

**RELACJE FUNKCJONALNO-  
-PRZESTRZENNE MIĘDZY  
OŚRODKAMI MIEJSKIMI  
I ICH OTOCZENIEM  
W WOJEWÓDZTWIE  
POMORSKIM**



**POMORSKIE STUDIA REGIONALNE**  
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

GDAŃSK 2015

# **Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim**



Praca pod redakcją:  
Roberta Guzika i Arkadiusza Kołosa

# **Relacje funkcjonalno- przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim**

Gdańsk 2015



Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

**Wydawca**  
**URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**  
Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego  
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk, tel. 58 32 68 684, faks 58 32 68 688, e-mail: drrp@pomorskie.eu



**Recenzent:** Dr hab. Iwona Jażewicz, prof. AP w Słupsku

**Publikacja zrealizowana pod kierunkiem i redakcją** dr. Roberta Guzika i Arkadiusza Kołosa

**Autorzy:** dr Wojciech Biernacki<sup>de</sup>  
dr Jarosław Działek<sup>ae</sup>  
prof. dr hab. Bolesław Domański<sup>ae</sup>  
dr Robert Guzik<sup>ag</sup>  
dr hab. Krzysztof Gwosdz<sup>ae</sup>  
dr Arkadiusz Kocaj<sup>ia</sup>  
dr Arkadiusz Kołoś<sup>b</sup>  
mgr Monika Panecka<sup>bc</sup>  
dr Agnieszka Sobala-Gwosdz<sup>f</sup>  
mgr Łukasz Sykała<sup>a</sup>  
dr Krzysztof Wiedermann<sup>c</sup>

- a- Zakład Rozwoju Regionalnego Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie,
- b- Zakład Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie,
- c- Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie,
- d- Wydział Turystyki i Rekreacji Akademii Wychowania Fizycznego w Krakowie,
- e- Centrum Studiów Regionalnych UNIREGIO w Krakowie,
- f- Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu.

#### **Koncepcja projektu graficznego okładki:**

Grzegorz Filip „Indygo”

Książka powstała w wyniku realizacji projektu zleconego przez **Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego pt.: *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem (aktualizacja opracowania, monitoring zmian)*** w ramach projektu systemowego „System Inteligencji Regionalnej – kompleksowe planowanie rozwoju i zarządzanie zmianami gospodarczymi na Pomorzu”. Projekt ten zrealizowano w ramach Poddziałania 8.1.2 „Wsparcie procesów adaptacyjnych i modernizacyjnych w regionie” Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki na lata 2007-2013.

Projekt został zrealizowany przez:  
**Centrum Studiów Regionalnych UniRegio Sp. j.**  
Plac Wolnica 13/10, 31-060 Kraków  
[www.uniregio.pl](http://www.uniregio.pl)



© Copyright by **Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Gdańsk 2015**  
**ISBN 978-83-65199-96-6**



**KAPITAŁ LUDZKI**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI  
FUNDUSZ SPOŁECZNY



# Spis treści

## A. Wstęp, teoretyczne podstawy, cel opracowania ..... 9

*Robert Guzik, Krzysztof Gwosdz, Arkadiusz Kołoś*

- 1. WPROWADZENIE ..... 9**
- 2. TEORETYCZNE PODSTAWY PROBLEMATYKI ROZWOJU MIAST I ICH RELACJI PRZESTRZENNYCH ..... 13**
  - 2.1. *Miasta i ich obszary funkcjonalne ..... 13*
  - 2.2. *Koncepcja poziomu i jakości życia ..... 14*
  - 2.3. *Dostępność przestrzenna a poziom i jakość życia ..... 16*
  - 2.4. *Dostępność przestrzenna a paradygmat mobilności..... 18*
  - 2.5. *Dostępność, zrównoważony rozwój a transport zbiorowy..... 19*
- 3. CELE I ZAKRES OPRACOWANIA ..... 21**
  - 3.1. *Cel i zakres opracowania w zakresie badań potencjału gospodarczego oraz warunków życia ..... 21*
  - 3.2. *Cel i zakres opracowania w zakresie badań powiązań i relacji przestrzennych ..... 24*
  - 3.3. *Zakres przestrzenny opracowania..... 26*
- 4. ŹRÓDŁA DANYCH I METODY ANALIZY ..... 29**
  - 4.1. *Źródła danych i metody analizy w badaniu potencjału gospodarczego i warunków życia ..... 29*
  - 4.2. *Źródła danych i metody analizy w badaniu relacji przestrzennych i dostępności ..... 41*

## B. Potencjał, funkcje gospodarcze oraz bariery rozwojowe miast .....55

- 5. STRUKTURY I TRENDY DEMOGRAFICZNE ORAZ KAPITAŁ LUDZKI I AKTYWNOŚĆ SPOŁECZNA ..... 55**

*Jarosław Działek, Agnieszka Sobala Gwosdz*

  - 5.1. *Typologia demograficzna miast z punktu widzenia obecnych struktur, ruchu naturalnego, migracji i średnioterminowych prognoz demograficznych ..... 55*
  - 5.2. *Wielkość i struktura lokalnych rynków pracy ..... 65*
  - 5.3. *Jakość kapitału ludzkiego ..... 73*
  - 5.4. *Aktywność społeczna i kapitał społeczny ..... 78*
  - 5.5. *Podsumowanie ..... 82*
- 6. EKONOMICZNE PODSTAWY FUNKCJONOWANIA I ROZWOJU GOSPODARKI MIAST W REGIONIE ..... 85**

*Krzysztof Gwosdz, Agnieszka Sobala-Gwosdz Wojciech Biernacki*

  - 6.1. *Funkcje i baza ekonomiczna ośrodków miejskich, w tym stopień jej dywersyfikacji..... 85*
  - 6.2. *Udział działalności zaawansowanych technologicznie – innowacyjność ośrodków miejskich ..... 87*
  - 6.3. *Ranga miast w świetle wyposażenia w instytucje i placówki usługowe ..... 94*
  - 6.4. *Poziom i dynamika rozwoju gospodarczego – dynamiczne małe i średnie firmy ..... 97*
  - 6.5. *Zdolności finansowe miast ..... 104*
  - 6.6. *Poziom i dynamika rozwoju gospodarczego miast – ujęcie syntetyczne..... 109*

<b>7.</b>	<b>STAN I DOSTĘPNOŚĆ WYBRANYCH USŁUG PUBLICZNYCH .....</b>	<b>115</b>
	<i>Robert Guzik, Arkadiusz Kołoś, Monika Panecka, Krzysztof Wiedermann</i>	
7.1.	<i>Dostępność transportu publicznego w miastach.....</i>	<i>115</i>
7.2.	<i>Sieci wodociągowe, kanalizacyjne i energetyczne .....</i>	<i>120</i>
7.3.	<i>Telefonizacja i Internet.....</i>	<i>129</i>
7.4.	<i>Administracja .....</i>	<i>135</i>
7.5.	<i>Szkolnictwo ponadgimnazjalne.....</i>	<i>145</i>
<b>8.</b>	<b>DOSTĘPNOŚĆ USŁUG – MODEL POTENCJAŁU.....</b>	<b>149</b>
	<i>Robert Guzik</i>	
8.1.	<i>Usługi publiczne .....</i>	<i>150</i>
8.2.	<i>Usługi rynkowe.....</i>	<i>155</i>
8.3.	<i>Dostępność usług – wskaźnik syntetyczny .....</i>	<i>161</i>
<b>9.</b>	<b>OCENA WPŁYWU POLITYKI ROZWOJU I JEJ INSTRUMENTÓW NA POZIOMIE LOKALNYM I REGIONALNYM .....</b>	<b>165</b>
	<i>Jarosław Działek, Krzysztof Gwosdz, Łukasz Sykała</i>	
9.1.	<i>Oferty inwestycyjne, strefy aktywności gospodarczej i inne instrumenty przyciągania inwestorów .....</i>	<i>165</i>
9.2.	<i>Wspieranie przedsiębiorczości lokalnej.....</i>	<i>173</i>
9.3.	<i>Wykorzystanie funduszy UE .....</i>	<i>180</i>
9.4.	<i>Partnerstwo publiczno-prywatne.....</i>	<i>190</i>
<b>10.</b>	<b>AKTUALNE I POTENCJALNE BARIERY ROZWOJOWE MIAST .....</b>	<b>195</b>
	<i>Jarosław Działek, Krzysztof Gwosdz, Łukasz Sykała</i>	
10.1.	<i>Bariery rozwojowe.....</i>	<i>195</i>
10.2.	<i>Bariery demograficzne i społeczne .....</i>	<i>198</i>
10.3.	<i>Bariery infrastrukturalne i instytucjonalne.....</i>	<i>201</i>
10.4.	<i>Obszary kryzysowe w miastach i potrzeby w sferze rewitalizacji.....</i>	<i>202</i>
<b>11.</b>	<b>TYOLOGIA ROZWOJOWA MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO ORAZ IDENTYFIKACJA AKTUALNYCH I POTENCJALNYCH BIEGUNÓW WZROSTU .....</b>	<b>207</b>
	<i>Krzysztof Gwosdz, Agnieszka Sobala-Gwosdz</i>	
11.1.	<i>Wskaźnik syntetyczny potencjału rozwojowego .....</i>	<i>207</i>
11.2.	<i>Potencjał rozwojowy w ocenie własnej miast .....</i>	<i>214</i>

<b>C. Relacje przestrzenne miast oraz identyfikacja i delimitacja obszarów funkcjonalnych .....</b>	<b>217</b>
<b>12. DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA.....</b>	<b>217</b>
<i>Robert Guzik, Arkadiusz Kołoś</i>	
12.1. Indeks syntetycznej dostępności komunikacyjnej miast – dostępność drogowa .....	217
12.2. Powiązania miast w systemie komunikacji publicznej .....	234
12.3. Powiązania komunikacyjne miast z ich zapleczem.....	256
<b>13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE I CIĄŻENIA DO MIAST.....</b>	<b>269</b>
<i>Jarosław Działek, Robert Guzik, Krzysztof Gwosdz, Arkadiusz Kocaj, Monika Panecka, Łukasz Sykała</i>	
13.1. Ciężenia w zakresie szkolnictwa średniego .....	269
13.2. Dojazdy do pracy.....	277
13.3. Procesy suburbanizacji demograficznej i gospodarczej.....	297
<b>14. DELIMITACJA OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH.....</b>	<b>305</b>
<i>Robert Guzik</i>	
14.1. Określenie zaplecza i rangi usługowej miast – na podstawie ciężarów transportowych .....	305
14.2. Delimitacja regionów miejskich.....	308
14.3. Delimitacja obszarów funkcjonalnych miast .....	316
<b>D. Wnioski i rekomendacje .....</b>	<b>325</b>
<b>15. OCENA MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO ZE WZGLĘDU NA ICH ROLĘ, POTENCJAŁ I TENDENCJE ROZWOJOWE – WNIOSKI I REKOMENDACJE .....</b>	<b>325</b>
<i>Bolesław Domański, Robert Guzik, Krzysztof Gwosdz, Arkadiusz Kołoś</i>	
15.1. Potencjał gospodarczy i funkcje miast w kontekście metropolizacji przestrzeni województwa pomorskiego .....	325
15.2. Perspektywy rozwoju – bieguny wzrostu .....	331
15.3. Zagrożenia i bariery rozwoju .....	334
15.4. Rekomendacje działań na poziomie lokalnym i regionalnym.....	340
<b>LITERATURA .....</b>	<b>343</b>
<b>SPIS TABEL .....</b>	<b>348</b>
<b>SPIS RYSUNKÓW.....</b>	<b>350</b>



