był wyraźny. Dotyczył on w szczególności odsetku ludności obsługiwanej przez oczyszczalnie ścieków. Aglomeracja Trójmiasta cechowała się wysokim odsetkiem obsługiwanej ludności już w 1994 roku, a więc na początku badanego okresu. W ciągu dekady odnotowano dalszy wzrost, który siłą rzeczy nie mógł być zbyt duży. Wyraźny rozwój systemów oczyszczania ścieków odnotowano natomiast na pozostałych obszarach województwa. Nastąpił on już w pierwszej połowie omawianej dekady. Szybka poprawa stanu wód powierzchniowych była niezbędnym warunkiem rozwoju turystyki, która w województwie pomorskim w tym okresie zaczęła nabierać znaczenia jako istotna gałąź gospodarki.

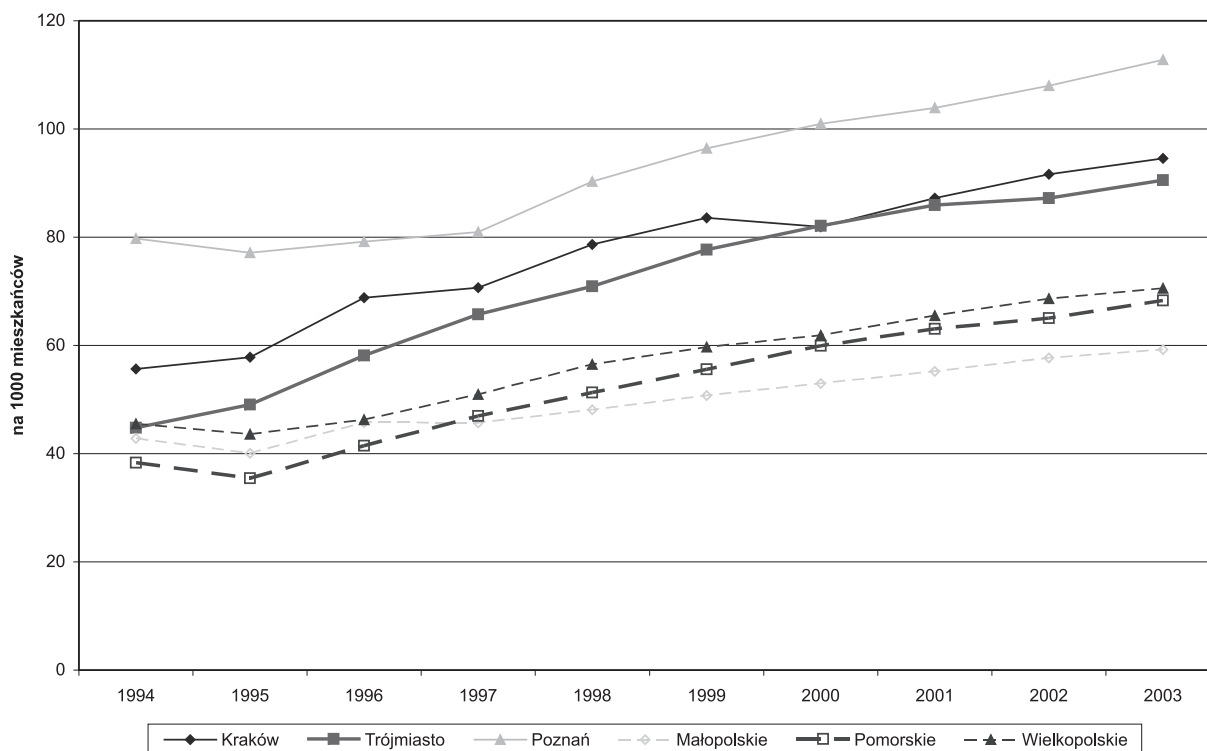
Zróżnicowanie pomiędzy aglomeracją Trójmiasta a pozostałym obszarem województwa zniwelowane zostało w przypadku nakładów inwestycyjnych samorządów gminnych. Nie był to jednak tylko efekt wyższego ich wzrostu poza aglomeracją. Po części wynikał ze zmian

Rysunek 2. Saldo migracji w województwie pomorskim na tle wybranych regionów w latach 1994–2003



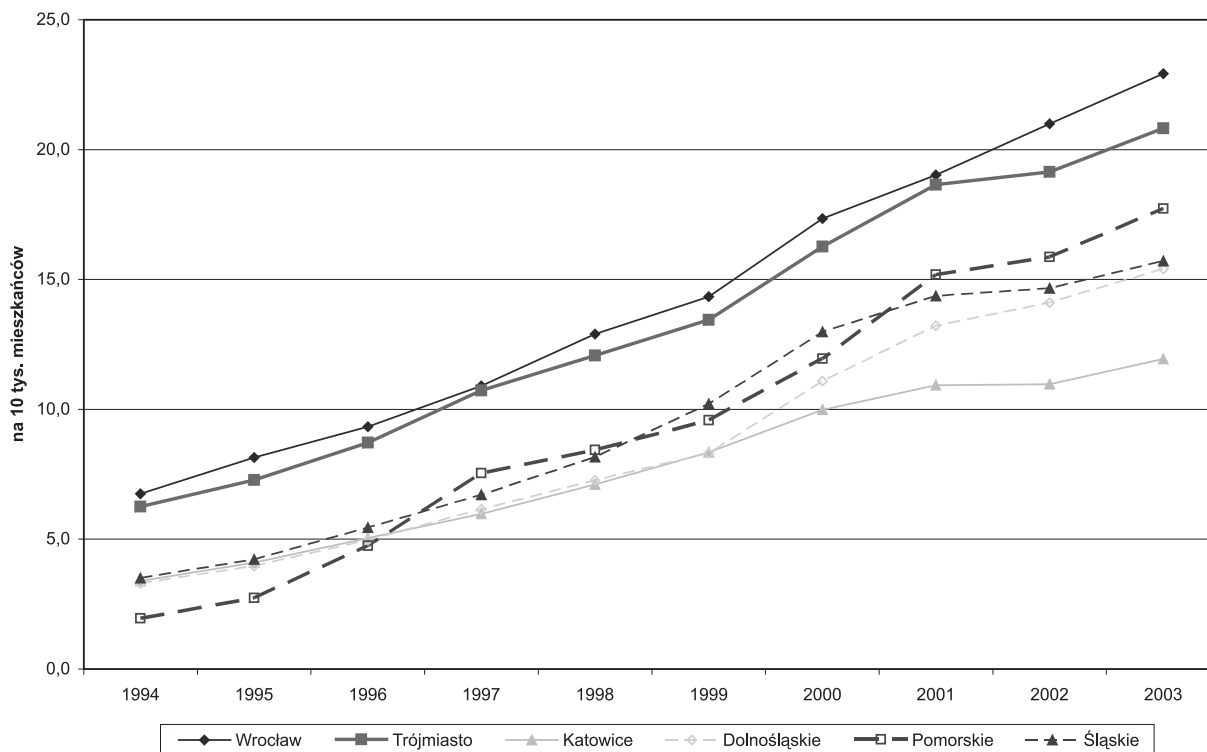
Źródło: Opracowanie własne autora.

Rysunek 3. Liczba zakładów osób fizycznych w województwie pomorskim na tle wybranych regionów w latach 1994–2003



Źródło: Opracowanie własne autora.

Rysunek 4. Liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych w województwie pomorskim na tle wybranych regionów w latach 1994–2003



Źródło: Opracowanie własne autora.

ustroju samorządowego. Rosnąca liczba obowiązków nakładanych na samorządy odczuwalna szczególnie w przypadku miast (które oprócz funkcji przypisanych do poziomu gminy zaczęły również wypełniać zadania powiatów) nałożyła się na ograniczone dochody wynikające z recesji gospodarczej, mającej miejsce w końcu badanej dekady. W efekcie samorządy dużych miast musiały ograniczyć skalę inwestycji. Również w przypadku gęstości instytucji pozarządowych odnotowano spadek zróżnicowań pomiędzy Trójmiastem i pozostałym obszarem województwa pomorskiego. Następował on sukcesywnie przez całą badaną dekadę. W latach 2001–2003 spadkowi temu sprzyjało osłabienie wzrostu wartości analizowanego wskaźnika, które wyraźniej zaznaczyło się w aglomeracji Trójmiasta (rys. 4). Pozostały obszar regionu na tle innych, podobnych obszarów cechował się wysokim przyrostem gęstości instytucji pozarządowych.

Wnioski

Przedstawiona powyżej analiza zmian skali zróżnicowań w województwie pomorskim wskazuje, że polaryzacja rozwoju dotyczyła jedynie wybranych aspektów rozwoju społeczno-gospodarczego. W szczególności cechowała ona procesy rozwoju zorientowane rynkowo. W przypadkach, gdzie istotną rolę odgrywały korzyści skali i aglomeracji, obserwowano wyraźny wzrost zróżnicowań rozwoju pomiędzy aglomeracją Trójmiasta a pozostałym obszarem województwa. W innych aspektach, których rozwój w dużej mierze zależał od aktywności lokalnych samorządów, zróżnicowania nie rosły, a często nawet spadały. Dobrym przykładem jest tu rozwój systemów oczyszczania ścieków czy przekształcenia w szkolnictwie prowadzące do wzrostu odsetku absolwentów szkół maturalnych.

W kontekście zróżnicowań rozwoju, ich wzrostu bądź spadku, bardzo często pojawia się kwestia wartościowania tego procesu. Z reguły wzrost zróżnicowań przestrzennych uważa się za niepożądany, bo jest on jednym ze źródeł wzrostu dysproporcji społecznych. Z drugiej strony każdy spadek tego zróżnicowania nie może być na zasadzie odwrotności oceniany pozytywnie. Trudno bowiem za

pozytywne uznać zjawisko spadku zróżnicowań wynikające ze stagnacji ośrodka regionalnego. W województwie pomorskim tego typu spadek odnotowano do pewnego stopnia w przypadku odsetku osób obsługiwanych przez oczyszczalnie ścieków i liczby absolwentów szkół maturalnych. Pamiętać należy, iż aglomeracja Trójmiasta już na początku badanego okresu cechowała się, jak na polskie standardy, bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturą ochrony środowiska. Z kolei spadek zróżnicowań w poziomie nakładów inwestycyjnych samorządów gminnych oraz w zakresie aktywności samorządowej był efektem bardzo pozytywnych zmian (zwłaszcza w porównaniu do innych regionów), jakie zaszły poza aglomeracją Trójmiasta.

Posiłkując się tą samą zasadą, nie każdy wzrost zróżnicowań w rozwoju regionów należy uważać za negatywny. Jeżeli obszary położone poza zasięgiem oddziaływania ośrodka regionalnego rozwijają się nie gorzej niż inne podobne jednostki, a mimo to zróżnicowania rosną, świadczy to jedynie o wysokiej dynamice ośrodka. Przykładem może tu być rozwój przedsiębiorczości w województwie pomorskim. Zróżnicowania w jej poziomie w ciągu badanej dekady wzrosły, mimo że zmiany, jakie w tym okresie odnotowano poza aglomeracją Trójmiasta w porównaniu z innymi podobnymi obszarami, były duże. Suma sumarum wzrost przedsiębiorczości w aglomeracji Trójmiasta był najwyższy w grupie porównywanych województw. Zwyżka zróżnicowań była więc efektem sukcesu Trójmiasta, a nie powolnego rozwoju pozostałego obszaru regionu.

Podsumowując powyższą analizę, można zatem sformułować przynajmniej dwa ogólne wnioski. Po pierwsze, rozwój nie musi oznaczać polaryzacji. Są oczywiście dziedziny bardziej podatne na ten proces, niemniej nie dotyczy on wszystkich aspektów rozwoju społeczno-gospodarczego. Po drugie, polaryzacji nie można jednoznacznie oceniać jako zjawiska negatywnego, szczególnie kiedy jest to efekt dynamicznego rozwoju ośrodka regionalnego. Poza tym polaryzacja rozwoju w okresie transformacji ustrojowej była również objawem umacniania się gospodarki rynkowej i dostosowania lokalizacji działalności gospodarczej do jej praw.

TRÓJMIASTO – KALININGRAD – BIPOLARNY EUROPOL?

Wśród szybko rozwijających się form współpracy i budowania nowych powiązań zapoczątkowanych przemianami politycznymi lat 90. XX wieku intensywnie zaczęły rozwijać się kontakty transgraniczne. Są one niezwykle ważne, gdyż zainicjowały przełamywanie wzajemnych barier i uprzedzeń. Stale tworzą też formalne i nieformalne kontakty międzyludzkie, zwłaszcza pomiędzy społecznościami lokalnymi. Wspólnemu dziedzictwu historycznemu towarzyszy często podobieństwo funkcjonalne i strukturalne obszarów, które rozpoczęły współpracę, stopniowe i powolne osłabianie efektu granic państwowych oraz aktywizacja ekonomiczna regionów przygranicznych¹. Kontakty transgraniczne pozwalają na przewyższanie barier i ograniczeń gospodarczych. Jest to widoczne także na granicach morskich.