## Wykaz skrótów

**BDR GUS** – Bank Danych Regionalnych – Główny Urząd Statystyczny  
**B+R** – badania i rozwój  
**CAWI** – (*Computer Assisted Web Interview*) – ankieta internetowa  
**DK** – droga krajowa  
**DP** – droga powiatowa  
**DW** – droga wojewódzka  
**EAC** – Europejska Agenda Cyfrowa  
**ESPON** – Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej  
**FOM** – funkcjonalny obszar miejski  
**GUS** – Główny Urząd Statystyczny  
**IBnGR** – Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową  
**KSI SIMIK** – Krajowy System Informatyczny SIMIK (System Informatyczny Monitoringu i Kontroli)  
**LO** –liceum ogólnokształcące  
**LPR** –lokalny program rewitalizacji  
**MIiR** – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  
**MNiSW** – Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego  
**MOPS** – miejski ośrodek pomocy społecznej  
**MRR** – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego  
**NGO** – (*non-governmental organization*) – organizacja pozarządowa  
**NSP** – Narodowy Spis Powszechny  
**OKE** – Okręgowa Komisja Egzaminacyjna  
**PIT** – (*Personal Income Tax*) – podatek dochodowy od osób fizycznych  
**PKB** – produkt krajowy brutto  
**PKD** – Polska Klasyfikacja Działalności  
**PKP** – Polskie Koleje Państwowe  
**PLK** –Polskie Linie Kolejowe  
**PoliŚ** – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko  
**POKL** – Program Operacyjny Kapitał Ludzki  
**POPC** – Program Operacyjny Polska Cyfrowa  
**PPP** – partnerstwo-publiczno prywatne  
**PZPW** – Plan Przestrzennego Zagospodarowania Województwa  
**REGON** – Rejestr Podmiotów Gospodarki Narodowej  
**RPO** – Regionalny Program Operacyjny  
**RPO WP** – Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego  
**RZGW** – Regionalny Zarząd Gospodarką Wodną  
**SAG** – strefa aktywności gospodarczej  
**SIO** – System Informacji Oświatowej  
**SKM** –szybka kolej miejska  
**SOR** – szpitalny oddział ratunkowy  
**SRWP 2020** – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020  
**SSE** –specjalna strefa ekonomiczna  
**UG** –urząd gminy  
**UMiG** –urząd miasta i gminy  
**UMWP** – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego  
**WSE** – wskaźnik starzenia się ekonomicznego  
**WUS** – Wojewódzki Urząd Statystyczny  
**ZIT** – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne  
**ZPORR** – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego  
**ZUS** – Zakład Ubezpieczeń Społecznych

## A. Wstęp, teoretyczne podstawy, cel opracowania

Robert Guzik, Krzysztof Gwosdz, Arkadiusz Kołoś

---

### 1. Wprowadzenie

Niniejsza książka jest pokłosiem prowadzonych w latach 2010-2014 badań dotyczących sieci miejskiej województwa pomorskiego w aspekcie relacji przestrzennych zachodzących pomiędzy miastami oraz ich otoczeniem. Badania były prowadzone w ramach dwóch projektów zleconych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Badanie diagnostyczne „*Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem (aktualizacja opracowania, monitoring zmian)*” zostało zaplanowane i zatwierdzone (na podstawie uchwały nr 7/POPA/2013 Pomorskiego Obserwatorium Procesów Adaptacyjnych z dnia 18 grudnia 2013 r.) w ramach projektu systemowego „*System Inteligencji Regionalnej – kompleksowe planowanie rozwoju i zarządzanie zmianami gospodarczymi na Pomorzu*”. Projekt ten zrealizowano w ramach Poddziałania 8.1.2 „*Wsparcie procesów adaptacyjnych i modernizacyjnych w regionie*” Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki na lata 2007-2013. Badanie było aktualizacją i rozszerzeniem studium „*Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego – w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej*” zrealizowanego przez Centrum Studiów Regionalnych Uniregio w Krakowie w 2011 roku. Nowsze opracowanie zostało rozszerzone o analizy potencjału gospodarczego i poziomu życia. Zdecydowaną większość analiz w zakresie relacji przestrzennych i dostępności, w celu porównywalności i użyteczności dla monitoringu zmian i zachodzących procesów, oparto w obu badaniach na tych samych metodach zbierania danych i prezentacji wyników.

Badania i raporty końcowe (dostępne na stronach internetowych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego) zorganizowane były wokół trzech komponentów (I – rozwój gospodarczy, II – poziom życia, III – dostępność i relacje przestrzenne). Na potrzeby niniejszej książki to obszerne opracowanie zostało skrócone, a dwa pierwsze komponenty zintegrowane w jeden, który obejmuje społeczno-gospodarcze uwarunkowania rozwoju pomorskich miast.

W części pierwszej książki (część A) przedstawiono cele podjętych badań i ich szczegółowy zakres, teoretyczne podstawy problematyki rozwoju miast oraz zastosowane techniki i metody

badawcze. Kolejne dwie części niniejszej publikacji (część B i C) poświęcone są prezentacji wyników analiz. Część druga skupia się na określeniu potencjału, funkcji oraz barier rozwojowych miast województwa pomorskiego oraz przedstawia wybrane analizy dotyczące warunków życia. Znajduje się w niej omówienie trendów i struktur demograficznych, cech kapitału ludzkiego oraz aktywności społecznej i kapitału społecznego w miastach regionu, a następnie charakterystykę ekonomicznych podstaw funkcjonowania i rozwoju miast, na co składa się analiza dynamicznych działalności gospodarczych, funkcji i bazy ekonomicznej ośrodków miejskich, udziału branż zaawansowanych technologicznie i bazujących na wysoko kwalifikowanej kadrze oraz rangi miast w świetle wyposażenia w instytucje i usługi. Analizy te pozwalają na dokonanie oceny poziomu i dynamiki rozwoju pomorskich miast a także zidentyfikowanie występujących w nich barier demograficznych, społecznych, infrastrukturalnych i instytucjonalnych. Odrębny rozdział poświęcony jest ocenie wpływu polityki rozwoju i jej instrumentów na poziomie lokalnym i regionalnym, w tym narzędzi przyciągania inwestorów, wspierania przedsiębiorczości lokalnej, wykorzystania środków UE oraz partnerstwa publiczno-prywatnego. Syntetycznym wynikiem analiz w ramach tego komponentu projektu jest typologia rozwojowa miast województwa pomorskiego oraz identyfikacja aktualnych i potencjalnych biegunów wzrostu.

Trzecia część książki dotyczy zagadnień relacji przestrzennych oraz identyfikacji i delimitacji obszarów funkcjonalnych. Dokonano w niej kompleksowej analizy dostępności komunikacyjnej miast, ich powiązań w systemie komunikacji publicznej oraz powiązań komunikacyjnych z zapleczem. W dalszej kolejności przedstawione zostały ciążenia w zakresie szkolnictwa średniego, a dla wybranych miast również dojazdy do pracy. Omówione są procesy suburbanizacji demograficznej i gospodarczej oraz zagadnienia zasięgu i dynamiki rozwoju obszaru metropolitalnego Trójmiasta. Spośród powiązań w skali międzyregionalnej, krajowej i międzynarodowej najwięcej uwagi poświęcono powiązaniom z sąsiadującymi województwami. Efektem przeprowadzonych badań jest delimitacja obszarów funkcjonalnych, a także ocena regionalnego systemu osadniczego, w tym hierarchii miast w województwie oraz spójności sieci osadniczej województwa pomorskiego.

Wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonych badań zaprezentowane są w czwartej części opracowania. Obejmuje ona ocenę miast województwa pomorskiego ze względu na ich rolę, potencjał i tendencje rozwojowe. Oceniono również potencjał miast jako centrów gospodarczych, ośrodków usług publicznych i miejsc zamieszkania, a także szanse rozwoju niektórych miast jako biegunów wzrostu. Wskazano również ośrodki zagrożone marginalizacją.

Niniejsza książka nie powstałaby bez zaangażowania wielu osób, które pomagały realizować opisane badanie, zbierać dane i materiały i wreszcie konsultować wyniki prowadzonych prac. Serdeczne podziękowania należą się zwłaszcza osobom, które pełniły taką rolę ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego. Dziękujemy Zespołowi w składzie: Anna Bizub-Jechna, Iwona Borkowska, Anna Czarnecka, Anna Kurowska, Anna Łoziak, Jakub Pietruszewski – za udzieloną pomoc, cierpliwość i wyrozumiałość.



## 2. Teoretyczne podstawy problematyki rozwoju miast i ich relacji przestrzennych

### 2.1. Miasta i ich obszary funkcjonalne

**Funkcjonalny obszar miejski (FOM)** to przestrzeń jaką tworzy miasto wraz z jego strefą zewnętrzną, w której gęstą sieć powiązań i różnych relacji gospodarczych, społecznych i międzyludzkich jest największa i tworzy z miastem funkcjonalnie jeden organizm (Śleszyński 2013). Strefę taką można wyróżnić wokół niemal każdego miasta. Obecnie, w dobie hipermobilności i zyskujących na znaczeniu innowacjach w zakresie komunikacji każdy zamieszany przez człowieka fragment przestrzeni geograficznej podlega jakiemuś oddziaływaniu miast, a siła oddziaływania określonego miasta jest proporcjonalna do jego wielkości i znaczenia, a odwrotnie proporcjonalna do odległości od niego. Jeśli podzielimy całą geograficzną przestrzeń między obsługujące ją ośrodki miejskie to otrzymamy **regiony miejskie** określane w tej pracy także jako obszary obsługi miast.

Miasto zgodnie z klasyczną definicją ekonomiczną A. Lösch (1961) to punktowe skupienie lokalizacji działalności o charakterze nierolniczym. Miasta w tym sensie stanowią węzły aktywności gospodarczej, skupiając ogromną część przedsiębiorstw i koncentrując na swoim terenie zatrudnienie w przedsiębiorstwach działających poza sektorem rolniczym. Obecnie rolnictwo ma niewielkie znaczenie w strukturze gospodarki, a inne wyznaczniki miejskości jak choćby tzw. miejski styl życia upowszechniają się na terenach pozamiejskich i w związku z tym powstaje zasadnicza trudność w definiowaniu i wyznaczaniu co jest miastem, a co nim nie jest. Niektórzy badacze jak choćby Amin i Thrift (2002, s. 1) dochodzą do konkluzji, że „miasto jest wszędzie”, ale ta obecność ma różne natężenie od centrów metropolii o bardzo intensywnej zabudowie, zaludnieniu i bardzo gęstej sieci relacji po peryferie, które coraz bardziej poprzez teleprace i inne formy wirtualnej mobilności, nieregularne dojazdy, ruch turystyczny itp. są powiązane z obszarami centralnymi. Zbliżony tok

myślenia prezentują zwolennicy kontinuum miejsko-wiejskiego (Pahl 1965). Miejskość obszarów, a nie tylko poszczególnych miejscowości, wskazuje na potrzebę ujmowania problematyki miejskiej w formie regionów miejskich lub funkcjonalnych obszarów miejskich.