Jednym ze strategicznych celów rozwoju Polski jest aktywne otwarcie na Europę. Przestrzeń polska ma być konkurencyjna, innowacyjna i efektywna, czysta ekologicznie oraz zróżnicowana i zdecentralizowana w ramach unitarnego państwa demokratycznego. Polska może stać się ważnym ogniwem integrującym w naszej

¹ T. Borys, Z. Panasiewicz, *Panorama Euroregionów*, Urząd Statystyczny w Jeleniej Górze, Jelenia Góra 1997, s. 33–34.

Tadeusz Palmowski

*Instytut Geografii
Uniwersytet Gdański*

części kontynentu. W sensie gospodarczym i społecznym możemy stanowić ważny element stabilizujący sytuację w rozwijającej się wschodniej jego części oraz na styku bogatej i rozwiniętej społecznie, gospodarczo i technologicznie Europy Zachodniej i Północnej.

Inicjatywy współpracy na granicach naszego kraju rozwijają się na trzech poziomach: lokalnym, regionalnym i krajowym. Wykreowały się tam euroregiony oraz inne struktury współpracy transgranicznej (związki, stowarzyszenia). Wspólne programy infrastrukturalne, kulturalne, oświatowe i ekologiczne harmonizuje się z koncepcjami rozwoju przestrzennego danego terenu. W tej sytuacji coraz mniej zasadne staje się traktowanie krajowych systemów osadniczych jako układu zamkniętego. Dąży się do tego, aby krajowe systemy osadnicze weszły w układy podsystemów ponadkrajowych w taki sposób, by nie zostały zepchnięte na peryferia międzynarodowej przestrzeni gospodarczej.

Po przeciwnych stronach Zatoki Gdańskiej położone są dwa układy osadnicze. Po zachodniej stronie kształtująca się metropolia trójmiejska, po wschodniej metropolia kaliningradu. Zatoka Gdańska i związany z nią Zalew Wiślany (wraz z sąsiednim terenem lądowym) stanowi granicę państwową pomiędzy Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej i Rzeczpospolitą Polską. Oba kształtujące się nad Zatoką Gdańską ośrodki przez ponad pięćdziesiąt lat, pomimo dzielących ich zaledwie 160 km, nie utrzymywały kontaktów.

Poszerzenie Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku spowodowało, że Bałtyk stał się morzem wewnętrznym Unii. Bliskość geograficzna, nadmorskie położenie, relatywnie niezła infrastruktura komunikacyjna, rozwój przejść granicznych zarówno lądowych, jak i morskich to przesłanki wskazujące na szczególne możliwości rozwoju współpracy transgranicznej pomiędzy północno-wschodnimi województwami Rzeczypospolitej Polskiej i Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Do niedawna czynnikiem sprzyjającym był korzystny rozwój kontaktów na szczeblu rządowym pomiędzy oboma krajami. Należy mieć nadzieję, że występujące w ostatnim czasie napięcia będą sukcesywnie zastępowane przez konstruktywną dla obu stron współpracę.

Od 1991 roku, gdy podpisano pierwsze porozumienia, rozpoczęła się współpraca nie tylko na płaszczyźnie oficjalnej, ale i poza nią. Zaktywowały się bowiem poszczególne gminy i miasta, przedsiębiorstwa i organizacje pozarządowe².

² E. Romanowska, B. Samojłowicz, (red.), *Polsko-rosyjska współpraca transgraniczna – raport*, Forum przyjaznego Sąsiedztwa, Wspólnota Kulturowa „Borussia”, Olsztyn 2004. s.68 i następne.

Kształtująca się metropolia trójmiejska zdeterminowana jest dwoma czynnikami decydującymi o jej rozwoju. Czynnikiem geograficznym wynikającym z nadmorskiego położenia i czynnikiem historycznym względnie niezależnego rozwoju trzech dużych miast tworzących jądro metropolii: Gdańska – historycznego centralnego ośrodka Pomorza, Gdyni – młodego miasta powstałego w 1926 roku jako zaplecza portu będącego konkurencją dla zdominowanego przez Niemców Gdańska i Sopotu – kameralnego kurortu powstałego na przełomie XIX i XX wieku³. Ta trójędrowa struktura osadnicza tworzy związek funkcjonalny określany jako Trójmiasto. Po Drugiej Wojnie Światowej koneksje między trzema miastami leżącymi nad brzegami Zatoki Gdańskiej stały się bardzo ścisłe, tworząc faktycznie metropolię trójmiejską, która w miarę rozwoju gospodarczego Wybrzeża rozszerzyła się o sąsiednie miasta. Obecnie układ silnie zintegrowany obejmuje siedem miast: Gdańsk, Gdynię, Sopot, Rumie, Redę, Wejherowo i Pruszcz Gdański. W szerszym pojęciu do regionu metropolitalnego należy także funkcjonalnie Elbląg, bezpośredni sąsiad Kaliningradu.

Pozycja Kaliningradu jest unikatowa pod względem historycznym, ekonomicznym i geopolitycznym. Ta dawna część Prus Wschodnich zlokalizowana jest 600 km od Rosji (do której dzisiaj należy). Z drugiej strony Obwód położony jest stosunkowo niedaleko od wysoko rozwiniętych regionów Europy Zachodniej. Rozpad ZSRR sprawił, że region, który przez dziesięciolecia był zamkniętą bazą wojskową i do roku 1991 pozostawał całkowicie odizolowany od Zachodu, ponownie znalazł się w centrum dyskusji europejskich. Po odzyskaniu niepodległości przez Litwę obwód został nadbałtycką eksklawą. Po rozszerzeniu Unii Europejskiej i NATO w kierunku wschodnim eksklawa kaliningradzka stała się „rosyjskim oknem w Unii Europejskiej”.

Metropolia Kaliningradu zdeterminowana została czynnikami geograficznymi, historycznymi i geopolitycznymi, jednak znacznie różniącymi się od tych, które cechują Trójmiasto. Najważniejszym miastem Obwodu jest Kaliningrad, w którym koncentruje się 46% ludności i 60% potencjału przemysłowego⁴. Kaliningrad to ponad czterystutysięczne⁵ stare, historyczne miasto usytuowane nad Pregołą w pobliżu jej ujścia do Zalewu Wiślanego. Jest dawną stolicą Prus Wschodnich, zniszczoną w końcu

³ T. Parteka, *Planowanie strategiczne w równoważeniu struktur regionalnych*, Studia KPZK PAN, t. CVIII, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, s.138.

⁴ G. Fiodorow, V. Korneyevets, *Multilevel Interests for the Development of Kaliningrad Region as an Enclave Territory of Russia*, IOR-Schriften, nr 17/1996, s.45.

⁵ 421 tysięcy mieszkańców w roku 2001.

Drugiej Wojny Światowej, przekazaną ZSRR na mocy postanowień konferencji poczdamskiej.

W skład liczącej 650 tysięcy mieszkańców aglomeracji kaliningradzkiej wchodzi także miasta przemysłowe: Czerniachowsk, Sowieck, miasta portowe: Bałtyjsk i Swietły, kurorty: Swietłogorsk i Zielenogradsk oraz Polesk i Gusiew.

Obecne przemiany zachodzące nad Pregołą napawają sporą nadzieją, w mniejszym stopniu niepokojem. Współczesny, należący do Rosji Kaliningrad znajduje się w stanie ciągłych przemian prawie we wszystkich dziedzinach życia. Odcięty przez dziesięciolecia od świata energicznie nadrabia obecnie dotychczasowe zaniedbania gospodarcze i kulturalne. Próba odcięcia miasta od jego przeszłości zakończyła się niepowodzeniem. Na naszych oczach powraca ono do swoich korzeni, chociaż o odmiennym rodowodzie państwowym i etnicznym⁶. W przeszłości Królewiec zajmował ważne miejsce w dziejach kultury polskiej⁷.

Wobec zachodzących w Polsce przemian gospodarczych politycznych i społecznych oraz postępującego procesu integrowania z gospodarką europejską i światową, polityka regionalna nabiera nowego wymiaru. Wyraża się to w nowoczesnym, zintegrowanym podejściu do rozwoju regionalnego. Jedną z podstawowych cech tego podejścia jest mobilizowanie potencjału gospodarczego, naukowego i kulturalnego poprzez współpracę, dialog i koordynację działań różnych aktorów sceny regionalnej (integracja wewnętrzna) i międzynarodowej (integracja zewnętrzna). Prowadzi to do powstawania złożonych układów sieciowych.

Bardzo ważnym zjawiskiem wzbogacającym efektywną gospodarkę regionalną jest proces metropolizacji, który dokonuje się również poprzez tworzenie sieci współpracy i współzależności. Na proces ten składają się instytucje i zachodzące pomiędzy nimi relacje społeczne, gospodarcze (formalne oraz nieformalne), które przybierają różnorodne formy: porozumień partnerskich, aliansów technologicznych, finansowych i handlowych. Taka różnorodność podmiotów, dziedzin, poziomów i kierunków wzajemnych oddziaływań

tworzy tak zwaną gęstość instytucjonalną⁸, wyrażającą się nie tyle w liczbie organizacji, co w intensywności i jakości powiązań między nimi. To właśnie instytucje i generowane przez nie zdarzenia są węzłami w strukturze sieciowej będącej podstawą tworzenia i funkcjonowania metropolii.

Nowa sytuacja geopolityczna stworzyła dobre warunki do kształtowania zrębów nowej metropolii skupionej wokół Zatoki Gdańskiej. Głównymi ośrodkami tej bicentrycznej metropolii byłyby: Kaliningrad i Trójmiasto. Metropolie według A. Kuklińskiego powinny być zakorzenione w otaczającym je regionie; zintegrowane wewnętrznie w aspekcie społecznym, gospodarczym, politycznym i kulturowym, a jednocześnie powinny dynamizować i rozwijać układy powiązań zewnętrznych, otwierając nowe pola współpracy i konkurencji, między innymi w ramach procesów integracji europejskiej. Efektywność takich metropolitalnych sieci zależy w dużej mierze od stopnia ich komunikatywności – przepływu informacji, jak również od spójności, to znaczy stopnia wspólnoty interesów całej sieci i jej elementów⁹.

Metropolie, zgodnie z wieloma definicjami, to aglomeracje miejskie liczące co najmniej pół miliona mieszkańców. Najważniejsze cechy miasta-metropolii zestawione zostały przez Jałowickiego (ramka na następnej stronie).

Wstępne badania wykazują, że znaczna część przedstawionych cech spełniana już jest przez Trójmiasto, nieco mniejsza przez Kaliningrad.

Analizy przeprowadzone przez Kucińskiego, Kudłacza, Markowskiego i Ziobrowskiego wskazują na możliwość i potrzebę zintegrowania polskich aglomeracji w odpowiednio ukształtowane układy bipolarne. Leży to także w interesie Unii Europejskiej, której potrzebne są nowe regiony wzrostu, dające jednocześnie możliwość ekspansji na wschód. Jednym ze sposobów pokonywania problemów rozwoju dużych miast jest zmiana struktury przemysłu oraz struktury funkcjonalnej. Mowa o problemach związanych ze zmianą tradycyjnych czynników lokalizacji wykształconych w historycznym procesie rozwoju i przejścia do nowoczesnych czynników lokalizacyjnych wyższego rzędu („miękkich”), dotyczących społecznych i psychicznych cech kapitału ludzkiego, otoczenia biznesu, klimatu przedsiębiorczości i innowacyjności. Jednym z narzędzi rewitalizacji tych miast jest zmiana układu ich powiązań i pozycji przestrzennych oraz roli w systemie

⁶ J. Jasiński, *Historia Królewca*, Książnica Polska, Olsztyn 1994, s.276.

⁷ Na uniwersytecie zwanym Albertyna studiowało wielu Polaków, zwłaszcza w XVI i XVII wieku. W 1744 roku na 1032 studentów aż 283 wywodziło się z terenów Rzeczypospolitej. Wielu z nich pochodziło między innymi z Gdańska, Elbląga, Braniewa, Tczewa, Malborka, Grudziądza, Torunia, Olsztynka i Ełku. Najwybitniejszym polskim studentem uniwersytetu królewieckiego był poeta Jan Kochanowski. W ciągu ponad czterystu lat na Albertynie uzyskało wykształcenie wielu późniejszych wybitnych przedstawicieli organizacji samorządowych, administracyjnych, duchownych, nauczycielskich i innych, którzy w dziejach Pomorza odegrali znaczącą rolę. Do najbardziej znanych należał Florian Ceynowa.

⁸ J. Hausner, *Modele polityki regionalnej w Polsce*, Studia Regionalne i Lokalne, nr 1 (5) 2001, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego.

⁹ B. Jałowicki, *Miasta w sieciach*, [w:] J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), *Kształtowanie ładu przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej III RP*, Biuletyn KPZK PAN, zeszyt 193, Warszawa 2001.