Koncepcja funkcjonalnych obszarów miejskich stała się istotnym wymiarem polityki regionalnej i terytorialnie ukierunkowanego zarządzania rozwojem. Stało się tak w odpowiedzi na wyzwania współczesności – kiedy to coraz mocniejsze i gęstsze powiązania funkcjonalne wiążą ze sobą miasta i ich zaplecza, sprawiając, że nie da się nimi skutecznie zarządzać ani planować ich rozwoju jeśli widziane są jako odrębne jednostki funkcjonalne. Relacyjne myślenie próbujące uchwycić złożoność współczesnego świata jest też przejawem rosnącej refleksyjności społeczeństw skutkującym coraz większą świadomością i znajomością mechanizmów i trajektorii rozwojowych oraz ich uwarunkowań. Dzięki temu koncepcja funkcjonalnych obszarów miejskich na trwałe weszła do kanonu i instrumentarium polityki regionalnej Unii Europejskiej a w konsekwencji także jej krajów członkowskich. Zgodnie z dwoma najważniejszymi dokumentami strategicznymi rozwoju Polski – *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (MRR 2012a) oraz *Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020* (MRR 2010) w Polsce przystąpiono do wyznaczania różnych typów obszarów funkcjonalnych jako podmiotów i narzędzi polityki regionalnej.

## **2.2. Koncepcja poziomu i jakości życia**

Pojęcia poziomu i jakości życia, warunków życia oraz standardu życia są bardzo często używane w publikacjach naukowych (nauki społeczne, ekonomiczne, medyczne), publicystyce, polityce, są też popularne w języku codziennym. Powszechność użycia jest jedną z przyczyn wieloznaczności pojęciowej, wzmacnianej przez ich niedefiniowanie nawet w publikacjach naukowych. Często wymienione terminy stosowane są zamiennie, jako synonimy. Nie ułatwia to dyskusji ani wymiany myśli, szczególnie jeśli wymienione pojęcia różnie są rozumiane przez czytelników czy rozmówców. Dlatego przed przystąpieniem do analizy warto podać definicje najważniejszych pojęć a także wskazać na najważniejsze uwarunkowania dla ułatwienia interpretacji wyników prezentowanej analizy.

Poziom życia jest miarą warunków życia, przez które rozumie się zaspokojenie potrzeb człowieka, zaś jakość życia to miara stopnia zadowolenia człowieka z warunków, w jakich żyje (Liszewski 1995). Powszechnie uważa się, że dostępność do oświaty, kultury, jakość środowiska, poczucie bezpieczeństwa, swobody demokratyczne są elementami decydującymi o jakości i warunkach życia (Muzioł 1981).

W bardziej szczegółowym ujęciu, poziom życia według Luszniwicza (1982) oznacza stopień zaspokojenia materialnych i kulturalnych potrzeb ludności w danym okresie czasu oraz w danej jednostce przestrzennej. Kluczowe dla tej i innych definicji jest pojęcie potrzeb ujmowanych przez Zienkowskiego (1979) jako zespół stanów lub procesów, których niezaspokojenie powoduje trwałe lub chwilowe negatywne konsekwencje fizjologiczne lub psychiczne. Pomiar poziomu życia opiera się więc na badaniu stopnia zaspokojenia potrzeb, które dla celu pomiaru są grupowane w tzw. domeny (na przykład warunki mieszkaniowe, bezpieczeństwo publiczne itp.) te zaś opisywane są miernikami lub wskaźnikami. Badania różnią się ilością definiowanych domen oraz sposobem pomiaru. W klasycznej polskiej literaturze jakość życia jest najczęściej uznawana za synonim poziomu życia (Zienkowski 1979) warto jednak przyjąć za literaturą anglosaską pewne rozróżnienie poziomu i jakości życia według sposobu pomiaru i zastosowanych wskaźników. Według takiego rozróżnienia poziom życia mierzony jest tzw. wskaźnikami obiektywnymi – czasem określanymi również jako wskaźniki twarde – zaś jakość życia – wskaźnikami subiektywnymi (miękkimi). Te pierwsze pozyskane być mogą z oficjalnych statystyk, analizy kartograficznej itp. a te drugie – subiektywne mówią o odczuciach ludzi, czyli co badani sami sądzą o stopniu realizacji potrzeb w zakresie poszczególnych domen. Wskaźniki subiektywne pozyskiwane są na drodze wywiadów, ankiet czy analiz tekstów. Jako, że nie wszystkie sfery potrzeb człowieka da się pomierzyć wskaźnikami obiektywnymi (na przykład potrzeby miłości, uznania, samorealizacji itp.) lub jest to bardzo trudne to w efekcie jakość życia może obejmować szersze spektrum potrzeb/sfer życia człowieka niż poziom życia. Warto zwrócić uwagę, że często przeprowadzone w tym samym czasie i w tym samym obszarze badania poziomu życia i jakości życia mogą przynieść różne rezultaty. Rozdźwięk między wynikami wynika z poziomu aspiracji badanych ludzi, poziomu odniesienia, do którego porównują swoją jakość życia czy wreszcie mechanizmów przystosowania i likwidacji dysonansu poznawczego. Dlatego często w obszarach o bardzo niskim poziomie życia wyniki badania jakości życia są nieco lepsze i odwrotnie, w miejscach o bardzo wysokim poziomie życia pomierzona jakość życia nie zawsze będzie przyjmować najwyższe wartości ze względu na wyższy poziomi oczekiwań i aspiracji.

Pojęciem, które nie jest synonimem poziomu życia, choć często błędnie jest jako synonim stosowane, jest standard życia. Wyraża on nie poziom zaspokojenia potrzeb lecz poziom aspiracji. Najbardziej zdefiniowane i najbardziej niejasne jest pojęcie warunków życia, które niektórzy badacze stosują zamiennie z poziomem życia inni zaś uważają (np. Muzioł 1981), że poziom życia mierzony powinien być w oparciu o wskaźniki normatywne, czyli, że istnieje wzorzec, do którego bada się poziom zaspokojenia potrzeb a warunki życia mierzone są w odniesieniu do miar względnych (na przykład średnia dla kraju, województwa itp.).



Ostatnią istotną kwestią teoretyczną, którą warto poruszyć jest problem addytywności versus hierarchiczności potrzeb, na których opiera się koncepcja poziomu/jakości życia. Jeśli uznać, że potrzeby są addytywne (co często się czyni w rankingach poziomu życia) to niski poziom zaspokojenia potrzeb w obrębie określonej domeny może być rekompensowany wysokim poziomem w innej domenie. Czyli przykładowo gmina A traci punkty w takim rankingu za słabą dostępność do służby zdrowia, ale otrzymuje ich dużo za jakość środowiska naturalnego i w efekcie może mieć taki sam pomierzony poziom życia jak gmina B, gdzie sytuacja była odwrotna (niska jakość środowiska naturalnego, ale bardzo dobra dostępność służby zdrowia). W naukowym podejściu do badania poziomu życia, które nie ma na celu tworzenia rankingów, uznaje się zgodnie z koncepcją amerykańskiego psychologa Abrahama Masłowa (1954), że potrzeby mają charakter hierarchiczny, czyli, że potrzeby wyższego rzędu mają dla człowieka sens i znaczenie dopiero po zrealizowaniu potrzeb bardziej podstawowych.

### 2.3. Dostępność przestrzenna a poziom i jakość życia

Istotnym zagadnieniem przy rozważaniu problemu poziomu i jakości życia jest kwestia dostępności przestrzennej. Relacyjny sposób ujmowania złożoności współczesnego świata znajdujący odzwierciedlenie m.in. w koncepcji funkcjonalnych obszarów miejskich prowadzi do uznania, że istotnym wymiarem organizacji przestrzeni jest nie tyle sama odległość co położenie względem innych obiektów w kontekście łączących określone miejsca czy obiekty powiązań. Bardzo użyteczną miarą dla zrozumienia tych relacji, ich oceny czy zarządzania nimi jest koncepcja dostępności (Guzik i in. 2010). Wspomniana na wstępie w kontekście prawdopodobieństwa zajścia interakcji przestrzennej odległość nie może być traktowana tylko jako miara fizycznego oddalenia, ale w szerszym kontekście – możliwości i kosztu dotarcia, częstotliwości połączeń, itp. W ten sposób dochodzimy do pojęcia **dostępności przestrzennej**, przez którą rozumiemy łatwość osiągnięcia w przestrzeni określonej formy działalności z badanego miejsca przy pomocy określonego transportu (Black, Conroy 1977). Dookreślenie, że jakieś miejsce jest dostępne za pomocą określonego transportu sprawia, że mówimy o **dostępności transportowej**. Dostępność zależy od tego jak interesujące nas miejsca lub dobra rozmieszczone są w przestrzeni oraz od jej organizacji – np. od sieci drogowej, funkcjonowania transportu publicznego, czy też występowania różnorodnych barier.

Według A. Preda (1977) jakość życia w regionie lub mieście odnosi się do dostępności dla mieszkańców i osiągalności (*accessibility* oraz *availability*) alternatyw zatrudnienia, edukacji, zdrowia, podstawowych usług oraz natury lub przestrzeni rekreacyjnych. Trafnie ujmuje to M. Pacione (1989) pisząc, że użyteczność jakiegokolwiek lokalizacji w przestrzeni (miejsca zamieszkania) jest funkcją cech

samego mieszkania i jego relatywnego położenia w stosunku do usług i urzędzeń. Fizyczna bliskość do infrastruktury miejskiej wpływa na dobrobyt osoby, dając możliwość wyboru. Niski poziom życia według M. Pacione (1989) jest podkreślany najczęściej przez słabą fizyczną dostępność usług. Dobra dostępność usług to także istotna oszczędność czasu. Jednym z proponowanych przez S. Liszewskiego (1997) syntetycznych mierników zadowolenia człowieka z warunków życia jest właśnie czas będący do jego dyspozycji.

Potrzeby w obrębie wielu domen nie muszą się wiązać z konsumpcją czy stanem posiadania określonych dóbr a właśnie z ich dostępnością przestrzenną. Przykładem może być dostępność do pogotowia ratunkowego (opcja). Sama dostępność jest najczęściej definiowana, jako łatwość osiągnięcia określonej lokalizacji/usługi z innego miejsca lub miejsc, może być ona wyrażona odległością, czasem podróży lub kosztem pokonania dystansu (Guzik 2003). Pomiar dostępności sprowadza się do określenia odległości do najbliższego obiektu określonej kategorii – na przykład stacji pogotowia (odległość fizyczna, czasowa lub ekonomiczna) lub określeniu ilości alternatyw w określonej odległości od badanego miejsca (na przykład liczba aptek w promieniu 5 km od danego miejsca). Badania dostępności przestrzennej wpisują się w nurt badań poziomu życia zarówno, jako podejście badawcze jak i element poziomu życia, kiedy dostępność do poszczególnych typów usług stanowi domeny poziomu życia. Atrakcyjność ujmowania poziomu życia przez pryzmat dostępności wynika również z faktu, że znaczna część domen poziomu życia wcale, bądź w małym stopniu zależy od działań władz różnych szczebli, podczas gdy te domeny, które są opisywane przez dostępność (dostępność do placówek służby zdrowia, edukacji, kultury czy szeroko rozumianych usług publicznych) są organizowane i zależne od działań władz.

Jednym z podstawowych celów działań władz publicznych każdego szczebla jest zapewnienie bądź poprawa warunków życia swoich mieszkańców. Znajduje to wyraz w formułowanych strategiach programowania rozwoju a także narzędziach ich realizacji. Nie zawsze musi to mieć postać celu bezpośredniego, na przykład, strategia rozwoju gospodarczego nie musi wprost odwoływać się do poziomu życia mieszkańców jednakże ma on o tyle sens, o ile przekłada się na wzrost bądź utrzymanie poziomu życia. Niezmiernie ważnym elementem wszystkich mechanizmów, które kształtują poziom życia są miasta. Dzieje się tak za sprawą funkcji, które spełniają – miasta zajmują określoną pozycję w strukturze osadniczej, czy szerzej ujmując w hierarchii osadniczej dzięki swoim funkcjom usługowym. Dostępność do usług jest zaś jednym z kluczowych wymiarów poziomu życia.

## 2.4. Dostępność przestrzenna a paradygmat mobilności

Należy zwrócić uwagę, że dostępność jest cechą jakiegoś miejsca lub obszaru i wyraża możliwość zaistnienia interakcji przestrzennej. Mówi o potencjale przemieszczenia, ale nie jest z nim tożsama. Trafnie ujmuje to S. Hanson (1995) pisząc, że dostępność wyraża relacje przestrzenne między wybranymi miejscami, podczas gdy **mobilność** odnosi się do poruszania i pokonywania tej przestrzeni. Czyli dostępność jest **szansą** skorzystania z pewnych funkcji lub zajęcia interakcji przestrzennej a mobilność jest faktycznym przemieszczeniem w przestrzeni.

Dostępność przestrzenna – zoperacjonalizowana jako dostępność transportowa jest niezwykle istotnym parametrem określającym atrakcyjność poszczególnych miejsc jako element poziomu życia czy jako składnik atrakcyjności inwestycyjnej (Komornicki i in. 2010, Guzik i in. 2010). Dzięki kluczowemu dla życia człowieka i jego dobrobytu znaczeniu dostępności do edukacji czy służby zdrowia – dostępność jest wyznacznikiem szans życiowych (Pacione 1989). Słaba dostępność lub jej brak jest podstawowym czynnikiem wykluczenia społecznego (Cass i in. 2005; Farrington 2007), które zwykle jest bardzo silnie związane lub może mieć swoje korzenie właśnie w wykluczeniu transportowym (Hine, Mitchell 2003). Potrzeba mobilności jest konsekwencją przestrzennej separacji różnych typów miejsc czy form i sposobów organizacji przestrzeni. Realizacja tej potrzeby i w konsekwencji rozwój systemów transportowych przyczyniają się do przeorganizowania przestrzeni i jeszcze większej separacji różnych typów miejsc co z kolei oznacza zwiększone i wciąż nowe potrzeby mobilności i dalszego rozwoju transportu (Hanson 1995). Osoby, które są z różnych przyczyn wykluczone z korzystania z transportu (niepełnosprawność, ubóstwo, brak transportu publicznego) mogą mieć coraz większą trudność realizacji podstawowych potrzeb na skutek postępującej separacji istotnych życiowo miejsc (mieszkanie, nauka, zdrowie, praca).

Współcześnie w naukach społecznych – zwłaszcza w socjologii zauważa się pewien zwrot od badania społeczeństw w ich mobilności pionowej (awans społeczny) w kierunku badania mobilności w wymiarze horyzontalnym (mobilność przestrzenna) (Urry 2009). Nazywane to bywa zwrotem mobilnościowym, a nawet paradygmatem mobilności – którego ojcem jest brytyjski socjolog J. Urry (zob. Urry 2009). Narodziny, paradygmatu „nowej” mobilności wiązały się z uznaniem, że uchodzące za względnie stałe kategorie socjologiczne, nawet takie jak na przykład płeć, klasa społeczna czy etniczność wcale takie nie są a podlegają ciągłej zmianie i są społecznie konstruowane w ciągłym  **ruchu** i rekonfigurowalnych **relacjach** (ujęcie relacyjne) (Guzik i in. 2010). Ich uchwycenie jest tylko możliwe poprzez badanie mobilności, która według Urry’ego (2000) jest kluczem dla zrozumienia społeczeństwa i jego konstrukcji. W myśl tej koncepcji mobilność obejmuje nie tylko aspekty

fizycznego przemieszczania, ale także społeczną, kulturową i ekonomiczną organizację odległości (dystansu) (Urry 2007:54), co łączy się z notacją dostępności przestrzennej (Guzik i in. 2010).

Dostępność, mobilność i relacyjne rozumienie świata są także kluczowymi elementami dyskursów poświęconych sprawiedliwości społecznej, wykluczenia społecznego, spójności społecznej czy zrównoważonego rozwoju (Guzik 2015). Sama mobilność jest określana jako jedna z podstawowych potrzeb człowieka (Adey 2010), a w tym kontekście wykluczenie transportowe jest zamachem na wolność i możliwość zaspokajania podstawowych potrzeb człowieka.

## 2.5. Dostępność, zrównoważony rozwój a transport zbiorowy

Dostępność transportowa jest istotnym czynnikiem warunkującym poziom i tempo rozwoju gospodarczego i społecznego. Istnieje wyraźny związek pomiędzy rozwojem gospodarczym a jakością infrastruktury transportowej i działalnością transportową i to w każdej skali przestrzennej (Banister, Berechman 2000). Z jednej strony dobra infrastruktura transportowa sprzyja rozwojowi gospodarczemu, a z drugiej strony jego efekty sprzyjają inwestycjom służącym poprawie infrastruktury. Dzieje się tak za sprawą wzrastających przychodów podatkowych i rosnącej zamożności oraz poprzez kreowanie popytu na usługi transportowe i rozbudowę infrastruktury (Hoyle, Smith 1998).

Przywołując pojęcie rozwoju nie sposób nie odwołać się do uzgodnionego i powszechnie akceptowanego, a w myśl niektórych dokumentów – np. Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (art. 11) jedyne go możliwego, modelu rozwoju jakim jest **zrównoważony rozwój**. Jego elementem jest zrównoważony transport, a tak naprawdę to zrównoważona mobilność. Można sobie wyobrazić transport, który będzie można zaklasyfikować jako zrównoważony (ekologiczny, społecznie dostępny itd.), ale służący realizacji podróży do źle zaplanowanych miejsc (rozproszenie) lub zbędny – czyli zrównoważony transport jest dopiero jednym z elementów zrównoważonej mobilności, która obejmuje także sferę zachowań i motywacji (Holden 2007). Transport zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju wiąże się ze spełnieniem trzech postulatów (European Commission 2011). Po pierwsze, nie może zagrażać długoterminowej równowadze ekologicznej. Po drugie, zaspakaja podstawowe potrzeby związane z mobilnością, takie jak takich jak dojazd do pracy oraz dostęp do usług prywatnych i publicznych. Po trzecie, spełnia zasadę równości między- i wewnątrzpokoleniowej, która nie oznacza równości wyników a jedynie równy dostęp do określonego minimalnego poziomu mobilności. Warunki te najlepiej zapewnia transport zbiorowy, który nie tylko bardziej odpowiada na wyzwania sfery środowiskowej i społecznej zrównoważonego rozwoju, ale także może być bardziej zrównoważony ekonomicznie niż transport indywidualny (Guzik 2015).

Należy wskazać, że najbardziej pożądana jest tutaj organizacja i promocja intermodalnego zintegrowanego transportu publicznego, co zostało silnie wyartykułowane w strategiach rozwoju transportu tak na poziomie UE jak i jej państw członkowskich. W tej pracy zamiennie używane są terminy transport publiczny i transport zbiorowy na określenie **publicznego transportu zbiorowego**, który w myśl definicji Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w art. 4 jest zdefiniowany w następujący sposób: „publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”.

### **3. Cele i zakres opracowania**

#### **3.1. Cel i zakres opracowania w zakresie badań potencjału gospodarczego oraz warunków życia**

Głównymi celami diagnostycznymi badań w tej części opracowania jest waloryzacja i ocena kondycji miast województwa pomorskiego pod względem osiągniętego stopnia ich rozwoju gospodarczego i warunków życia, w tym rozpoznanie ich potencjału i funkcji gospodarczych a także określenie barier ich dalszego rozwoju z uwzględnieniem roli ośrodków miejskich w systemie osadniczym (z podziałem na ośrodki o znaczeniu ponadregionalnym, regionalnym, subregionalnym i lokalnym).

Warunki życia w miastach determinują w znacznym stopniu ich atrakcyjność dla inwestorów, miejscowych przedsiębiorców, a przede wszystkim mieszkańców. Pośrednio stan usług publicznych i ich dostępność wpływają także na obsługę przyjezdnych, a w tym turystów. W globalizującym się świecie wzrasta geograficzna mobilności dóbr, informacji i – w coraz większym stopniu – ludzi. Towarzyszy temu proces metropolizacji przestrzeni polegający na ogniskowaniu rozwoju w wybranych, ośrodkach miejskich uzyskujących międzynarodową rangę i przewagę nad innymi jednostkami. Metropolizacja zmienia charakter i siłę powiązań między ośrodkiem centralnym a otaczającym regionem. Za ośrodek taki w województwie pomorskim uznać należy Gdańsk, a w szerszym ujęciu Trójmiasto. W znacznym stopniu różnicuje się przestrzenna dostępność i sposób funkcjonowania usług publicznych, wpływając na zmiany w dotychczasowej hierarchii ośrodków. Rodzi się więc pytanie o dostępność i jakość usług publicznych oraz poziom i warunki życia w poszczególnych miastach województwa.

Szukano odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jakie są demograficzne uwarunkowania rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim?
2. Jaka jest wielkość, struktura i dynamika lokalnych rynków pracy województwa pomorskiego?
3. Jakie są zasoby kapitału ludzkiego i jak jest on zróżnicowany między pomorskimi miastami?
4. Jak kształtuje się wielkość i struktura sektorowa bazy ekonomicznej miast województwa pomorskiego?
5. Jakie działalności mają charakter dynamicznych funkcji gospodarczych pomorskich miast?
6. Jak jest zróżnicowanie innowacyjności gospodarek lokalnych pomorskich miast?
7. Jak kształtuje się ranga miast województwa pomorskiego na podstawie ich wyposażenia w instytucje i usługi dla firm?
8. Jak zróżnicowany jest poziom rozwoju gospodarczego miast województwa pomorskiego?
9. Jak zróżnicowane są zdolności finansowe miast?
10. Jakie są obecne i potencjalne bariery rozwojowe pomorskich miast?
11. Jaki jest wpływ polityki rozwoju i jej instrumentów na sytuację gospodarczą i potencjał rozwojowy miast województwa pomorskiego?
12. Jakie typy rozwojowe reprezentują pomorskie miasta?
13. Które miasta i w jaki sposób oddziałują na rozwój jako bieguny wzrostu w skali ponadregionalnej, regionalnej i subregionalnej?
14. Jakie działania są możliwe i konieczne do podjęcia dla wzmocnienia gospodarczej roli miast województwa pomorskiego?
15. Jakie są zewnętrzne uwarunkowania rozwoju miast województwa pomorskiego?
16. Jak jest zróżnicowanie warunków życia w województwie pomorskim?
17. Jak zmieniły się warunki życia w Województwie Pomorskim w latach 1999-2014?
18. Jaki jest stan i dostępność usług publicznych oferowanych w miastach województwa pomorskiego?
19. Jakie są możliwe i konieczne działania w zakresie podnoszenia poziomu życia w miastach oraz poprawy dostępności usług publicznych?