Podstawowe cechy miasta-metropolii:

1. Przyjmuje pochodzące z zagranicy czynniki produkcji, inwestycje, siłę roboczą oraz towary i usługi.
2. Gości zagraniczne firmy, siedziby i filie międzynarodowych przedsiębiorstw, banków, instytucje pozarządowe, naukowe i oświatowe (szkoły) oraz uniwersytety o znacznym udziale studentów cudzoziemców, a także placówki dyplomatyczne.
3. Eksportuje czynniki produkcji: przedsiębiorstwa, banki i inne instytucje społeczno-gospodarcze, kulturalne i naukowe.
4. Jest bezpośrednio połączone siecią transportu i komunikacji z zagranicą, systemem autostrad, szybkich kolei, lotnisk międzynarodowych.
5. Ma rozbudowaną „infostrukturę” i cechuje się intensywną komunikacją z zagranicą przez ruch pocztowy, telekomunikacyjny i turystyczny.
6. Ma rozwinięty sektor usług nastawionych na zagranicznych klientów: centra kongresowe i wystawiennicze, luksusowe hotele, szkoły międzynarodowe, wysokiej jakości pomieszczenia biurowe, międzynarodowe kancelarie prawnicze, międzynarodowe instytucje naukowe.
7. Znajdują się na jego obszarze środki masowego przekazu o zasięgu ponadkrajowym (gazety, magazyny, radio, telewizja).
8. Organizowane są regularnie różnego typu międzynarodowe spotkania: kongresy, wystawy, festiwale, imprezy sportowe i artystyczne z udziałem zagranicznych zespołów teatralnych.
9. Znajdują się instytucje krajowe i regionalne zajmujące się relacjami zagranicznymi i mającymi międzynarodową markę, jak na przykład stowarzyszenia czy kluby sportowe.
10. Przez miejskie instytucje publiczne lub prywatne uprawiana jest, za pośrednictwem własnych przedstawicielstw w innych miastach za granicą, paradyplomacja: służy temu także członkostwo w organizacjach międzynarodowych, jak na przykład stowarzyszenia miast bliźniaczych czy metropolii.

osadniczym. Rozwinięciem tego kierunku jest tworzenie układów bipolarnych i nadanie priorytetu powiązaniom z drugim miastem. Warunkiem działania takiego systemu jest wyzbycie się wzajemnych animozji i dążenia do dominacji przez lokalne społeczności, instytucje, podmioty gospodarcze i władze publiczne.

Działalność usługowa instytucji, podmiotów gospodarczych i urzędów technicznych znajdujących się w jednej aglomeracji pozwoli na bardziej racjonalny przebieg procesów w drugim mieście.

Specjalizacja i kooperacja w zakresie produkcji przemysłowej umożliwi lepsze wykorzystanie istniejących zasobów majątku trwałego, kapitału ludzkiego oraz zwiększenie innowacyjności i konkurencyjności przemysłu zlokalizowanego w obu miastach. Jednocześnie powstaną warunki do lokalizacji nowych rodzajów wytwórczości i restrukturyzacji przemysłu.

Integracja aglomeracji w formie układów bipolarnych może też być czynnikiem hamującym procesy dezurbanizacji, których skutkiem jest pogarszanie się substancji mieszkalnej i infrastruktury, ujemny przyrost naturalny, relatywnie niskie dodatnie saldo migracji oraz postępująca depopulacja i pogarszanie się struktury demograficznej.

W proponowanym układzie bipolarnym polem korzystnej współpracy może być także turystyka.

Regiony zintegrowane powinny być silniejszymi ośrodkami innowacji niż prosta suma potencjałów miast je tworzących, i to nie tylko w skali krajowej, ale i bałtyckiej. Korzyść układu bipolarnego wynika z synergii zasobów, polegającej na wspólnym użytkowaniu infrastruktury, generowaniu wielkiego rynku, szybszej cyrkulacji kapitału, zasobów ludzkich, informacji i produktów uzależnionego od stopnia wykształcenia, rozwinięcia i jakości infrastruktury.

Stworzenie zintegrowanego regionu metropolitalnego jest przedsięwzięciem kosztownym, skomplikowanym i długotrwałym. W tworzeniu jego infrastruktury technicznej rolę inspirującą i koordynującą powinny odgrywać państwa, a także samorządy oraz kapitał prywatny zarówno krajowy, jak i zagraniczny.

Pierwszym etapem tworzenia infrastrukturalnych przesłanek rozwoju bipolarnego regionu metropolitalnego i budowania jego konkurencyjności jest więźka łącząca oba rządy i urzędy transportowych i komunikacyjnych.

Perspektywy rozwoju układu bipolarnego Trójmiasto – Kaliningrad

W roku 2007, poza istniejącymi dotychczas połączeniami drogowymi i kolejowymi łączącymi Gdańsk i Kaliningrad, ma zostać uruchomiona droga ekspresowa Gdańsk-Kaliningrad będąca częścią Pan-Europejskiego Korytarza nr I-A Ryga-Kaliningrad-Gdańsk.

Decyzja o modernizacji polskiej części międzynarodowego korytarza transportowego I-A zapadła w roku 2000. Fragment drogi krajowej nr 22 biegnący tym korytarzem na odcinku Elbląg-Chruściel-Grzechotki został włączony do rządowego programu dostosowania polskiej sieci drogowej do norm europejskich. Na całym odcinku Gdańsk-Elbląg-przeście graniczne Mamonowo-Grzechotki o długości 114 km zaplanowano wzmocnienie nawierzchni (przy wykorzystaniu funduszy ISPA).

Już w 1997 roku odbudowano na drodze krajowej nr 22 liczący 222 metry most na rzece Omaza w pobliżu Grzechotek. Pozostałe dwa mosty odbudowano w roku 2004. Korytarz I-A stanowi także część Via Hanseaticki – potencjalnego korytarza rozwojowego, który ma wewnętrznie integrować, poprawiać powiązania funkcjonalne, stymulować współpracę wytyczoną przez projekt tak zwanego Łuku Południowego Bałtyku. Dodatkowo rysują się możliwości uruchomienia połączeń drogą morską przy pomocy statków białej floty, promów oraz szybkich wodorotów. Dotyczy to także połączeń drogą wodną przez Zalew Wiślany. Do rozwiązania pozostał jeszcze problem otwarcia Cieśniny Piławskiej dla statków bander trzecich płynących do Elbląga.

Ze względu na intensywny rozwój ruchu granicznego pomiędzy Obwodem Kaliningradzkim a Polską, który przekroczył w roku 2005 ponad 3,8 miliona osób, plany zakładają dalszą modernizację przejść granicznych i to zarówno lądowych, jak i morskich. W celu rozwiązania problemów infrastruktury granicznej i współpracy transgranicznej następuje koordynacja gospodarowania środkami z PHARE, TACIS i Interreg III B.

Potencjalne płaszczyzny dalszego współdziałania związanego z koncepcją rozwoju układu bipolarnego i wzmocnieniem efektu synergii dotyczyć mogą takich dziedzin, jak: gospodarka morska, przemysł, handel, nauka, kultura, turystyka, ekologia, organizacje pozarządowe.

- **Dalszy rozwój powiązań transportowych i komunikacyjnych¹⁰**, w tym rozwój szybkich połączeń drogowych, kolejowych, morskich, wykorzystanie lotniska w Rębiechowie,

współdziałanie specjalistycznych terminali i portów morskich, ewentualne doprowadzenie szerokiego toru z Bogaczewa pod Elblągiem do nowego trójmiejskiego centrum logistycznego.

- **Kształtowanie pasma bądź strefy aktywności przedsiębiorczości** wzdłuż międzynarodowego korytarza transportowego Via Hanseatica pomiędzy Trójmiastem a Kaliningradem (od budowanego przejścia granicznego Grzechotki-Mamonowo II wzdłuż drogi krajowej nr 22).
- **Rozwój sektora usług międzynarodowych**, na przykład centrów kongresowych, wyposażonych w odpowiednie zaplecze logistyczne i hotelowe.
- **Kooperacja przedsiębiorstw gospodarki morskiej** – stoczni (budowa wież wiertniczych dla podmorskiego wydobywania ropy naftowej), portów, armatorów – organizowanie wspólnych połączeń żeglugowych, rybołówstwo i przetwórstwo rybne.
- **Rozwój małej i średniej przedsiębiorczości**, w tym rozwój sektora gospodarki żywnościowej.
- **Współpraca w dziedzinie rolnictwa**, w szczególności melioracji i szkolenia rolników indywidualnych.
- **Rozwój infrastruktury i otoczenia biznesu** w tym uruchomienie współpracy sektora bankowego i ubezpieczeniowego. Tworzenie regionalnych oddziałów banków, izb przemysłowo-handlowych.
- **Otwarcie na kadry specjalistów międzynarodowych** – kontynuacja tradycji otwartości hanzeatyckich miast portowych.
- **Zaopatrzenie w energię, alternatywne źródła energii.** Współpraca w budowie drugiego bloku elektrociepłowni TEC 2 w Kaliningradzie, kooperacja w ramach Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego, przetwarzanie ropy naftowej wydobywanej w Obwodzie Kaliningradzkim na lądzie i na szelfie w rafinerii gdańskiej dostarczanej drogą morską do Portu Północnego w Gdańsku.
- **Współpraca naukowa** instytutów naukowo-badawczych (na przykład Instytut Morski, Morski Instytut Rybacki), uniwersytetów, uczelni technicznych, akademii morskich, uczelni artystycznych, współpraca uczelni prywatnych reprezentujących wiele różnych dziedzin nauki. Staże naukowe, wymiana studentów i doświadczeń naukowych, wspólne prace badawcze czy wydawnictwa. Współpraca w dziedzinie nowych technologii, informatyki, biotechnologii i innych dyscyplinach badawczych. Niezbędne jest włączenie do działania Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego.

¹⁰ Ze względu na 60 lat bezskutecznych oczekiwań, na otwarcie Cieśniny Piławskiej dla jednostek innych niż polskie i rosyjskie, które będą zawiązać do portów polskiej części Zalewu Wiślanego, autor koncepcji zakłada zbudowanie kanału przez Mierzeję Wiślaną.

- **Współpraca instytucji kultury** – telewizji, prasy, wydawnictw, galerii, wymiana teatralna (filharmonie, opery, orkiestry, zespoły muzyczne), wspieranie edukacji kulturalnej, rozwój festiwali o randze bałtyckiej i europejskiej. Szczególna rola Nadbałtyckiego Centrum Kultury z Gdańska.
- **Ochrona i rewaloryzacja dziedzictwa kulturowego**, wykorzystanie doświadczeń z odbudowy starego miasta w Gdańsku i Elblągu do rewaloryzacji Kaliningradu i Bałtyjska, wspólne ratowanie ruin zamków i kościołów krzyżackich, pałaców i zespołów parkowych, a także unikatowych przykładów budownictwa. Nadawanie im nowych funkcji, odnowa i rewitalizacja urbanistyczna, rewitalizacja obiektów przemysłowych.
- **Kooperacja rzemiosła artystycznego** związanego z obróbką, oprawą, przetwarzaniem i promocją bursztynu, ceramiką dekoracyjną, szkłem artystycznym, witrażami.
- **Ochrona i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego**. Szczególnie dotyczy to Morza Bałtyckiego, Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego. Utworzenie zgodnie z zaleceniami BSPA (Obszarów Chronionych Morza Bałtyckiego) transgranicznego obszaru chronionego „Zalew Wiślany”. Budowa oczyszczalni ścieków dla Kaliningradu i wszystkich miejscowości (polskich i rosyjskich) w zlewni Zalewu Wiślanego. W części lądowej koordynowanie procesów społeczno-gospodarczych zgodnie z zasadami ekorozwoju.
- **Rozwój i promowanie turystyki** – wspólne trasy turystyczne (lądowo-wodne lub morskie), szlaki śródlądowe z Gdańska do Kaliningradu przez Elbląg i Malbork. Trasy rowerowe na całej Mierzei Wiślanej, trasy lądowo-morskie z Gdańska do Kaliningradu i dalej drogą morską do Helu i stamtąd do Gdańska. Rejsy szlakiem miast hanzeatyckich, Rozwój sieci marin i turystyki żeglarskiej na Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym. Promocja wspólnych szlaków dziedzictwa kulturowego, promocja marek turystycznych.
- **Organizowanie imprez młodzieżowych**, regat żeglarskich na całej Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym, współdziałanie klubów sportowych.
- **Wspólna organizacja zlotów żaglowców** (na przykład „Cutty Sark”), festiwali żeglarskich oraz innych przeglądów bałtyckich i europejskich.
- **Zintensyfikowanie współpracy Euroregionu Bałtyk** przez zwiększenie środków na wspólne inicjatywy i projekty.
- **Rozwijanie inicjatyw samorządowych** – dalszy rozwój procesów demokratyzacji, kształtowania świadomości ekologicznej i cywilizacyjnej regionu.

- **Współpraca organizacji pozarządowych** w kształtowaniu społeczeństwa obywatelskiego.

Wydać się, że lokalizacja bazy morskiej rosyjskiej floty bałtyckiej w Bałtyjsku i utworzenie bazy floty NATO w Gdyni może stwarzać pewne obawy. Jednak dobre stosunki polityczne i brak zewnętrznego wroga na Bałtyku pozwala sądzić, że współpracujące ze sobą floty i bazy morskie mogą być ważnym czynnikiem stabilizacji bałtyckiej. Możliwe jest także przeprowadzanie w stocznich Gdyni remontów jednostek rosyjskich.