Udzielenie odpowiedzi na postawione pytania badawcze wymagało przeprowadzenia kompleksowej diagnozy i oceny stanu i trendów rozwojowych w poszczególnych sferach, a w szczególności:

- Analizy struktur i trendów demograficznych oraz kapitału ludzkiego i aktywności społecznej.

- Określenia ekonomicznych podstaw funkcjonowania i rozwoju gospodarki miast, zwłaszcza określenie wielkości i struktury lokalnych rynków pracy; wyodrębnienie funkcji, które stanowią bazę ekonomiczną miast; ocena struktury gospodarczej miast z punktu widzenia udziału branż zaawansowanych technologicznie; analiza zróżnicowania powstawania i obecności dynamicznych małych i średnich przedsiębiorstw oraz ocena zdolności finansowych miast.
- Oceny poziomu rozwoju gospodarczego miast oraz dynamiki ich rozwoju na przestrzeni ostatniej dekady.
- Określenia rangi miasta w systemie osadniczym, poprzez badanie ich wyposażenia w instytucje publiczne, usługi rynkowe o charakterze centralnym i usługi dla firm.
- Identyfikacji aktualnych i potencjalnych barier rozwojowych miast, tj. wszelkich czynników i uwarunkowań o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym które hamują lub uniemożliwiają pozytywne procesy rozwoju poszczególnych jednostek terytorialnych.
- Oceny wpływu polityki rozwoju i jej instrumentów na poziomie lokalnym i regionalnym, a w szczególności analiza polityki proinwestycyjnej, wspieranie przedsiębiorczości lokalnej, wykorzystanie funduszy UE oraz aktywności w zakresie projektów partnerstwa publiczno-prywatnego.
- Ocena dostępności i poziomu wybranych usług publicznych (analiza wskaźnikowa). Usługi publiczne stanowią dla ludności miejskiej kluczowy warunek wysokiego poziomu życia. Poziom usług publicznych buduje także atrakcyjność dla rozwoju gospodarczego. Wreszcie struktura usług publicznych determinuje rolę miasta w obsłudze ludności jednostki terytorialnej, stanowiąc podstawę dla określenia pozycji w systemie osadniczym oraz administracyjnym regionu. Badanie stanu, jakości i dostępności usług publicznych prowadzone było dla 2014 r. a w przypadku analizy dynamiki dla okresu 1999-2014. Analiza dotyczy kluczowych dla funkcjonowania i rozwoju miast elementów infrastruktury, obejmując: badanie stanu infrastruktury technicznej i społecznej.
- Analiza dostępności usług publicznych z zastosowaniem modelu potencjału. Jednym z problemów analizy przestrzennej jest układ danych statystycznych przypisanych do jednostek przestrzennych zamkniętych granicami administracyjnymi, które rzadko pokrywają się z granicami obszarów funkcjonalnych. Mając na uwadze, że miasta stanowią węzły sieci osadniczej i ich funkcjonowanie najlepiej jest ujmować z perspektywy obszarów funkcjonalnych – dostępność usług publicznych należy rozpatrywać także w szerszej perspektywie – ponadlokalnej i regionalnej. Miasta obsługują swoje zaplecza, których zasięg i skala jest adekwatna do poziomu hierarchicznego usługi (od lokalnych po ponadregionalne – wykraczające poza granice województwa). Najczęściej wykonuje się analizy dostępności odnosząc występowanie lub natężenie jakiejś usługi w odniesieniu do określonych granicami jednostek przestrzennych (gminy, powiaty itp.). Jest to podejście nie w pełni



oddające rzeczywistą dostępność. Na przykład myśląc o rynku pracy nie jest wystarczające określenie ilu potencjalnych pracowników mieszka w granicach danej gminy – cenniejszą informacją dla inwestora jest ile takich osób mieszka w promieniu 20, 30 czy 45 minut. Podobnie jest z usługami – brak teatru czy szkoły wyższej w gminach wiejskich obszaru metropolitalnego nie równa się brakowi takich instytucji w gminach wiejskich powiatu bytowskiego – tutaj kluczowa jest dostępność do Trójmiasta – czyli dostępność będzie znacząco różna w obu podanych przykładach. Na dodatek niektóre podmiejskie gminy wiejskie mogą ją mieć lepszą niż peryferyjnie położone dzielnice mieszkaniowe miast wyposażonych w takie usługi. Rozwiązaniem tego problemu jest zastosowanie modelu potencjału, który bezpośrednio opiera się na odległości i pojęciu oporu odległości (częstotliwość i prawdopodobieństwo interakcji przestrzennej maleje wraz ze wzrostem odległości). Znalazł on zastosowanie wszędzie tam, gdzie wykorzystywano koncepcję dostępności przestrzennej lub gdzie domknięcie zjawiska w obszarze zamkniętym gminnymi granicami nie było właściwym ujęciem i mogło prowadzić do powstania artefaktów badawczych.

Syntetycznym wynikiem scharakteryzowanych wyżej grup analiz, a tym samym zwieńczeniem części diagnostycznej badań jest typologia rozwojowa miast województwa pomorskiego. Wykorzystano w niej również niektóre wyniki badań warunków życia, jakości usług publicznych oraz dostępności komunikacyjnej miast. Jednym z elementów tej typologii jest identyfikacja miast stanowiących aktualne lub potencjalne bieguny wzrostu o znaczeniu ponadregionalnym, regionalnym i subregionalnym. Przeprowadzona ocena kondycji miast w województwie pomorskim pod kątem ich potencjału rozwojowego, funkcji gospodarczych oraz faktycznych i potencjalnych barier rozwojowych prowadzi do sformułowania wniosków i rekomendacji dla władz publicznych.

### **3.2. Cel i zakres opracowania w zakresie badań powiązań i relacji przestrzennych**

Pełne zrozumienie uwarunkowań rozwoju i funkcjonowania miast nie jest możliwe bez uwzględnienia relacji przestrzennych wiążących poszczególne miasta w spójny system miejski oraz spajających je ze swoim zapleczem. Istotą miast są pełnione przez nie funkcje egzogeniczne (zewnętrzne), będące wyrazem ich otwarcia. Miasta, w obszarze ich oddziaływania i ciężenia, wytwarzają wokół siebie regiony węzłowe, które można delimitować jako obszary funkcjonalne. Siła i potencjał rozwojowy miast tkwi w nich samych, w ich bezpośrednim zapleczu a także w synergii jaką tworzą z innymi miastami w odpowiednio spójnej i policentrycznej sieci miast.

Celem diagnostycznym tej części badań jest określenie modelu przestrzennego rozwoju sieci miast w regionie, z uwzględnieniem kierunków i tendencji przekształceń tego modelu oraz

identyfikacja i delimitacja obszarów funkcjonalnych na poziomie ponadregionalnym, regionalnym, subregionalnym i lokalnym. Celem praktycznym jest sformułowanie wniosków i rekomendacji o znaczeniu operacyjnym i strategicznym, odrębnie dla polityki rozwoju w odniesieniu do miast na poziomie województwa oraz odrębnie na poziomie powiatowym i lokalnym.

Badanie zorganizowano wokół odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jaka jest dostępność miast z ich zaplecza funkcjonalnego i jak duże jest to zaplecze?
2. Jaki jest stopień dopasowania powiązań komunikacją publiczną do powiązań funkcjonalnych (rynek pracy, szkolnictwo, w tym obligatoryjnie szkolnictwo zawodowe)?
3. Jak jest zróżnicowana skala zjawiska suburbanizacji rezydencjonalnej?
4. Jak kształtują się zasięgi oddziaływania ośrodków miejskich województwa pomorskiego w zakresie dojazdów do pracy?
5. Jak kształtują się zasięgi oddziaływania ośrodków miejskich województwa pomorskiego w zakresie dojazdów do ponadgimnazjalnych szkół ogólnokształcących i zawodowych?
6. Jaka jest dostępność przestrzenna miast w układzie drogowym z perspektywy mieszkańców i z perspektywy prowadzenia działalności gospodarczej?
7. Jaka jest siła i jakie są kierunki powiązań miast w systemie komunikacji publicznej?
8. Jakie są zasięgi i jak powinny być określone granice FOM w odniesieniu do granic administracyjnych?

Realizacja wyżej przedstawionego celu głównego (delimitacja obszarów funkcjonalnych) oraz odpowiedź na postawione pytania badawcze wymaga zastosowania wielokryterialnej analizy relacji i powiązań przestrzennych jakie zachodzą w sieci miast województwa pomorskiego, a także między miastami a ich bezpośrednim otoczeniem, w tym relacje, które mogą wykraczać poza granice administracyjne województwa. Analiza obejmuje:

- a. rozpoznanie skali i kierunków powiązań miast (pomiędzy miastami, a także między miastami a ich zapleczem) w zakresie codziennych dojazdów do szkół (wszystkich liceów ogólnokształcących i zespołów szkół zawodowych województwa pomorskiego,
- b. rozpoznanie skali i kierunków powiązań miast (pomiędzy miastami, a także między miastami a ich zapleczem) w zakresie codziennych dojazdów do pracy,
- c. ocenę dostępności komunikacyjnej i powiązań miast w transporcie publicznym,
- d. określenie poziomu dostępności miast w układzie drogowym,
- e. rozpoznanie skali zjawiska suburbanizacji rezydencjonalnej,

- f. przeprowadzenie delimitacji obszarów funkcjonalnych,
- g. odniesienie wyników delimitacji do koncepcji funkcjonalnych obszarów miejskich określonych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego (2009),
- h. odniesienie wyników delimitacji oraz skali i kierunków powiązań miast do wyników badania Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego (2011),
- i. opracowanie wniosków i rekomendacji.

### 3.3. Zakres przestrzenny opracowania

Badanie dotyczyło 42 miast województwa pomorskiego. Jak już wspomniano, wiele szczegółowych badań wykraczało poza ten zakres. Analizy dotyczące ciężarów i dostępności, zwłaszcza posiłkujące się metodą potencjału musiały uwzględniać miasta położone poza województwem pomorskim. Uwzględniono miasta z powiatów sławieńskiego, koszalińskiego i szczecineckiego (woj. zachodniopomorskie), powiatu złotowskiego (woj. wielkopolskie) oraz powiatów sępoleńskiego, tucholskiego, świeckiego i grudziądzkiego (woj. kujawsko-pomorskie) a także powiatów iławskiego i elbląskiego (woj. warmińsko-mazurskie). Szereg rozważań dotyczyło otoczenia miast, i w tym zakresie analizie poddano także obszary wiejskie.

**Tab. 3.1 Gęstość sieci miast oraz struktura wielkościowa w przekroju wojewódzkim w 2012 roku**

Województwa	Liczba miast	Powierzchnia przypadająca na miasto [w km <sup>2</sup> ]	Udział miast o liczbie ludności				
			< 5 tys.	5 – 20 tys.	20 – 100 tys.	100 – 200 tys.	> 200 tys.
Dolnośląskie	91	219,2	25%	53%	19%	2%	1%
Kujawsko-pomorskie	52	345,6	38%	46%	10%	2%	4%
Lubelskie	42	598,2	36%	36%	26%	-	2%
Lubuskie	42	333,0	43%	43%	10%	5%	-
Łódzkie	44	414,1	30%	34%	34%	-	2%
Małopolskie	61	248,9	30%	48%	20%	2%	2%
Mazowieckie	85	418,3	29%	42%	25%	1%	2%
Opolskie	35	268,9	29%	54%	14%	3%	-
Podkarpackie	50	356,9	38%	42%	18%	2%	-
Podlaskie	40	504,7	53%	28%	18%	-	3%
Pomorskie	42	436,0	21%	43%	31%	-	5%
Śląskie	71	173,7	17%	32%	34%	13%	4%
Świętokrzyskie	31	377,8	45%	35%	16%	-	3%
Warmińsko-mazurskie	49	493,3	39%	39%	18%	4%	-
Wielkopolskie	109	273,6	46%	36%	17%	1%	1%
Zachodniopomorskie	64	357,7	50%	33%	14%	2%	2%
Polska	908	344,4	35%	40%	20%	2%	2%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport GUS „Polskie miasta 2013”, za:

<http://www.portalsamorzadowy.pl/komunikacja-spoleczna/polskie-miasta-duze-srednie-i-male-zobacz-jakie-sa-naprawde,61807,55421.html>

Województwo pomorskie z 42 miastami zajmuje 11 miejsce (*ex aequo* z lubelskim i lubuskim) w Polsce pod względem liczby miast (tab. 3.1). Ważniejszy wydaje się wskaźnik powierzchni przypadającej na 1 miasto w województwie: i w tym przypadku pomorskie osiąga słaby wynik: wskaźnik o wartości 436 km<sup>2</sup> przypadające na 1 miasto pozwala zająć dopiero 13 lokatę w Polsce. Z drugiej strony liczba gmin posiadających siedzibę w mieście wynosi 34% i jest zbliżona do średniej w Polsce.

Lepiej wygląda struktura wielkościowa miast (tab. 3.2). Sieć osadnicza woj. pomorskiego cechuje się najniższym w Polsce udziałem miast małych i najwyższym miast dużych. Wyraźnie widać, że sieć osadnicza województwa pomorskiego charakteryzuje się małą liczbą miast, za to względnie dużych. Z punktu widzenia spójności sieci osadniczej jest to korzystne. Większe miasta posiadają zwykle zarówno większy potencjał gospodarczy, jak i lepszą dostępność transportową.

**Tab. 3.2 Wskaźniki sieci osadniczej województwa pomorskiego według powiatów w 2012 r.**

Powiat	Liczba miast	Powierzchnia przypadająca na miasto [w km <sup>2</sup> ]	Udział miast wśród siedzib gmin
Gdańsk	1	266,0	100%
Gdynia	1	135,0	100%
Słupsk	1	43,0	100%
Sopot	1	17,0	100%
bytowski	2	1096,0	20%
chojnicki	3	454,7	60%
człuchowski	3	525,0	43%
gdański	1	794,0	13%
kartuski	2	560,5	25%
kościerski	1	1166,0	13%
kwidzyński	2	417,5	33%
łęborski	2	353,0	40%
malborski	2	247,0	33%
nowodworski	2	336,0	40%
pucki	4	144,3	57%
słupski	2	1152,0	20%
starogardzki	4	336,3	31%
sztumski	2	365,5	40%
tczewski	3	232,3	50%
wejherowski	3	426,7	30%
Woj. pomorskie	42	436,0	34%
Polska	908	344,4	36%

Źródło: opracowanie własne

Warto zwrócić uwagę na dwa fakty. Pierwszy to nierównomierność rozmieszczenia miast w województwie. Miasta koncentrują się w obszarze metropolitalnym oraz w powiatach południowych. Zdecydowanie rzadsza sieć miejska występuje w środkowej i północno-zachodniej części regionu (tab. 3.2). Najmniej korzystny wskaźnik powierzchni przypadającej na 1 miasto charakteryzuje powiaty

kościerski i bytowski (powyżej 1000 km<sup>2</sup> na 1 miasto!) a także słupski (pomimo uwzględnienia Słupska wskaźnik wynosił 782 km<sup>2</sup>). Sieć miejską tych powiatów można uznać za zbyt słabo rozwiniętą pomimo niskiej gęstości zaludnienia<sup>1</sup>.

Należy także zauważyć, że liczba miast nie jest (w Polsce) równoznaczna z liczbą lokalnych ośrodków centralnych (miejscowości zapewniających dostęp do usług publicznych). W istocie wiele małych miasteczek pełni porównywalne funkcje jak wsie gminne, a można także wskazać przykłady wsi pełniących ważniejszą rolę w systemie osadniczym niż najmniejsze miasta (np.: Jabłonka Orawska w województwie małopolskim). Także w województwie pomorskim istnieje sieć wsi gminnych uzupełniających sieć miejską i spełniających funkcje na rzecz obsługi zaplecza. Miejscowości te jednakże nie wchodziły w zakres opracowania.

---

<sup>1</sup> Poglębioną analizę miejskiej sieci osadniczej w regionie nadmorskim przedstawiła I. Jażewicz (2013)

## **4. Źródła danych i metody analizy**

### **4.1. Źródła danych i metody analizy w badaniu potencjału gospodarczego i warunków życia**

#### **4.1.1. Kwerenda istniejących danych**

Badanie przeprowadzono w oparciu o szeroki zestaw danych wtórnych (kwerenda istniejących danych) oraz pierwotnych pochodzących z badań własnych a także zebranych na drodze badań ankietowych i pogłębionych wywiadów.

Kwerendzie zostały poddane dane pochodzące z różnorodnych źródeł informacji. Część z nich jest łatwo dostępna (np. dane statystyczne Banku Danych Regionalnych GUS), jednak wiele istotnych danych jest rozproszonych, niepublikowanych lub wymagających pracochłonnej obróbki. Ich pozyskanie było jednak niezbędne dla stworzenia wieloatrybutowych baz danych. Jako naczelną zasadę przyjęto, że w pierwszej kolejności wykorzystane zostaną te źródła, których wiarygodność i wartość naukowa nie jest kwestionowana.

Do najważniejszych źródeł informacji należały:

- oficjalne dane statystyczne, które Główny Urząd Statystyczny oferuje w wolnym dostępie, np. Bank Danych Regionalnych, wyniki Narodowych Spisów Powszechnych 2002, 2011,
- dane niepublikowane (zakupione) Głównego Urzędu Statystycznego,
- inne oficjalne dane statystyczne, które zostały zebrane z różnorodnych instytucji publicznych, np. dane o wynikach testów kompetencyjnych z Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej, dane o strukturze bezrobocia z Urzędów Pracy,
- dane pozyskane z innych instytucji publicznych (m.in. Państwowej Komisji Wyborczej, Związku Miast Polskich udostępniane na portalu System Analiz Samorządowych),

- informatory i zestawienia adresowe, które wykorzystane zostały w konstrukcji bazy danych instytucji i przedsiębiorstw świadczących usługi publiczne i rynkowe,
- dane z komercyjnych baz danych o przedsiębiorstwach oraz rankingach firm,
- dokumenty programowe władz lokalnych, w tym strategie rozwoju i lokalne programy rewitalizacji,
- oficjalne serwisy internetowe instytucji i jednostek administracyjnych,
- raporty i opracowania instytucji działających w obszarze tematycznym projektu,
- publikowane i niepublikowane prace naukowe obejmujące swym zakresem tematycznym problematykę projektu, m.in. prace doktorskie i magisterskie,

Ze względu na szeroki zakres prowadzonych analiz, w niniejszym badaniu zastosowano wiele metod i technik analizy danych, w szczególności:

- metody badania trendów demograficznych (m.in. typologia J. Webba, indeks starości, wskaźnik starzenia ekonomicznego S. Kurka),
- metody badania bazy ekonomicznej (wskaźnik nadwyżki funkcjonalnej),
- metoda wyznaczania biegunów wzrostu,
- metody określenia poziomu rozwoju gospodarczego i poziomu życia m.in. za pomocą wskaźnika sum standaryzowanych (tzw. wskaźnik Perkala),
- metody statystyczne (m.in. korelacji i regresji, ilorazu lokalizacji),
- analizy przestrzenne (kartogram i kartodiagram).

Najważniejsze z zastosowanych metod zostały szerzej omówione w kolejnych podrozdziałach.

#### **4.1.2. Ankieta**

Do wszystkich urzędów miejskich skierowany został kwestionariusz ankiety. Jego celem było uzyskanie informacji, które nie są uwidocznione w statystykach i innych źródłach danych objętych kwerendami. Dotyczy to głównie danych nieujawnianych w źródłach publikowanych, odnoszących się do problematyki warunków życia w miastach: wykluczenia społecznego, bezpieczeństwa, wyposażenia w objęte badaniami usługi publiczne a także dostępności i jakości przestrzeni publicznych.

#### **4.1.3. Indywidualne wywiady pogłębione**

W ramach badania przeprowadzone zostały indywidualne wywiady pogłębionych (IDI), które miały na celu dyskusję i interpretację informacji zebranych w trakcie analizy danych zastanych, badań ankietowych oraz innych metod zastosowanych w tym badaniu. Jest to istotne źródło informacji na

etapie wnioskowania oraz stawiania rekomendacji. Wywiady prowadzono zarówno z przedstawicielami środowisk eksperckich reprezentowanych przez badaczy z Trójmiasta i Słupska, jak i przedstawicielami samorządów i władz regionalnych.

#### 4.1.4. Metody analizy struktur i trendów demograficznych

Celem opracowania charakterystyki demograficznej miast oraz ustalenia współzależności między poszczególnymi składnikami przyrostu rzeczywistego ludności, tj. przyrostem (albo ubytkiem) naturalnym oraz dodatnim (albo ujemnym) saldem migracji została przeprowadzona typologia J. W. Webba (1963). Procedura ta polega ona na wyodrębnieniu typów miast, w zależności od kształtowania się poziomu przyrostu naturalnego i salda migracji. Istnieje osiem klas głównych tego podziału (od A do H), przy czym miasta w klasach A-D charakteryzują się wzrostem liczby ludności, w ten sposób, że:

- **klasa A:** cechuje się przewagą przyrostu naturalnego nad ujemnym saldem migracji ( $PN > E$ ),
- **klasa B:** gdzie przyrost naturalny przeważa nad dodatnim saldem migracji ( $PN > I$ ),
- **klasa C:** z dominacją dodatniego salda migracji nad przyrostem naturalnym ( $I > PN$ ),
- **klasa D:** przewaga dodatniego salda migracji na ubytkiem naturalnym ( $I > PN$ ).

Zaś te zaklasyfikowane do E-H odznaczają się spadkiem liczby ludności, w ten sposób że:

- **klasa E:** ubytek naturalny przeważa nad napływem migracyjnym ( $PN < I$ ),
- **klasa F:** cechuje się przewagą ubytku naturalnego nad ujemnym saldem migracji ( $PN < E$ ),
- **klasa G:** gdzie odpływ mieszkańców ma większe znaczenie niż ubytek naturalny ( $E > PN$ ),
- **klasa H:** dominacja odpływu migracyjnego nad przyrostem naturalnym ( $E > PN$ ).