Strona polska popiera wszelkie działania zmierzające do likwidacji barier gospodarczych i cywilizacyjnych pomiędzy obwodem kaliningradzkim a państwami regionu. Olbrzymie dysproporcje pomiędzy przylegającymi do siebie obszarami mogą być przyczyną wielu negatywnych zjawisk, a tym samym wpływać na obniżenie poziomu bezpieczeństwa.

Według ekspertów kaliningradzkich główne problemy utrudniające współpracę to:

- niestabilność ustawodawstwa federalnego i jego rozbieżność w stosunku do interesów i oczekiwań władz regionalnych,
- słabość budżetu regionalnego,
- zespolenie administracji państwowej i sfery politycznej.

Do listy tej należałoby jeszcze dodać:

- odmienne kierunki integracji regionalnej, mogące rodzić napięcia na płaszczyźnie politycznej,
- różnice w poziomie życia po obu stronach granicy i nasilające się zjawiska patologiczne związane ze współpracą międzynarodową¹¹,
- odmienne doświadczenia historyczne i związana z tym mentalność oraz systemy wartości społecznych i regionalnych,
- niewspółmiernie duża rola administracji,
- niski poziom bezpieczeństwa obrotu gospodarczego,
- wzrastająca, ale nadal zbyt mała liczba przejść granicznych, niska ich przepustowość i słaba infrastruktura drogowa.

Czynnikami sprzyjającym współpracy regionalnej Trójmiasta i Kaliningradu jest eksklawowy charakter obwodu i stosunkowo szybkie tempo prywatyzacji w Rosji. Przez Trójmiasto mogą być przenoszone do Kaliningradu (i dalej na Wschód) innowacje oraz impulsy rozwojowe.

Bipolarny układ Trójmiasto – Kaliningrad może w przyszłości stać się bałtyckim europolem. Rozwój

¹¹ PKB na głowę jest w Polsce ponad 2 razy wyższy niż w Obwodzie Kaliningradzkim.

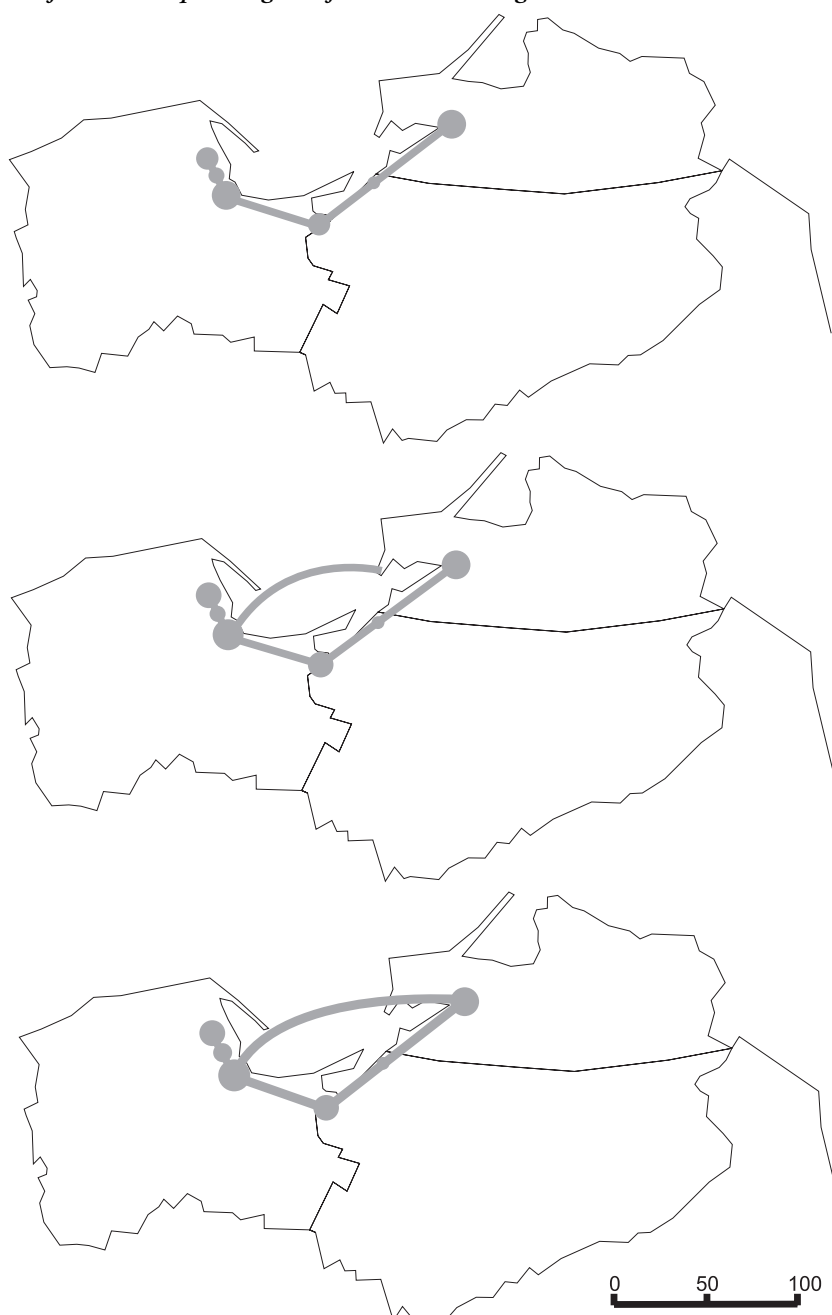
tego układu osadniczego przyczyni się do stabilnego i zrównoważonego rozwoju sieci miast położonych wokół południowego Bałtyku.

Powstanie układu bipolarnego nad Zatoką Gdańską jest możliwe przy założeniu dalszego rozwoju dobrych relacji pomiędzy Unią Europejską i Rosją. Zależy to także od tego, czy Kaliningrad i Trójmiasto potrafią wykorzystać nową sprzyjającą sytuację geopolityczną w Europie Bałtyckiej, przede wszystkim atuty geograficzne – bliskość sąsiada, wspólny Zalew Wiślany, wspólną Mierzęję Wiślaną, wzajemne powiązania województw północno-wschodnich.

Jest to jednak proces skomplikowany i długotrwały. Transgraniczne położenie regionów pomorskiego i Obwodu Kaliningradzkiego (w tym szczególnie ich centrów metropolitalnych) stanowi wielką szansę bałtycką i europejską dla tych obszarów.

Misja Metropolii Trójmiejskiej i Kaliningradzkiej ma charakter międzynarodowy o wysokiej konotacji równowagi i bezpieczeństwa europejskiego. Proces włączania Obwodu Kaliningradzkiego w sferę kooperacji europejskiej może stanowić najistotniejszy wkład Polski w budowanie nowego porządku europejskiego.

Rysunek 1. Fazy rozwoju układu bipolarnego Trójmiasto – Kaliningrad



Źródło: Opracowanie własne autora.

Młodzi o Pomorzu

<i>Łukasz Wyszynski</i>	<i>Jako mieszkaniec metropolii mogę więcej</i>	70
<i>Edyta Tombarkiewicz</i>	<i>Mobilny – niezróżnicowany</i>	73

JAKO MIESZKANIEC METROPOLII MOGĘ WIĘCEJ

O d urodzenia mieszkam w Trójmieście, a perspektywa życia, nauki i pracy w wielkomiejskim klimacie zawsze mnie pociągała i fascynowała. Nie wyobrażam sobie siebie mieszkającego na prowincji, w małym miasteczku czy na wsi. Ma to pewnie swoje zalety, lecz w konfrontacji z perspektywą rozwoju i poziomem życia, jaką oferuje duże miasto, wypada mało atrakcyjnie dla człowieka takiego jak ja. Trójmiasto i gminy do niego przyległe już teraz tworzą imponującą, spójną wewnętrznie aglomerację. Dzięki temu coraz częściej słyszymy o powstaniu metropolii, łączącej wszystkie te regiony w jeden olbrzymi kompleks, który na mapie Polski i Europy zaczyna wyglądać coraz bardziej imponująco.

Nasza metropolia połączona jest z resztą kraju i Europy. Mamy lotnisko, porty, połączenia kolejowe i autostradę w budowie. Region nasz jest miejscem krzyżowania się i łączenia ważnych szlaków handlowych, punktem tranzytowym i przeładunkowym. To wszystko powoduje rozwój gospodarczy, który jest najbardziej widocznym aspektem rozwoju metropolii. Dzięki współpracy miasta i gminy z regionu efektywniej wspierają wszelkiego rodzaju inwestycje komunikacyjne. Dla mnie jako mieszkańca tegoż regionu ważna jest nie tylko komunikacja z resztą świata, ale i w obrębie naszego „megamiasta”. Jeżeli mam załatwić coś w Gdańsku czy Rumi,

Łukasz Wyszyński

*Student II roku stosunków
międzynarodowych
Akademia Marynarki
Wojennej w Gdyni*

nie traktuje tego jako wyjazdu do innego miasta. Jest to dla mnie podróż po jednym organizmie miejskim, niejako do innej jego dzielnicy. Szybka Kolej Miejska zapewnia taki transport. Gdy spojrzymy na krajobraz przelatujący za szybą, widzimy jedno wielkie miasto. Mimo wszystko napotykam problemy, które sprawiają, że przechodzenie z miasta do miasta nie jest ani proste, ani przyjemne. Wszędzie inne bilety, taryfy i mało połączeń gwarantujących przemieszczanie się pomiędzy granicami miast. Dużo się ostatnio mówi o powstaniu wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji miejskiej. To doskonały pomysł, który nie tylko usprawni samo przemieszczanie się, ale i da mieszkańcom trójmiasta i okolic poczucie, że są obywatelami jednego regionu, metropolii.

Bardzo podobała mi się inicjatywa zorganizowania wspólnego święta trójmiejskich studentów, czyli juwenaliów. Pokazały one, jak należy współpracować w naszej metropolii, a nie prowadzić zabójczą konkurencję. Mogłem wziąć udział w wielu imprezach i mieć poczucie, że bawią się ze mną studenci z całego Trójmiasta, a nie tylko pojedynczej miejscowości czy uczelni. Pozwoliło to organizatorom zebrać większe środki i zaoferować imprezę na wysokim poziomie z perspektywą powtórki w następnych latach. Przykład ten pokazuje nie tylko kierunek rozwoju, jakim jest współpraca między miastami przy organizacji takich wydarzeń, ale pozwala utożsamiać się ludziom z całym Trójmiastem. Dla mnie i moich znajomych nie jest problemem spędzenie wieczoru w którymkolwiek mieście. Dzieje się tak dlatego, że w zasadzie z miasta nie wyjeżdżam. Zanik owych widocznych granic, wspólne inicjatywy i komunikacja sprawiają, że to, co ludziom w innych miejscach Polski wydaje się niemożliwe, tutaj nie budzi większego zdziwienia. Mogę mieszkać w Gdyni, studiować w Gdańsku, a pracować w Sopocie. Pomimo że każdy z nas ma oczywiście swoją małą ojczyznę, swoje ukochane miasto, identyfikujemy się z całym regionem, interesujemy się jego sprawami i dopingujemy przy wszystkich obiecujących, dotyczących nas inicjatywach.

Jako mieszkaniec metropolii mogę więcej. Mam większy wybór studiów, kierunków rozwoju kariery, mogę oddawać się swoim pasjom i zainteresowaniom oraz kreatywnie spędzać wolny czas. Gdy mam ochotę spędzić dzień w historycznej zabudowie Gdańska, pobawić się w sopockich klubach bądź poleżeć na gdyńskiej plaży, po prostu tam jadę. Podczas szukania pracy, rozwijania swoich zainteresowań wiem, że znajduję się w silnym i dużym skupisku miejskim, gdzie szanse na sukces są większe niż gdziekolwiek. Jak nie w jednym miejscu, to gdzie indziej, jeśli nie w tym mieście, to w drugim – wszystko w obrębie mojej metropolii. Zawsze mówiono, że duży może więcej. Jest w tym dużo prawdy. Łatwiej o fundusze

z Unii Europejskiej, pozyskiwanie inwestorów, prezentowanie i przeforsowywanie swoich racji. Dla potencjalnych inwestorów na pewno ciekawszy jest duży i silny partner, z wizją, którą konsekwentnie realizuje. Mam wrażenie, że metropolia pomorska mogłaby takim miejscem być.

Czy w takim razie metropolia oznacza koniec naszych miast? Nic z tych rzeczy. Sformalizujmy naszą współpracę tam, gdzie się zgadzamy, gdzie korzyści odniosą wszyscy, a przy tym zachowają swoją odrębność. Nie ma co bić na alarm, że nie można łączyć miast o innym charakterze, historii i znaczeniu, bo my ich nie wrzucamy do jednego worka, tylko nawiązujemy współpracę w dziedzinach, w których taką potrzebę widzimy. Dzięki temu każdy będzie mógł powiedzieć, że jedzie na wakacje do przepięknego kurortu – Sopotu, mieszka w malowniczej okolicy Gdańska, gdzie historię spotykamy na każdym kroku czy zakłada firmę w młodej, przedsiębiorczej Gdyni. Przez inicjatywę stworzenia metropolii pokażemy, że nasz region to ludzie innowacyjni, bez kompleksów, uprzedzeń, potrafiący współpracować i ułatwiać sobie życie w wielu dziedzinach. Stanie się to magnesem dla całego kraju, Europy i świata, a przy tym każde miasto zachowa, swój charakter, klimat, markę, osobowość i niepowtarzalność. Działanie w ramach metropolii to nie przypisywanie sobie sukcesów innych, tylko codzienne małe i duże działania, które docenią zwykli mieszkańcy. To inicjatywy i projekty, które nie będą identyfikowane z jednym miastem czy osobą, ale z całym regionem, które z czasem wydadzą się nam oczywiste i normalne, jak wspólny bilet, wspólny plan rozwoju gospodarczego, wspólne szkolenia, seminaria i spotkania.

Metropolia jest administracyjną, ekonomiczną i kulturalną stolicą regionu. Aktualnie takim miastem jest Gdańsk. W ramach wielkiego zjednoczenia można by ujednolicić i uprościć wiele procedur administracyjnych. Wspólne urzędy, zintegrowany system ochrony zdrowia, zarządzania kryzysowego, instytucje pomocowe działające w ramach tych samych zasad i standardów. Ścisłsza współpraca policji i straży miejskiej, nie tylko na zasadzie inicjatyw, ale i sformalizowanych umów, przyniosłaby niewątpliwie duży efekt. Wiadomo, że nie należy odbierać Gdańskowi funkcji miasta wojewódzkiego, ale część urzędów i instytucji z powodzeniem mogłaby mieć siedziby w innych punktach metropolii. Dzięki temu dostęp do nich byłby łatwiejszy, a czas poświęcony na załatwienie jakiejś sprawy skróciłby się. Można by stworzyć organizacje i instytucje pomagające w załatwianiu spraw prawnych na terenie całej metropolii. Czy nie byłoby wygodnie pójść do urzędu miasta w Rumi i zarejestrować samochód w Gdańsku, bo tam mieszkamy, a akurat jesteśmy w okolicy i mamy czas? Na pewno jednym z ciekawszych pomysłów

jest stworzenie e-miasta, czy e-metropolii. Miejsca, gdzie Internet byłby powszechny. Na przykład na terenie naszej metropolii istniałby bezprzewodowy dostęp do sieci. Byłby to z pewnością projekt przynoszący ogromne zyski. Stworzyłby on podstawy dla informatyzacji urzędów, ułatwił komunikację skoordynowanych i wspólnych działań takich instytucji, jak policja czy służba zdrowia. Poza tym, byłby to czynnik przyciągający ludzi świata biznesu i nie tylko. Nasza metropolia mogłaby w pełni zaistnieć w Internecie. Dobrze wiemy, że szybka informacja jest niezbędna przy promocji i rozwoju. Realizacja wielu pomysłów, szczególnie tych bardziej odważnych, jest na razie niemożliwa ze względu na przepisy prawne i bariery administracyjne. Są jednakże zaczątkiem dyskusji, która w przyszłości przynieść może widoczne efekty. Misją metropolii jest też usprawnianie i ujednolicanie działalności wszystkich miast członkowskich. Chciałbym tu zawrzeć wyraźną aluzję do Unii Europejskiej. Metropolia to dla mnie związek miast, powstały w celu przyspieszenia rozwoju, a nie zaniku odrębności i suwerenności.

Zjednoczenie w ramach wielkiej aglomeracji to nie tylko inwestycje, gospodarka, przedsięwzięcia czy plany. To przede wszystkim ludzie – oni tworzą i kształtują miasto, region, oni decydują, czy chcą współpracować w ramach metropolii. Młodzież studiująca na trójmiejskich uczelniach, przyjeżdżająca niejednokrotnie z różnych regionów Polski, po latach spędzonych na Pomorzu nie wyobraża sobie często innego miejsca do życia i pracy. To chyba pozytywne zjawisko. Uważam, że powstanie i rozwój metropolii powinien być skierowany głównie do młodych, chcących się kształcić ludzi, którzy korzystają z oferty edukacyjnej naszego regionu. Mamy uczelnie morskie, wojskowe, politechnikę i uniwersytet, akademię medyczną i sztuk pięknych – to bogata i ciekawa oferta zapewniająca szeroki wachlarz kierunków. To właśnie ludzie – specjaliści i eksperci – są naszym największym bogactwem. Ich doświadczenie i potencjał pozwala nam realnie myśleć o stworzeniu metropolii.

Choć jestem zwolennikiem i entuzjastą powstania wielkiej, wspólnej aglomeracji, zdaję sobie sprawę, że są pewne obawy, a może nawet mankamenty tego odważnego planu. Pomimo iż idea znana jest od dłuższego czasu, nie sposób nie odnieść wrażenia, że w wielu dziedzinach uprzedzenia i własny interes biorą górę. Cieszymy się, gdy uda się nam, a sąsiadom nie. Walka o gazoport jest tylko jednym z przykładów starego porzekadła: gdzie dwóch się bije, tam trzeci korzysta. Konkurencja tak, ale dobrze rozumiana i zdrowa, taka z której moglibyśmy czasami zrezygnować dla osiągnięcia lepszych, wspólnych wyników. Mieszkańcy miast, powiedzmy to sobie szczerze, nie darzą

się nawzajem miłością. Wolą działać i współpracować w obrębie swojego miasta. Nie jest to regułą, ale często ma miejsce. Czasami nieufni, czasami zniechęceni przez złą prasę, nie potrafimy myśleć na tyle globalnie, aby dostrzec naszych sąsiadów. Chyba, że mowa o zyskach ekonomicznych. Wtedy doceniamy szeroki rynek, jaki oferuje metropolia.

Niebagatelną rolę w rozwoju metropolii odegrają nasze regionalne media. To one będą zachęcać do współpracy, przedstawiać wspólnie zrealizowane projekty i sukcesy. Będą także ostrzegać i ukazywać błędy oraz zagrożenia płynące z istnienia i rozwoju pomorskiej metropolii.

Powstaje pytanie, jak funkcjonować będzie jednostka na tle tak ogromnego tworu, jakim jest metropolia? Czy przypadkiem nie zostaniemy przytłoczeni, nie staniemy się anonimowymi uczestnikami tego skomplikowanego organizmu? Czy metropolia nas nie przerośnie? Myślę, że nie. Mieszkańcy Trójmiasta i okolic już pokazali, że są zaradni i odważni, nie boją się wyzwań i mogą konkurować z każdym. Jeżeli zapewnimy opiekę, pomoc i perspektywę rozwoju słabszym, gorzej usytuowanym, więcej ludzi odniesie tu swój osobisty sukces.

Jak rozwój metropolii wpłynie na resztę regionu? To poważne pytanie. Od podejścia władz wojewódzkich oraz współpracy innych miast regionu, gmin i powiatów z metropolią zależy, czy będzie ona siłą napędową regionu, czy spowoduje dwubiegowość naszego „megamiasta”. Metropolia ma być wzorcem i rozpoznawalną marką regionu, ale dzięki jej sile można wypromować wiele mniejszych regionalnych inicjatyw. Wszystko zależy od współpracy i profesjonalnego podejścia władz samorządowych. Jedno jest pewne, nie możemy pozwolić, aby metropolia była ziemią obiecaną dla ludzi z zewnątrz, swego rodzaju mekką, gdzie odbywać się będą pielgrzymki „za chlebem”. Powinna być integralną częścią regionu, gdzie każdy odnajdzie satysfakcję na wszystkich poziomach działalności. To musi być zagwarantowane.

Dyskusja nad powstaniem metropolii ciągle się toczy. Czasami mówi się o tym więcej, czasami mniej. Być może sam fakt jej powstania jest już przesądzony? Może zaczyna już funkcjonować? Naszym problemem zaś jest tylko nazwanie tej rzeczywistości, którą podświadomie stworzyliśmy. Myślę, że jest w tym dużo prawdy. Region Trójmiasta i przyległych gmin ciągle się rozwija. Trzeba stworzyć warunki, żeby rozwój ten był jeszcze efektywniejszy i co ważne – kontrolowany (w pozytywnym znaczeniu tego słowa). Tylko poprzez dialog osiągniemy kompromis i wypracujemy najlepszą formułę metropolii dla Pomorza, Trójmiasta, naszych miast, dla nas – mieszkańców. Zatem do dzieła!

Edyta Tombarkiewicz

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

MOBILNY – NIEZRÓŻNICOWANY

Procesy metropolizacji prowadzą zazwyczaj do silnej segmentacji rynku pracy: podziału na wysoko wykwalifikowanych i dobrze zarabiających specjalistów oraz słabo opłacanych, zagrożonych bezrobociem pracowników niewykwalifikowanych. Ze swej natury metropolie opierają się głównie na usługach, generowaniu i transferze informacji, rzadziej zaś na produkcji. Stają się ośrodkiem wysyłającym sygnały do rozproszonych po okolicach centrów produkcyjnych, zapewniają lokalizację dla banków, kancelarii prawnych, firm konsultingowych, marketingowych i reklamowych. Wokół nich skupiają się także media, luksusowe obiekty gastronomiczne i hotelarskie o międzynarodowej klienteli.

Osoby wysoko wykwalifikowane i dobrze zarabiający specjaliści tworzą w metropolii nową klasę społeczną – klasę metropolitalną – działającą na skalę międzynarodową w obustronnej sieci wielopłaszczyznowej współpracy metropolii¹. Aglomeracje tak funkcjonujące mają w dalszej perspektywie silniejszy związek ze sobą niż z resztą kraju. Otoczenie metropolii doświadcza nadzwyczaj szybkiego procesu peryferyzacji, utrzymując wizytówkę obszaru o nisko wykwalifikowanej sile roboczej lub terenów rekreacyjnych dla bogatych mieszkańców wielkiego miasta. Krótko mówiąc, proces metropolizacji z zasady pogłębia problem zróżnicowania społecznego w regionach.

¹ Zaczepnięte z *Polish Cities and Metropolisation Processes* – Bogdan Jałowiecki, Studia Regionalne i Lokalne – wydanie specjalne 2006, Wyd. „Scholar”, Uniwersytet Warszawski.

Czy zatem korzystne okazałoby się dla Trójmiasta przyjęcie takiej formy funkcjonowania? A może rozwój polegający na utworzeniu z Gdańska, Gdyni, Sopotu oraz gmin przyległych metropolii będzie nieunikniony na drodze do umacniania sytuacji gospodarczej, politycznej i edukacyjnej Trójmiasta oraz województwa pomorskiego. Powstałe tam inwestycje będą promieniować również na regiony peryferyjne, początkowo poprzez rynek pracy, a w dalszej kolejności poprzez rozszerzanie lokalizacji inwestycji.

Metropolie rozwijają się zdecydowanie szybciej niż regiony, w których się znajdują. Po metropolii stołecznej, która w każdym prawie kraju rozkwita naturalnie, wyodrębniają się Wrocław, Poznań, Kraków oraz Trójmiasto. To ostatnie cierpi na niedobór potencjału badawczego, a jego lokalizacja nie jest zbyt korzystna. Trudno jest też podtrzymać spójną politykę rozwoju ze względu na przedstawicielstwa władz trzech odrębnych miast, które mimo odwiecznie promowanej w tym regionie idei współpracy, wolą konkurować niż tworzyć coś wspólnie. Powstaje więc kwestia utworzenia „Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego”. Warto jednak zauważyć, że twór taki powinien powstawać przede wszystkim w oparciu o tak zwany obszar integracji społecznej. W obliczu metropolizacji dotykamy bardzo ważnej kwestii zagrożenia niektórych gmin marginalizacją, a w dalszej konsekwencji – wykluczeniem społecznym. Odpowiedzią na umocnienie w ramach metropolii obszaru społecznego jest nasilająca się wraz z tymi procesami mobilność przestrzenna. Dojeżdżający pracownicy metropolii (tak zwani *commuters*), którzy przedtem nie byli w stanie pokonać trzech kilometrów dzielących ich od miejsca pracy, zaczynają pokonywać dystans przynajmniej 10 kilometrów, a bywa, że nawet i 60. Migracje za pracę i przyciąganie pracowników na stały lub czasowy pobyt w metropolii może być w przyszłości zastąpione codziennymi dojazdami do pracy. W przypadku Trójmiasta proces ten nie jest jeszcze zauważalny, choć szczególnie znaczenie miałoby tu włączenie w obszar metropolitalny nie tylko obszarów najbliższych – Wejherowa i Pruszcza Gdańskiego – ale też dalszych, takich jak Tczew. Tego rodzaju obszar, choć nie zawsze jednolity, charakteryzuje się dość wysoką integracją. Tutaj natomiast mamy do czynienia raczej z miejskim regionem funkcjonalnym, czyli obszarem funkcjonalnie związanym z miastem².