W celu przedstawienia procesu starzenia się ludności w kategoriach ekonomicznych grup wieku, wykorzystano **wskaźnik starzenia się ekonomicznego** (WSE) autorstwa S. Kurka (2008). Wskaźnik ten ma postać:

$$WSE = [P(m)_t - P(m)_{t+n}] + [P(pm)_t - P(pm)_{t+n}] + [P(ps)_t - P(ps)_{t+n}] + [P(s)_t - P(s)_{t+n}]$$

gdzie:

$P(m)$  – udział ludności w wieku przedprodukcyjnym (0-14 lat) na początku (t) i na końcu (t+n) badanego okresu,



P(pm) – udział ludności w wieku produkcyjnym mobilnym (18–44 lata) na początku (t) i na końcu (t+n) badanego okresu,

P(ps) – udział ludności w wieku produkcyjnym niemobilnym (45–59 lat dla kobiet oraz 45–64 lata dla mężczyzn) na początku (t) i na końcu (t+n) badanego okresu,

P(s) – udział ludności w wieku poprodukcyjnym na początku (t) i na końcu (t+n) badanego okresu.

Jak wskazuje S. Kurek (2008: 77), „konstrukcja tego wskaźnika opiera się na założeniu, iż wzrost udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym mobilnym prowadzi do odmłodzenia społeczeństwa, natomiast wzrost odsetka osób w wieku produkcyjnym niemobilnym oraz poprodukcyjnym prowadzi do starzenia się populacji [...] Dodatkowo jego wartości świadczą o starzeniu się społeczeństwa, zaś ujemne o jego odmładzaniu”.

Wykorzystano także klasyczne miary starzenia się, takie jak indeks starości demograficznej i skala starości demograficznej E. Rosseta. Pierwszy wskaźnik opisuje relację między udziałem dzieci i młodzieży do lat 14, a udziałem osób w wieku 65 lat i więcej. Wartości indeksu przekraczające 100 świadczą o przewadze liczebnej osób starszych nad rocznikami dzieci i młodzieży. Skala starości demograficznej Rosseta bazuje na udziale osób starszych w populacji (w pierwotnej wersji skali ujęto osoby w wieku 60 lat i więcej, w niniejszym badaniu przyjęto próg wieku 65 lat i więcej). E. Rosset (1971) wyróżnił następujące etapy starzenia się ludności:

1. młodość demograficzna (współczynnik starości poniżej 8%) (brak oznak starości demograficznej),
2. wczesna faza przejściowa pomiędzy stanem młodości i starości demograficznej (8–10%),
3. późna faza przejściowa pomiędzy stanem młodości i starości demograficznej (10–12%) (tzw. przedpole starości),
4. starość demograficzna (12% lub więcej) oraz jej stopnie:
  1. stan początkowy (współczynnik starości znajduje się pomiędzy 12–14%),
  2. stan średni (14–16%),
  3. stan zaawansowany (16–18%),
  4. stan mocno zaawansowany (18% i więcej).

#### **4.1.5. Metody badania bazy ekonomicznej i szacowania liczby pracujących**

Pomiar bazy ekonomicznej miast został przeprowadzony za pomocą ilościowej metody współczynnika lokalizacji w ujęciu tzw. wskaźnika nadwyżki pracowników. Metoda ta należy do grupy tzw. pośrednich metod pomiaru bazy ekonomicznej, które mają na celu dostarczenie podstawy do analizy różnicowań funkcjonalnych między miastami. Wskaźnik nadwyżki pracowników jest klasyczną techniką badawczą pomiaru bazy ekonomicznej stosowanej w porównawczych badaniach geograficzno-ekonomicznych obejmujących dużą liczbę ośrodków miejskich. Jego zaletą jest

czytelność i łatwość interpretacji. Istota wskaźnika nadwyżki pracowników polega na porównaniu struktury zatrudnienia w danym mieście ze strukturą zatrudnienia, która przyjęta jest jako obszar odniesienia (wzorzec). Podstawą obliczeń jest liczba pracujących w danej działalności gospodarczej  $i$  w mieście  $m$  oraz w obszarze odniesienia, względem całkowitej liczby mieszkańców w mieście  $m$  oraz na terytorium odniesienia  $k$  (tutaj Polski).<sup>2</sup>

Wskaźnik ma następującą postać:

$$Z = Z_{im} - \left( L_m \left( \frac{Z_{ik}}{L_k} \right) \right)$$

$Z$  – wskaźnik nadwyżki pracowników,

$Z_{im}$  – pracujący w działalności  $i$  w mieście  $m$ ,

$L_m$  – łączna liczba mieszkańców miasta  $m$ ,

$Z_{ik}$  – pracujący w działalności  $i$  w obszarze odniesienia (np. kraj),

$L_k$  – liczba mieszkańców w obszarze odniesienia (np. kraj).

Podstawą obliczenia wskaźnika nadwyżki i dywersyfikacji były dane dotyczące liczby pracujących w danym mieście według faktycznego miejsca pracy na poziomie sektorów działalności gospodarczych. Dane te obejmujące dwa przekroje czasowe (2009 i 2013 rok) zostały udostępnione przez Urząd Statystyczny w Gdańsku. Podstawową niedogodnością był fakt, że Urząd Statystyczny ujawnił jedynie dane zagregowane na poziomie grup sekcji PKD. Po drugie, nie zawierają one kompletnych danych na temat liczby pracujących, a jedynie dla podmiotów o liczbie pracujących 10 i więcej osób. Stąd realizując niniejsze badanie, konieczne było dodatkowo oszacowanie całkowitej liczby pracujących w miastach województwa pomorskiego uwzględniając zatrudnienie w tzw. mikrofirmach (podmioty o liczbie pracujących mniejszej niż 10 osób). W tym celu uzyskano od Urzędu Statystycznego wyciąg z bazy REGON zawierający dane o liczbie aktywnych mikrofirm według sekcji PKD2007. Następnie opierając się na badaniach reprezentacyjnych GUS (*Działalność gospodarcza..*), które pozwalają na oszacowanie całkowitej liczby pracujących w mikrofirmach według sekcji PKD na poziomie województwa, obliczono średnią liczbę pracujących przypadającą na 1 podmiot w danej sekcji PKD. Znając liczbę aktywnych mikrofirm w województwie oraz oszacowaną przez GUS liczbę pracujących w mikrofirmach ogółem, obliczono średnią liczbę pracujących przypadającą na 1 podmiot. Mnożąc te wartości przez liczbę aktywnych mikrofirm w każdym z miast, uzyskano szacunkową liczbę pracujących w mikrofirmach. Trzeba podkreślić, że obliczony wskaźnik średniej liczby pracujących na 1 mikrofirmę ma charakter mnożnika, tzn. służy do oszacowania liczby pracujących w mikrofirmach w danym powiecie, a nie określenia rzeczywistej średniej liczby osób

<sup>2</sup> Niektórzy autorzy przyjmują jako wielkość normalizującą całkowitą liczbę pracujących (lub zatrudnionych w mieście)  $i$  w obszarze odniesienia.

pracujących w 1 mikrofirmie. Wiąże się to z faktem, że w bazie REGON znajduje się wiele podmiotów *de facto* niedziałających, a weryfikacja stopnia nadreprezentatywności tego rejestru jest odrębnym, dużym przedsięwzięciem badawczym. Faktycznie bowiem, średnia liczba pracujących w jednej firmie jest wyższa, natomiast liczba faktycznie działających firm jest mniejsza niż ta, która znajduje się w rejestrze REGON, co zresztą pokazują badania mikroprzedsiębiorstw podejmowane przez GUS (*Działalność gospodarcza..*). Wynikiem opisanej procedury jest baza danych pracujących według grup sekcji PKD i miast. Jako że zastosowane zostały mnożniki oparte o szacunki GUS, całkowita liczba osób pracujących nie odbiega od danych na poziomie województwa podawanych w publikacjach GUS.

#### 4.1.6. Metoda określenia rangi miast

W celu określenia rangi miast konieczne jest przygotowanie bazy instytucji i placówek oferujących dobra i usługi różnej rangi. W obliczeniach wykorzystano zmodyfikowane przez autorów klasyczne wskaźniki centralności, tj. wskaźnik bonitacji punktowej i iloraz lokalizacji (zob. Działek 2011). Pierwszym etapem procedury było określenie zestawu instytucji i placówek oferujących dobra i usługi o charakterze centralnym, tj. świadczone dla mieszkańców zaplecza miasta i samego miasta. Ostatecznie wybrano blisko 90 rodzajów działalności, które podzielono na dwa główne typy – usługi nierynkowe (publiczne) i publiczne, a w ramach tych ostatnich wyróżniono usługi dla biznesu (tab. 4.1). Dane do badania rangi ośrodków miejskich pochodziły z różnorodnych źródeł. Najważniejszy z nich to katalogi branżowe (głównie Panorama Firm), zawierające najbardziej rozbudowane spisy przedsiębiorstw z podziałem na branże. Dodatkowe informacje zebrano z Banku Danych Lokalnych GUS, urzędowych wykazów instytucji (np. notariuszy, urzędów skarbowych, placówek ZUS), stron internetowych instytucji publicznych, listy największych przedsiębiorstw dziennika Rzeczpospolita (Lista 2000) i od samych instytucji lub przedsiębiorstw poprzez kwerendę internetową.

Następnie obliczono wskaźnika lokalizacji dóbr i usług centralnych na podstawie wzoru:

$$C_i = \sum_{j=1}^n \frac{u_{ij}}{U_{Mj}}$$

gdzie:

$C_i$  – wskaźnik lokalizacji dóbr i usług centralnych dla  $i$ -tego miasta

$u_{ij}$  – liczebność  $j$ -tej usługi w  $i$ -tym mieście,

$U_{Mj}$  – liczebność  $j$ -tej usługi w całym województwie pomorskim.

Dla poprawy wizualizacji oraz interpretacji wskaźnika lokalizacji został on spierwiastkowany i przekształcony tak, aby miasto o najwyższej wartości wskaźnika otrzymało wartość 100:

$$C100_i = \frac{\sqrt{C_i}}{\sqrt{C_{max}}} \times 100$$

gdzie:

$C100_i$  – zmodyfikowany wskaźnik lokalizacji dla  $i$ -tego miasta,

$C_i$  – wskaźnik lokalizacji dla  $i$ -tego miasta

$C_{max}$  – najwyższy wskaźnik lokalizacji w zbiorze miast.

Obliczone wartości wskaźników lokalizacji dóbr i usług centralnych dla poszczególnych miast porównane zostały z ich liczbą ludności. Na tej podstawie możliwe było wskazanie ośrodków z nadwyżką lub niedoborem instytucji i usług.