Jeśli chodzi o przepływy ludności i tak zwane powiązania społeczne metropolii, można tu mówić albo o migracjach wahadłowych (związanych z dojazdem do pracy lub zakupami towarów i usług), albo migracjach

trwałych (związanych z trwałym przemieszczaniem). Dojazdy do pracy ujęte w pierwszym typie migracji mają zwykle charakter przekraczania gmin o częstotliwości dobowej lub tygodniowej. Ta druga oznacza czasowe zamieszkanie w metropolii i powrót do miejsca pochodzenia (domu rodzinnego) średnio raz w tygodniu. Zjawisko to jest niejako wstępem do migracji trwałej. Trudno mierzalne i znacznie bardziej nieregularne są dojazdy do miasta w celu skorzystania z usług, nabycia dóbr, załatwienia spraw administracyjnych czy skorzystania z pomocy medycznej. Metropolia trójmiejska liczy około jednego miliona ludności, z czego w samym obszarze miejskim zamieszkuje aż 70%³. Rynek pracy pokrywa się w 90% z granicami metropolii. Oznacza to, że skala przyciągania trójmiejskiej metropolii jest raczej słaba w porównaniu do Warszawy, do której gotowi są dojeżdżać zarówno pracownicy niewykwalifikowani, jak i piastujący stanowiska kierownicze. Może być to związane z małą różnicą w kosztach utrzymania, wysokimi opłatami ponoszonymi z tytułu dojazdów lub z relatywnie małą różnicą w poziomie płac. PKB *per capita* jest w trójmiejskim obszarze metropolitalnym o ponad 30% większy niż średnia krajowa. Do codziennych dojazdów do pracy (większych niż 60 kilometrów) przynajmniej się jedynie niektóre gminy zlokalizowane w południowej części województwa, natomiast w gminach położonych jeszcze dalej, trudno nawet mówić o jakichkolwiek tygodniowych ruchach ludności. Oznacza to, że albo decydują się pracować za niższą pensję w obrębie gminy, albo przeprowadzają się na stałe do Trójmiasta. Jak łatwo się domyślić, jednymi z najsilniejszych są przyciągania do gmin nadmorskich oraz Pojezierza Kaszubskiego w celach turystyczno-rekreacyjnych. Istnienie metropolii miałoby tutaj niewątpliwie pozytywny oddźwięk, choć na pewno wpłynęłoby na poziom cen i ogólny wzrost kosztów pobytu w rosnącej jakości usług hotelarsko-gastronomicznych. Emigracja trwała lub czasowa do Trójmiasta spowodowana jest głównie sprawami rodzinnymi i warunkami mieszkaniowymi, dopiero potem pracą i edukacją. Wśród pracowników napływających z sąsiednich gmin duża część charakteryzuje się działalnością rolną lub pracą najemną, podczas gdy osoby opuszczające Trójmiasto pracują raczej na własny rachunek. Wśród ludności napływowej średnio jedna trzecia to studenci, natomiast mobilność odpływowa nasilona jest bardziej wśród osób z niższym wykształceniem.

Powiązania społeczne umacniającej się metropolii trójmiejskiej z dalej położonymi gminami województwa wskazują na słabą (jak do tej pory) atrakcyjność gospodarczą, niedostatecznie rozwinięty rynek pracy i niższy (niż oczekiwany) poziom ośrodków akademickich. Przyszły jej

² *Metropolia a jej region w gospodarce informacyjnej*, Grzegorz Gorzelak, Maciej Smętowski, Wydawnictwo Naukowe „Scholar” 2005, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW.

³ *Ibidem*.

rozrost prowadzić będzie do większej elastyczności transportowej mieszkańców gmin regionu wobec odległości od centrum. Pozostaje jednak bariera w postaci czasu dojazdu do pracy, która rozwiązana może być jedynie poprzez poprawę infrastruktury komunikacyjnej, co wiąże się z drogimi inwestycjami. Koszty pokrywane przez metropolię w miejsce tych, ponoszonych przez poszczególne miasta, będą jednak relatywnie mniejsze. Jest to zatem kolejny

czynnik przemawiający za ujednoliceniem budżetów Trójmiasta i bardziej perspektywicznym spojrzeniem na jego rozwój. W sytuacji, kiedy województwo pomorskie postrzegane jest zarówno przez inwestorów, jak i migrujący kapitał ludzki jako region peryferyjny, powstanie i rozrost metropolii mogłyby znacznie przyczynić się do umocnienia jego sytuacji gospodarczej i społecznej, za czym idzie również redukcja bezrobocia.

Okno na świat

Anna Hildebrandt

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

JAK DOGADALI SIĘ W HELSINKACH?

Regiony zachodniej i centralnej Europy należą do najbardziej zurbanizowanych obszarów na świecie. Około 80% populacji żyje tam na terenach miejskich¹. Jednakże poszczególne miejscowości różnią się między sobą wielkością, strukturą i zapleczem ekonomicznym, tworząc szeroki wachlarz kategorii od małych miasteczek o charakterze rolnym do olbrzymich mega-metropolii. Ta charakterystyczna różnorodność stanowi zasadniczą cechę sieci miejskiej w Europie.

Największe obszary miejskie nazywane są metropoliami, choć należy podkreślić, że nie ma jednej uniwersalnej definicji metropolii. Prawdziwe jest stwierdzenie, iż każdy rozległy i istotny z gospodarczego punktu widzenia obszar miejski określany jest mianem metropolii. Jej granice geograficzne nie pokrywają się zazwyczaj z obwodem administracyjnym gmin (miast), a raczej składają się z ośrodka centralnego (zwykle jednego, w niektórych przypadkach dwóch lub trzech) oraz pewnej liczby podmiejskich gmin dookoła owego ośrodka. Innymi słowy, metropolia to funkcjonalny obszar urbanistyczny, którego granice wyznaczają tak zwane „funkcje metropolitalne”, a nie kryteria geograficzne.

Metropolie europejskie stanowią również istotne ośrodki działalności ekonomicznej. Są one wręcz motorami wzrostu gospodarczego w Europie, dostarczając

¹ *Helsinki Regional Economy. A dynamic city in the European Urban Network*, Web publications 41/2005, Helsinki City Urban Facto Office.

korzyści aglomeracyjnych biznesowi oraz przyciągając najbardziej atrakcyjne inwestycje (najdynamiczniejsze firmy) i najszybciej rozwijające się branże przemysłu.

Podstawowym warunkiem rozwoju metropolii jest sprawne nią zarządzanie. Kształtuje się nowy mechanizm wpływu władz publicznych, łączący podejście oddolne (*bottom up*) z podejściem odgórnym (*top down*)². Problemy, którym trzeba stawić czoła, rozwiązywać należy na drodze negocjacji między licznymi podmiotami.

Obszary metropolitalne w Europie stoją przed szeregiem poważnych wyzwań. Należą do nich: globalizacja związana z procesem integracji światowych rynków i powodująca ich przyspieszone przemiany systemowe, wymóg rozwoju zrównoważonego, czyli zarządzania zasobami naturalnymi, spójność społeczna i terytorialna oraz dbałość o satysfakcję z życia mieszkańców. Trudno jest sprostać wszystkim tym zadaniom, dlatego tak ważna jest rozsądna władza.

Skomplikowana codzienność to dziś norma w większości metropolii na świecie. Zagrożeniom takim jak przeludnienie, kurcząca się przestrzeń i osamotnienie osób żyjących w miastach można przeciwdziałać. Pozytywny przykład przemysłanego rozwoju i zarządzania metropolią stanowią Helsinki

Intensywny rozwój terenów okołomiejskich i piętrzące się problemy natury metropolitalnej tworzą impuls dla powstawania nowych, silnych koalicji na szczeblu lokalnym i regionalnym. Urzędnicy, korporacje, zrzeszenia charytatywne i stowarzyszenia na rzecz interesu ogólnego, reprezentanci mniejszości oraz najuboższych, stowarzyszenia na rzecz ochrony środowiska, przeciwnicy globalizacji, rolnicy, liderzy religijni i inni – wszyscy są akceleratorami rozwoju we współczesnych metropoliach. Koalicje przez nich tworzone sięgają ponad granice administracyjne miast – działają raczej w obszarach funkcjonalnych. Mogą być zawiązywane z różnych powodów. W niektórych przypadkach działają na rzecz zwalczania ubóstwa w starych przedmieściach, inne walczą o reformy systemu podatkowego dla redukcji różnicowań fiskalnych, jeszcze inne zabiegają o rozwój infrastruktury i przyciąganie inwestorów w starszych dzielnicach miast. Wszystkie te koalicje szukają nowych form współpracy w metropolii, zawierają formalne bądź nieformalne umowy dla rozwiązywania problemów leżących często poza granicami administracyjnymi gmin (na przykład spraw związanych z transportem, jakością

środowiska naturalnego, zarządzaniem wodociągami, zarządzaniem siłą roboczą czy planowaniem rozwoju gospodarczego)³. Dlatego w zarządzaniu metropolią coraz większego znaczenia nabiera tak zwany *policy mix*.

Ważną rolę w spójnym rozwoju metropolii regionu Helsinki odgrywa Rada Metropolitalna Helsinek (Helsinki Metropolitan Area Council)⁴. Podstawowe zadania Rady dotyczą systemu planowania transportu, założeń odnośnie regionalnego transportu publicznego, zarządzania odpadami i zarządzania jakością środowiska naturalnego na rzecz czterech gmin członkowskich: Helsinki, Espoo, Kauniainen i Vantaa. Rada gromadzi też różnego rodzaju informacje o regionie, tworząc bazy danych oraz przeprowadzając studia i badania dotyczące wielu zagadnień związanych z regionem. Poza gminami członkowskimi Rada służy też pobliskim miejscowościom w ramach odrębnych kontraktów.

Sprawy będące w gestii Rady rozpatrywane są przez Zgromadzenie Regionalne (składające się z 22 członków) oraz Zarząd (liczący 14 członków). Helsinki wybierają 11 przedstawicieli, gminy Espoo i Vantaa (po pięciu każda), a Kauniainen – jednego przedstawiciela na każde spotkanie Zgromadzenia Regionalnego. To spotyka się przynajmniej dwa razy do roku. Narada dotycząca budżetu oraz strategii odbywa się jesienią, a sprawy dotyczące finansów omawiane są wiosną. Układ polityczny Zgromadzenia jest zgodny z wynikami ostatnich wyborów lokalnych.

Zarząd wybierany jest przez Zgromadzenie zgodnie ze strukturą polityczną obszaru metropolitalnego, która jest rezultatem ostatnich wyborów do władz lokalnych. Zarząd składa się z 7 członków z Helsinek, po trzech z Espoo i Vantaa oraz jednego z Kauniainen. Struktura Zarządu musi też być zgodna z wymaganiami dotyczącymi równouprawnienia kobiet i mężczyzn. Majorzy gmin członkowskich są jednocześnie członkami-ekspertami. Zgodnie z prawem Zgromadzenie podlega audytowi (Komitet ds. Audytu) w sferze administracji i finansów.

Dyrektor Generalny odpowiedzialny jest za zarządzanie operacjami Rady Metropolitalnej, które podzielone są na cztery niezależne sekcje wykonawcze: Transport, Zarządzanie Odpadami, Informacja Regionalna ds. Środowiska oraz Usługi Wspólne.

Misją Rady Metropolitalnej jest dostarczanie głównych usług dla mieszkańców Obszaru Metropolitalnego Helsinek w celu promocji przyjaznego, wysokiej jakości środowiska miejskiego. Wartościami Rady są użyteczność, przejrzystość i chęć współpracy, a także zrównoważony rozwój oraz dobre warunki pracy.

² J. Lendzion, *Znaczenie obszarów metropolitalnych i ich otoczenia oraz współczesnych procesów metropolizacyjnych w kształtowaniu polityki regionalnej Państwa*, Ekspertyza przygotowana na zamówienie Departamentu Polityki Regionalnej Ministerstwa Gospodarki i Pracy. (Umowa BAB. I. 374 / F z dn. 3 grudnia 2004 r.) dla potrzeb tworzenia Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego.

³ <http://www.kuntait.fi>.

⁴ <http://www.yrtv.fi>.

Zgodnie z pozytywnym trendem dotyczącym liczby odbiorców wyniki finansowe Rady Metropolitalnej były lepsze niż założenia budżetowe. Przychody wyniosły około 235,2 miliona euro, podczas gdy wydatki oszacowano na 216,6 miliona euro. Takie wyniki umożliwiły pokrycie deficytu budżetowego w transporcie, wynikającego z roku poprzedniego oraz zaplanowanie inwestycji w sferze zarządzania odpadami.

Rada Metropolitalna jest członkiem (lub współpracownikiem) następujących organizacji międzynarodowych:

- EMTA – European Metropolitan Transport Authorities – skupia instytucje odpowiedzialne za transport publiczny w głównych miastach europejskich; promuje wymianę informacji oraz dobrych praktyk w dziedzinie organizacji, planowania i finansowania transportu publicznego.
- UITP – The International Association of Public Transport – światowa sieć branży transportu publicznego; reprezentuje ponad 2700 miejskich, lokalnych, regionalnych i krajowych profesjonalistów zajmujących się mobilnością z ponad 90 krajów na wszystkich kontynentach. UITP obejmuje wszystkie środki transportu – metro, autobusy, tramwaje, trolejbusy, kolej regionalną i podmiejską oraz transport wodny. Aktualnie rozszerza swoją obecność na rynku o sektor taksówek.
- METREX – Network of European Metropolitan Regions and Areas – sieć praktyków: polityków, urzędników i ich doradców związanych z planowaniem przestrzennym i rozwojem na poziomie metropolitalnym.
- Metropolis – World Association of Major Metropolises – część sekcji metropolitalnej organizacji UCLG (United Cities & Local Government organization), która wyrosła z połączenia organizacji IULA (International Union of Local Authorities) oraz UTO (United Towns Organization). Misją jest promocja współpracy międzynarodowej i wymiany doświadczeń pomiędzy członkami, na przykład władzami lokalnymi i metropolitalnymi. Metropolis występuje na międzynarodowym forum, broniąc interesów miast zrzeszonych.
- ICLEI – The International Council for Local Environmental Initiatives – to stowarzyszenie władz lokalnych (szczebla centralnego i regionalnego) na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- ISWA – The International Solid Waste Association – organizacja międzynarodowa, niezależna i non-profit, działająca na rzecz interesu publicznego w celu promocji i zrównoważonego rozwoju zarządzania odpadami na świecie. ISWA jest otwarta zarówno na podmioty indywidualne, jak i na organizacje ze środowiska naukowego, instytucje publiczne, firmy

prywatne i państwowe, ze sfery doradztwa i przemysłu zainteresowane zarządzaniem gospodarką odpadami.

- EUROCITIES – poprzez rozwój wiedzy i jej propagowanie wspiera swoich członków w staraniach o osiągnięcie wyższej jakości środowiska życia, pracy oraz zrównoważonego rozwoju. Organizacja współpracuje z instytucjami unijnymi oraz z rządami państw, aby zagwarantować pewną implementację na gruncie lokalnym prawa wspólnotowego i różnorodnych programów. Dzięki temu poprawia i rozwija otoczenie miejskie, a jednocześnie chroni środowisko w skali światowej.

W większości krajów europejskich około 30–40% wartości dodanej brutto tworzonej jest w regionach obejmujących stolice państw oraz w obszarach metropolitalnych. W przypadku Finlandii 34% wartości dodanej brutto wytwarza region Helsinek. Jednocześnie trzeba podkreślić, że prawie wszystkie obszary metropolitalne są bardziej produktywnie niż państwa, w których się znajdują. Wartość dodana brutto *per capita* w Helsinkach jest około 50% wyższa niż średnia krajowa⁵.

Struktura gospodarcza wpływa istotnie na potencjał gospodarczy miast. Przykładowo, w okresie 1995-2003 gwałtowny wzrost w Dublinie, Helsinkach i Sztokholmie wynikał z szybkiego rozwoju sektora technologii informatycznych i komunikacyjnych. W stolicach nowych państw członkowskich Unii Europejskiej, takich jak Warszawa, Budapeszt czy Praga, inwestycje zagraniczne, sektor budowlany oraz procesy restrukturyzacyjne miały największy wpływ na wzrost gospodarczy.

Metropolie państw nordyckich – Helsinek czy Sztokholmu – rozwijają się w bardzo szybkim tempie. Są to obszary nowoczesne i dynamiczne, nieodczuwające problemów natury strukturalnej. Ich gospodarki bardziej nastawione są na wschodzące rynki nowych państw członkowskich, Rosji, Dalekiego Wschodu oraz Ameryki, a mniej zależne od rynków i dużych gospodarek państw „starej Unii”.

Region metropolitalny Helsinek to jedyny obszar urbanistyczny w Finlandii, gdzie liczba ludności przekracza jeden milion. Ponadto, ze względu na jego wielkość i znaczenie gospodarcze jest to jedyny obszar w kraju o charakterze metropolii. Populacja regionu Helsinek przekracza łączną liczbę mieszkańców sześciu kolejnych pod względem wielkości obszarów miejskich Finlandii. Dla kontrastu, w skali europejskiej region Helsinek jest metropolią o jedynie średniej, a nawet małej wielkości.

⁵ *Helsinki Regional Economy. A dynamic city in the European Urban Network*, Web publications 41/2005, Helsinki City Urban Facto Office.

Badanie przeprowadzone przez konsorcjum ERECO⁶ (European Economic Research Consortium) na 45 obszarach urbanistycznych w 27 krajach europejskich plasuje Helsinki na 32. pozycji (1,2 miliona mieszkańców w 2003 roku) pod względem populacji zamieszkującej region. Pierwsze miejsce zajął Paryż, drugie Londyn, a trzecie Madryt. W pierwszej dziesiątce, na pozycji 9. znalazła się Warszawa. Populacja Helsinek stanowi około jedną dziesiątą populacji Paryża. Z punktu widzenia europejskiej sieci urbanistycznej liczona populacją wielkość najpotężniejszych miast Europy daje ciekawy obraz. Są dwie mega-metropolie (Paryż i Londyn) w istotny sposób wybijające się pod względem wielkości i tworzące klasę same dla siebie. Nawet następne w rankingu stanowią rangę o wiele niższą. Wiele miast ma podobną wielkość i stanowią one najliczniejszą grupę. Wskazuje to na istotną cechę sieci miejskiej – Europa nadal składa się w głównej mierze z miast o zasięgu raczej krajowym (bądź niższym) niż globalnym.

Drugim kryterium porównawczym wielkości obszarów urbanistycznych jest wielkość produkcji, mierzona wartością dodaną brutto w 2003 roku. Paryż jest bezwarunkowym liderem w tym rankingu, a jego odległość od reszty metropolii jest o wiele większa niż w poprzednich kategoriach. Helsinki uplasowały się na pozycji 21., a Warszawa na 36. Wartość produkcji w Helsinkach stanowi około jedną dziesiątą wartości produkcji Paryża, natomiast porównywalna jest z wartością produkcji w Lyonie, Birmingham, Atenach i Marsylii. Pozycje metropolii nowych państw członkowskich są w tym rankingu istotnie niższe niż w klasyfikacji wielkości populacji.

Kolejnym ważnym miernikiem jest udział sektora usług (rynkowych i nierynkowych) w zatrudnieniu w wybranych metropoliach w 2004 roku (wszystkie stolicy Europy oraz kolejne po nich największe miasta w największych krajach). Dominacja sektora usługowego jest najwyższa w Amsterdamie, potem w Londynie, Brukseli, Sztokholmie, Rzymie i w Paryżu. We wszystkich tych miastach udział sektora usługowego w zatrudnieniu zawiera się w przedziale 85–90%. Helsinki także należą do grupy miast zorientowanych na usługi, mimo iż ich udział w zatrudnieniu jest nieco niższy i wynosi 81%.

Usługi nierynkowe – zdominowane przez administrację publiczną i usługi użyteczności publicznej – zatrudniają najwięcej, bo ponad 37% siły roboczej w Rzymie, Berlinie i w Kopenhadze. Oczywiście stolicy, ze względu na swój charakter i koncentrację funkcji rządowych i okołorządowych, mają większy udział w zatrudnieniu w administracji publicznej niż inne wielkie miasta. Dotyczy to szczególnie struktury gospodarczej takich miast, jak Rzym czy Berlin.

W Helsinkach i innych stolicach państw nordyckich gminy odpowiadają za edukację, usługi związane z ochroną zdrowia i opieką społeczną, zatem cechują się większą koncentracją pracowników sektora publicznego na szczeblu gminnym niż na szczeblu krajowym. Administracja publiczna szczebla krajowego nie jest zatem tak silnie reprezentowana, jak w większych krajach Unii Europejskiej. Wraz z usługami publicznymi stanowią w Helsinkach udział w zatrudnieniu zbliżony do średniej ze wszystkich metropolii ujętych w badaniu.

Wysoki udział sektora prywatnego w zatrudnieniu to wspólna cecha wszystkich metropolii. Średnio połowa siły roboczej zatrudnionej w europejskich metropoliach pracuje w sektorze prywatnym. Najwyższa koncentracja pracy w sektorze usług prywatnych występuje w Londynie i Brukseli (ponad 65%). W Helsinkach udział ten wynosi 53%. W większości stolic Europy Środkowej i Wschodniej sektor usług prywatnych jest nadal mniejszy niż średnia dla wszystkich metropolii.

W sektorze usług prywatnych około 32% miejsc pracy tworzy handel hurtowy i detaliczny, natomiast nieznacznie większy udział mają tak zwane inne usługi rynkowe – konsulting, marketing, zarządzanie nieruchomościami czy wynajem. Pozostała część usług prywatnych to hotele i restauracje, transport i komunikacja oraz usługi finansowe. W porównaniu z innymi metropoliami Europy struktura usługowa Helsinek jest całkiem podobna. Warto jednakże odnotować, iż udział miejsc pracy w transporcie i komunikacji w ogólnej liczbie miejsc pracy jest istotnie wyższy w Helsinkach niż średnio w innych metropoliach. Dzieje się tak dlatego, że Helsinki specjalizują się w branżach przemysłu związanych z logistyką i są węzłem transportowym i komunikacyjnym dla całej Finlandii. Udział handlu hurtowego i detalicznego także przewyższa średnią dla wszystkich badanych metropolii, natomiast udziały w hotelach, restauracjach i usługach finansowych są niższe od średniej.

Uprzemysłowienie, jakie nastąpiło w XIX i XX w., spowodowało masywny rozwój gospodarczy prawie wszystkich miast, dziś określanych mianem metropolii w Europie. Rozwój sektora usług przewyższył aktualnie rozwój działalności przemysłowej w wielu dużych miastach europejskich. W większości metropolii działalność przemysłowa zatrudnia niższy odsetek siły roboczej. Działalność produkcyjna i budownictwo zatrudniają średnio 20%. W Helsinkach ten odsetek wynosi 19%. Jednak w wielu metropoliach przemysł nadal stanowi istotną bazę w gospodarce – daje pracę dla ponad jednej trzeciej siły roboczej w Barcelonie (1. miejsce) i tylko nieznacznie mniej w Mediolanie, Sztutgarcie i Turynie. W miastach tych znaleźć można

⁶ Ibidem.

jeden lub kilka klastrów – w Mediolanie i Barcelonie klaster tekstylny i przemysł maszynowy, w Sztutgarcie i Turynie – klaster samochodowy i branż pokrewnych. W szybko rozwijających się metropoliach Europy Wschodniej i Południowej, na przykład w Budapeszcie, Pradze, Madrycie i Atenach, budownictwo tworzy bardzo silny klaster. W rankingu metropolii pod względem udziału w zatrudnieniu w przemyśle Warszawa znalazła się na 6. miejscu spośród 45 badanych metropolii (istotnie powyżej średniej dla badanych miast). Ciekawe jest spostrzeżenie, że liczne miasta o charakterze przemysłowym rozwijają się bardzo dynamicznie i są niezwykle mocne pod względem bazy gospodarczej.

Jeśli chodzi o produktywność, istnieje wiele przyczyn jej wysokiego poziomu w metropoliach. Przede wszystkim przemysły kapitałochłonne i wysoko wyspecjalizowane usługi są skoncentrowane właśnie w dużych miastach ze względu na optymalne warunki dla funkcjonowania. Duże korzyści skali oraz konkurencja, a także dostępność wysoko kwalifikowanej siły roboczej obok wydajnego transportu i sieci komunikacyjnych stanowią silne strony metropolii. Ponadto, działalność przemysłowa I sektora, cechującego się niską produktywnością, jest nieobecna w metropoliach.

Dwie najbardziej znaczące pod względem ekonomicznym metropolie to Paryż i Londyn (łącznie tworzące około 7% całkowitej wartości dodanej brutto w Unii Europejskiej). Najwyższą wartością dodaną brutto na mieszkańca w 2003 roku cechował się Zurych, a dalej Hamburg, Wiedeń i Bruksela. Na 5. pozycji uplasowały się Helsinki. Warszawa znalazła się na ostatnim miejscu.

Wzrost metropolii europejskich w latach 1995–2003 obrazują trzy zmienne: populacja (zmiany mierzone migracją netto oraz przyrostem naturalnym), zatrudnienie oraz produkcja. Pod względem wzrostu populacji w badanym okresie najszybciej rozwijał się Madryt oraz Helsinki, a najwolniej – Budapeszt i Praga. Pod względem wzrostu zatrudnienia przoduje Dublin i Helsinki, a dalej Madryt i Amsterdam. Najsłabiej w badanym okresie rosło zatrudnienie w Wiedniu, Hamburgu i w Warszawie, natomiast zaskakuje fakt, iż zatrudnienie spadło w Berlinie.

Pod względem wzrostu produkcji (mierzonego stopą wzrostu wartości dodanej brutto) w badanym okresie 1995–2003 najszybciej rozwijał się Dublin, Warszawa oraz Helsinki, a najwolniej Berlin, Mediolan i Rzym.

Zakończenie

W zarządzaniu miastem znaczenia nabierają ich menedżerowie. Stare prawdy mówiące, że wzrost gospodarczy to sprawa wyłącznie rządów na szczeblu krajowym, stają

się przeszłością. Jest to szczególnie widoczne w zwalczaniu ubóstwa w krajach rozwijających się. Niektóre miasta wykonały o wiele więcej niż inne w rozwinięciu popytu na pracowników, zwiększeniu przychodów i redukowaniu ubóstwa. Jednakże większość menedżerów miast tradycyjnie niewiele wie o gospodarce materii, którą zarządzają, o jej silnych i słabych stronach. Słuszne jest powiedzenie, że wiele osób zna swój własny „kawałek” czy „róg”, ale nikt nie zna całego obrazu. W rezultacie „polityka gospodarcza” miasta zredukowana jest tylko do przyciągania inwestorów z zewnątrz przy pomocy różnego rodzaju zachęt, takich jak: ulgi podatkowe czy darmowe tereny pod inwestycje w parkach przemysłowych. Nie przywiązuje się jednak istotnej wagi do analizy mogącej wskazać, czy koszty takich „zachęt” nie są przypadkiem większe od korzyści.

Recesje gospodarcze w latach 1973–1974 i 1979–1981, które uwieńczyły 25-letni okres powojennego gospodarczego „prosperity” na świecie, uświadomiły, że taki chaotyczny rozwój miast nie przynosi dobrych rezultatów⁷. W dużych miejscowościach Europy i Ameryki Północnej tradycyjnemu planowaniu rozwoju przestrzennego i zarządzaniu terenami miejskimi towarzyszył wysoki i rosnący poziom bezrobocia (szczególnie wśród ludzi młodych) oraz dewastacja śródmiejskich terenów i obszarów przemysłowych. Specjaliści od planowania byli zatem zobligowani do skierowania swoich wysiłków na regenerację, rewitalizację miast i ich gospodarek, często nasiloną nowymi lub zwiększonymi kompetencjami władz lokalnych. Wcześniejsze plany działań zastąpione zostały scenariuszami rozwoju opartymi na kompromisie. Jednakże rozwój nowych trendów nastąpił dopiero w późnych latach 90. Wówczas zapoczątkowano rozwój konsultacji miejskich jako mechanizmu reorientacji oraz reform władz lokalnych w krajach rozwijających się. Ponadto w 1997 roku nowa strategia Banku Światowego zakładała, że miasta powinny rozwinąć swoje Strategie Rozwoju (Strategie Rozwoju Miasta) w pierwszej kolejności dla opracowania założeń odnośnie walki z ubóstwem, rozwoju gospodarczego, środowiska, zarządzania miastem i finansów.

Decentralizacja zmusza władze lokalne, biznes i inne podmioty do współpracy dla plasowania miasta w gospodarce globalnej i określenia, co może poprawić dobrobyt. Dzięki dialogowi ludzie potrafią dokładnie określić swoje potrzeby i wyznaczyć właściwe cele. Rosnąca świadomość i przemysłane zarządzanie władz miejskich stanowią istotny element w podnoszeniu konkurencyjności, a jednocześnie w zwalczaniu ubóstwa i innych „dolegliwości” obszarów miejskich.

⁷ N. Harris, *Cities as Economic Development Tools*, 2002, Comparative Urban Studies Project Policy Brief, London.

Przegląd gospodarczy

Nowe połączenia z Rębiechowa

Kolejne połączenia do Skandynawii (Malmö i Kopenhaga) oraz na Wyspy Brytyjskie (Doncaster i Sheffield) zamierza wprowadzić do swojej oferty węgierski Wizz Air. Powiększenie oferty przewoźnika będzie możliwe dzięki skierowaniu do gdańskiej bazy drugiego już Airbusa A320. Zgodnie z zapowiedziami pozwoli to na przewiezienie ponad 600 tysięcy pasażerów. Dzięki temu linia będzie największym przedsiębiorstwem lotniczym operującym z naszego lotniska.

Port Lotniczy Gdańsk jest też w dalszym ciągu na celowniku tradycyjnych przewoźników. Od kwietnia cztery razy w tygodniu (poniedziałki, środy, piątki i soboty) na linii Gdańsk-Helsinki latać będzie Embraer 170 FinnAir. Firma ta należy do sojuszu One World (Lot, Lufthansa i SAS – tradycyjni przewoźnicy latający do tej pory z Rębiechowa należą do konkurencyjnego Star Alliance). Dzięki temu mieszkańcy naszego regionu uzyskają połączenie z kolejnym dużym hubem, z którego będą mogli polecieć dalej za ocean lub do Azji.

Lotów z Gdańska nie wyklucza też, aktualnie u nas nieobecna, jedna z największych kompanii lotniczych – British Airways.

Inwestycyjny szal

Pomorze czeka w kolejnych latach prawdziwa eksplozja projektów inwestycyjnych. Tylko w 2006 roku w system dróg wojewódzkich samorząd zainwestuje 105 milionów złotych (dla porównania w 2002 roku były to tylko 22 miliony). Poza 1,2 miliarda euro, które będą wydane na inwestycje finansowane z Regionalnego Programu Operacyjnego do regionu trafią setki milionów euro w programów rozdysponowywanych centralnie.

Po portach lotniczych na zastrzyk gotówki liczą też porty morskie. Ogółem w latach 2007-2013 mogą one liczyć na 600 milionów euro z Brukseli. Jeżeli uwzględnić fakt, że o środki te walczyć będą właściwie dwa województwa – zachodniopomorskie i pomorskie – to porty Trójmiasta mogą spokojnie liczyć na pozyskanie nawet 400 milionów.

W siną dal

Boom inwestycyjny w budownictwie oraz poprawa w innych sektorach pomorskiej gospodarki prowadzą do coraz większych zawirowań na pomorskim rynku pracy. Pomimo wysokiego bezrobocia – sięgającego 16% w województwie, a w niektórych powiatach przekraczającego 25% (zdecydowanie większego niż piętnastoprocentowa średnia krajowa) – coraz więcej pracodawców nie jest w stanie znaleźć chętnych do pracy. W jednej z największych inwestycji budowlanych na Pomorzu – Galerii Bałtyckiej we Wrzeszczu – na 400 zatrudnionych osób tylko 50 to mieszkańcy Pomorza. Pozostałe 350 osób pochodzi z innych województw i krajów. Zatrudniona jest między innymi 40-osobowa brygada pracowników pochodzących z państw wchodzących w skład byłej Jugosławii.

Stocznie od ręki gotowe są zatrudnić nawet kilkuset pracowników. Przedsiębiorstwa budowlane nie mogą znaleźć miejscowych fachowców, coraz częściej szukają pracowników w innych regionach kraju, a nawet za granicą.

Na brak chętnych do pracy coraz bardziej narzeka też przeżywająca dynamiczny rozwój branża przetwórstwa rolnospożywczego. Tylko jedna firma – Marpol z Duninowa koło Ustki – gotowa jest zatrudnić nawet 400 osób.

Jak nie butem go to spódnica?

Zgodnie z zapowiedziami słupek Gino Rossi inwestuje w dywersyfikację źródeł przychodów. Nabiera tempa budowa sieci nowych sklepów pod marką Venity. Oferowane w nich buty włoskich producentów Felix, Duegi, Valentina, Effegi mają przyciągnąć do salonów słupek młodszych i mniej zasobnych klientów. W ciągu najbliższych lat powstać ma 70 salonów w dużych miastach i kolejne 50 placówek w mniejszych ośrodkach.

32 miliony zł (23,5 miliona w gotówce oraz 8,5 miliona w akcjach) słupek firma zapłaciła też za przejęcie 100% udziałów w Simple Creative Products – dystrybutora i projektanta markowej odzieży damskiej. Przejmowana firma ma 34 salony, w których w roku 2005 sprzedała towary za ponad 21 milionów złotych, zarabiając przy tym 3 miliony złotych.

Rozrost SSE

Wakacyjna nowelizacja ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych pozwala Ministrowi Gospodarki na powiększenie o 50% powierzchni polskich specjalnych stref ekonomicznych – z 8 do 12 tysięcy hektarów. Z okazji zamierzają skorzystać między innymi dwie strefy zlokalizowane na terenie naszego województwa. Słupek Specjalna Strefa Ekonomiczna,

liczącą obecnie 210 hektarów, chce powiększyć swój obszar ponad dwukrotnie – o prawie 270 hektarów. Nowe tereny inwestycyjne (130 hektarów) miałyby uzyskać podstrefa w Redzikowie pod Słupskiem. Strefa planuje też inwazję na teren województwa zachodniopomorskiego. W Koszalinie miałyby powstać podstrefa o powierzchni 59 hektarów. Szczecinek zyskałby 53, a Wałcz 26,5 hektara, na których (na specjalnych warunkach) mogliby lokować swoje inwestycje nowi inwestorzy.

Dużo większa – licząca prawie 1518 hektarów – Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna również nie zasypia gruszek w popiele i szuka nowych atrakcyjnych dla inwestorów gruntów. Władze Prabut liczą, że to właśnie w ich mieście zagości niedługo PSSE. 17 hektarami w pobliżu dworca PKP budzą już zainteresowanie inwestorów. Szwedzka firma elektroniczna Vega zadeklarowała wstępnie chęć ulokowania na tym terenie swojej nowej fabryki. Dzięki temu powstałoby około 200 nowych miejsc pracy. Oznacza to, że miasto – będące jednym z niechlubnych liderów bezrobocia w Pomorskiem – mogłoby w szybkim czasie zmniejszyć je nawet o 15-20% (obecnie bez pracy w liczących 10 tysięcy mieszkańców Prabutach jest aż 1300 osób).

Kolejne 10 hektarów oferuje PSSE Malbork. Terenami zainteresowany jest tutaj austriacki producent materiałów budowlanych – VST Verbudschalungstechnik.

Bezpieczna komunikacja miejska

Odpowiedzialni za komunikację miejską na terenie Trójmiasta podjęli decyzję o zmodernizowaniu taboru pod kątem bezpieczeństwa podróżnych. Zarówno w Gdańsku, jak i Gdyni już wkrótce na ulice wyjechać mają tramwaje, autobusy i trolejbusy zaopatrzone w monitoring. Akcja ta podyktowana jest między innymi podniesieniem poziomu bezpieczeństwa i ograniczeniem wandalizmu. W przypadku Gdyni jest to też odpowiedź na wydarzenia z końca października, kiedy to grupa agresywnych pasażerów pobiła interweniującego policjanta.

Ze względu na koszty (montaż jednego zestawu monitoringu w autobusie lub tramwaju to minimum 10 tysięcy zł) cała operacja prowadzona będzie etapami. Jak obiecują władze Gdyni, monitoring już wkrótce obejmie wszystkie linie nocne, a za trzy lata kontrolowanych będzie minimum 100 trolejbusów i autobusów (na 300 eksploatowanych).

Nowości na PKP

Nie będzie już rywalizacji pomiędzy PKP Przewozy Regionalne a SKM o Pomorzan podróżujących koleją. SKM rezygnuje z połączeń do Malborka, Elbląga, Smętowa i Iławy. W zamian za to, jako jedyny przewoźnik, obsługiwać będzie połączenie Trójmiasta ze Słupskiem. Jak zapewniają przedstawiciele obu firm, zmiana ma przynieść same korzyści pasażerom.

Aby zapewnić odpowiednią siatkę połączeń, przewozy regionalne będą dofinansowywane przez samorząd wojewódzki kwotą około 45 milionów zł. Dodatkowo trwa ciągle sponsorowana przez samorząd modernizacja kursującego po Pomorzu taboru kolejowego. W tym roku za 17 milionów zł udało się zakupić kolejne 3 nowe autobusy szynowe. Tym samym po regionie kursuje ich już 9.

Pośliznęli się na wyborach

Po raz kolejny pojawiły się opóźnienia w projekcie wspólnego aglomeracyjnego biletu komunikacyjnego. W pierwszym okresie na drodze stanął spór, jak liczyć wkład poszczególnych samorządów. Czy ma on być mierzony liczbą mieszkańców, czy nakładem na komunikację? Pomimo porozumienia w połowie tego roku (jego akcjonariuszami były Gdańsk, Gdynia, Sopot oraz 10 innych okolicznych samorządów) co do ostatecznego kształtu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, do pomyślnego zakończenia jeszcze daleka droga. W październiku projekt statutu nie znalazł uznania urzędników Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, którzy znaleźli 8 powodów dla opóźnienia realizacji pomysłu. Część pomorskich samorządowców wyraźnie sugeruje, że warszawskie veto było grą polityczną przed wyborami. Wola Ministerstwa jest tutaj jednak najważniejsza i aby powstał związek, konieczne jest ponowne głosowanie poprawionego statutu przez Rady 13 samorządów. Jeżeli dodać do tego problemy z „aklimatyzacją” nowych władz, początek 2007 roku wydaje się bardzo optymistycznym terminem. Jeżeli uda się powołać związek w lutym, wspólny bilet powinien pojawić się w ciągu najdalej 3 miesięcy.

Pewne jest też, że Szybka Kolej Miejska – bez której cały projekt traci praktycznie swój sens – będzie gotowa do współpracy ze Związkiem najwcześniej w czerwcu przyszłego roku.

Chętni do zakupu wspólnego biletu mogą już powoli szykować pieniądze. Według przeprowadzonych przez samorządy kalkulacji wynika, że za miesięczny bilet normalny trzeba będzie zapłacić od 140 (możliwości przejazdu wszystkimi środkami komunikacji publicznej, za wyjątkiem SKM) do 200 zł (bilet umożliwiający przejazdy SKM).