**Tab. 4.1. Instytucje i placówki usługowe uwzględnione w konstrukcji wskaźnika rangi**

Typy instytucji	Instytucja	Źródło	Charakter instytucji	
			Rynkowy / Biznesowy	Nierynkowy
Edukacja	Indeks LO dla młodzieży bez szkół specjalnych	BDL		*
	Indeks Zasadnicze szkoły zawodowe	BDL		*
	Indeks Szkoły zawodowe	BDL		*
	Szkoły artystyczne	BDL		*
	Kursy, szkolenia – nauka jazdy	PF	*	
	Indeks Uczelnie wyższe (publiczne i niepubliczne wraz z oddziałami zamiejscowymi i filiami)	BDL, Dane MNiSW		*
	Poradnie i ośrodki szkolno-wychowawcze	PF		*
Kultura	Indeks Kina	BDR		*
	Biblioteki	PF		*
	Galerie sztuki	BDR	*	
	Muzea	PF		*
	Teatry	PF		*
	Filharmonie	PF		*
Administracja ogólna i specjalna	Ambasady, konsulaty	PF		*
	Urząd wojewódzki (wraz z instytucjami administracji rządowej w województwie)	PF, <a href="http://www.gdansk.uw.gov.pl">http://www.gdansk.uw.gov.pl</a>		*
	Urząd Marszałkowski (wraz z agendami zamiejscowymi)	PF, <a href="http://www.urzad.pomorskie.eu">http://www.urzad.pomorskie.eu</a>		*
	Starostwo powiatowe	PF		*
	Urząd pracy	PF		*
	Państwowa inspekcja pracy	<a href="http://gdansk.pip.gov.pl">http://gdansk.pip.gov.pl</a>		
	Urząd skarbowy	PF		*
	Regionalna izba obrachunkowa	<a href="http://www.rio.gov.pl">http://www.rio.gov.pl</a>		*
	Obwodowy urząd miar	<a href="http://bip.gum.gov.pl">http://bip.gum.gov.pl</a>		*
	Inspektorat/ oddział ZUS	PF, <a href="http://www.zus.pl">www.zus.pl</a>		*
	Narodowy fundusz zdrowia - oddziały	PF		*
	Okręgowa izba lekarska	<a href="http://www.oil.org.pl">www.oil.org.pl</a>		*
	Agencja rozwoju regionalnego	PF		*
	Regionalny zarząd gospodarki wodnej	<a href="http://www.rzgw.gda.pl">http://www.rzgw.gda.pl</a>		*
	Okręgowy inspektorat rybołówstwa morskiego	<a href="http://oirm.gdynia.pl">http://oirm.gdynia.pl</a>		*
Morski oddział straży granicznej	PF		*	
Kuratorium oświaty	PF		*	

Typy instytucji	Instytucja	Źródło	Charakter instytucji	
			Rynkowy / Biznesowy	Nierynkowy
	Urząd celny	<a href="http://urządcelny.pl">http://urządcelny.pl</a>		*
	Izby rolnicze	PF		*
	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - oddziały	<a href="http://www.gddkia.gov.pl">www.gddkia.gov.pl</a>		*
	Archiwum państwowe	PF		*
	Biura patentowe	PF		*
Zdrowie i bezpieczeństwo	Pogotowie ratunkowe	PF		*
	Stacje pogotowia ratunkowego	PF		*
	Apteki	PF	*	
	Komisariaty policji	PF		*
Finanse	Banki	PF	* B	
	Bankomaty	PF	* B	
	Maklerzy giełdowi	PF	* B	
	Agencje marketingowe	PF	* B	
	Finansowanie, kredyty	PF	* B	
Instytucje społeczeństwa obywatelskiego	Organizacje pozarządowe (wraz ze stowarzyszeniami, zrzeszeniami i towarzystwami)	Baza Klon/Jawor <a href="http://bazy.ngo.pl">http://bazy.ngo.pl</a>		*
	Organizacje pożytku publicznego 2009 uprawnione do otrzymania 1% podatku w 2010 r.	Baza Klon/Jawor <a href="http://bazy.ngo.pl">http://bazy.ngo.pl</a>		*
Sądownictwo	Sądy apelacyjne, okręgowe i rejonowe	PF		
	Nieruchomości – kupno, sprzedaż, wynajem	PF	* B	
Handel	Komputery – sprzedaż	PF	*	
	Supermarkety (liczba placówek)	BDL GUS	*	
	Hipermarkety	BDL GUS	*	
	Przedsiębiorstwa z Listy 2000	Lista 2000	* B	
Usługi	Adwokaci	PF	* B	
	Agencje celne, składy	PF	* B	
	Agencje turystyczne, biura podróży	PF	*	
	Antykwarjat	PF	*	
	Artykuły rolnicze, sprzęt, części – detal	PF	*	
	Bazy danych – udostępnianie, przetwarzanie	PF	* B	
	Biura projektowe	PF	* B	
	Biura architektoniczne	PF	* B	
	Biura rachunkowe	PF	* B	
	Doradcy podatkowi	PF	* B	
	Geodeci	PF	* B	
	Muzycy, zespoły muzyczne	PF	*	
	Notariusze	PF	* B	
	Ochrona osób i mienia	PF	* B	
	Pośrednicy ubezpieczeniowi	PF	* B	
	Radcy prawni	PF	* B	
	Restauracje	PF	*	
	Rzeczoznawcy	PF	* B	
	Tłumacze – przysięgli	PF	* B	
	Usługi fotograficzne	PF	*	
Usługi kurierskie	PF	* B		
Prasa	Gazety, czasopisma – redakcje	PF	*	
	Wydawnictwa	PF	*	

Źródło: opracowanie własne.

#### 4.1.7. Poziom rozwoju gospodarczego

Poziom rozwoju gospodarczego został określony za pomocą dwóch podstawowych metod: (a) interpretacji dynamiki podstawowych miar opisujących sytuację gospodarczą w danym mieście oraz (b) wskaźnika syntetycznego. Wskaźnik syntetyczny został skonstruowany w oparciu o technikę standaryzowanych sum zwaną też wskaźnikiem Perkala (*Z-scores*). Metoda ta polega na budowie syntetycznego indeksu, który jest średnią z sumy standaryzowanych wartości poszczególnych wskaźników cząstkowych.

$$w_s = \frac{1}{p} \sum_{j=1}^p y_{ij}$$

gdzie:  $j = 1, 2, \dots, p$  lista obiektów,

$p$  – liczba uwzględnionych cech,

$w_s$  – wskaźnik syntetyczny,

$y_{ij}$  – standaryzowana wielkość  $j$ -tej cechy dla  $i$ -tego obiektu.

Do budowy wskaźnika zostały wykorzystane cechy, które miały odpowiednią zmienność przestrzenną i różną wartość informacyjną. Zastosowana metoda składa się z kilku etapów. Pierwszy obejmuje zebranie zestawu wskaźników opisujących sytuację gospodarczą. Na etapie drugim zostały wyselekcjonowane te cechy, które najlepiej spełniają wymóg trafności merytorycznej i istotności statystycznej. Były one przedmiotem interpretacji i składnikiem syntetycznego wskaźnika poziomu rozwoju.

Zaprezentowana metoda badania poziomu rozwoju gospodarczego i poziomu życia należy do tzw. twardej (obiektywnej) miary, bazującej na oficjalnych danych statystycznych i danych instytucji. Zastosowany wskaźnik syntetyczny cechuje się zarówno względną prostotą, jak i małą utratą informacji podczas agregacji. Wyniki badań osiągnięte tą metodą zostały poddane konfrontacji z opiniami pozyskanymi z badań ankietowych i wywiadów.

#### 4.1.8. Metody określania poziomu życia oraz jego dynamiki

Poziom życia (warunki życia) określone zostały dla miast województwa pomorskiego za pomocą trzech podstawowych metod: (a) interpretacji dynamiki podstawowych miar opisujących sytuację i poziom życia w mieście  $k$  oraz (b) wskaźnika syntetycznego metodą Perkala i (c) metodą dystansową.

Metoda dystansowa – pozwala na ujęcie syntetyczne poziomu życia (także dostępności usług publicznych) wyrażone miarą dystansu od jednostki wzorcowej (najlepszego miasta). W przypadku

metody Perkala wartości wskaźnika syntetycznego rozrzucone są wokół średniej – wyrażonej jako zero (0), gdzie wartości dodatnie oznaczają sytuację korzystniejszą niż średnio w województwie a ujemne sytuacje gorszą niż przeciętnie w zbiorze badanych miast. Wskaźnik Perkala umożliwia łatwe ulokowanie miasta względem średniej zaś metoda dystansowa, gdzie wskaźniki są prezentowane jako % wskaźnika dla najlepszego miasta (wzorca) umożliwia interpretacje z perspektywy dystansu i różnicowania poziomu życia w zbiorze badanych miast.

Zastosowane każdej z powyższych metod wiąże się z przejściem przez kilka etapów. Pierwszy obejmuje zebranie zestawu wskaźników opisujących poziom życia i dostępność usług publicznych w miastach województwa. W etapie drugim, zostały wyselekcjonowane te cechy, które najlepiej spełniały wymóg trafności merytorycznej i istotności statystycznej. Na dalszych etapach poddano je obróbce statystycznej, wizualizacji w postaci map i zestawień a dopiero to prowadziło do ich interpretacji i formułowania wniosków.

#### **4.1.9. Analiza treści i analiza danych zastanych (desk research)**

Analiza danych zastanych obejmuje głównie dokumenty programowe lokalnych władz (strategie rozwoju, lokalne programy rewitalizacji). Krytyczna analiza tych dokumentów jest po pierwsze jednym z etapów oceny instrumentów i polityki rozwoju na poziomie lokalnym, a po drugie służy do konfrontacji zidentyfikowanych przez nie uwarunkowań strategicznych rozwoju lokalnego interpretacjami wynikającymi z niniejszego projektu.

#### **4.1.10. Analiza przestrzenna – badanie dostępności usług publicznych z zastosowaniem metody potencjału**

Rozwiązaniem, które pozwala uniknąć m.in. problemów z interpretacją zjawisk, które przenikają przez granice gmin powiatów (np. dostępność usług publicznych) jest zastosowanie modelu potencjału. Model potencjału można przyrównać tutaj do przestrzennej „średniej ruchomej”.

Modele grawitacji i potencjału są podstawowymi modelami przestrzennego oddziaływania wykorzystywanymi w badaniach geograficznych i ekonomicznych. Rozwinęły się one poprzez adaptację koncepcji modelu potencjału ludnościowego zaproponowanej przez Stewarta (1941), która szybko stała się głównym modelem tzw. fizyki społecznej. Szeroki przegląd rozwoju tych modeli przedstawiają m.in. Chojnicki (1966), Vickerman (1974), Pooler (1987), Czyż (2002), Guzik (2003). Jedną z interpretacji wartości potencjału jest uznanie go za miarę dostępności przestrzennej. Idea modelu jest następująca: potencjał dowolnego zjawiska w określonym miejscu (tutaj mieście/gminie) jest sumą cząstkowych potencjałów wywieranych na tą gminę przez wszystkie inne ośrodki (tutaj

gminy województwa i powiaty graniczące z województwem). Częstkowy potencjał wywierany przez gminę  $j$  na gminę  $i$  czyli  $V_{ij}$  jest zależny od masy ośrodka  $j$  –  $M_j$  oraz odległości ośrodków od siebie czyli  $d_{ij}$ . Ogólny wzór modelu potencjału ma postać:

$$V_i = \sum_{j=1}^n \frac{M_j^z}{d_{ij}^b}$$

gdzie:  $V_i$  – potencjał w punkcie  $i$

$M_j$  – masa punktu  $j$

$d_{ij}$  – odległość między punktami  $i$  a  $j$

$b$  – wykładnik oporu odległości

$z$  – wykładnik masy ośrodka  $j$

Masą ośrodka będzie zjawisko, dla którego liczymy potencjał – dla potencjału ludnościowego będzie to liczba mieszkańców, a dla dostępności aptek – liczba aptek. W przypadku kapitału ludzkiego masą będzie liczba osób o określonym poziomie wykształcenia. Zastosowanie wykładników zarówno przy masie (wielkości ośrodka) jak i odległości pozwalają na urealnienie relacji przestrzennej i przyjęcie nieliniowego wzrostu/spadku skali interakcji przestrzennych między ośrodkami  $i$  i  $j$ . Dopasowuje się je każdorazowo do badanego zjawiska. Przyjęto, że opór odległości ( $d_{ij}$ ) ma charakter nieliniowy (wykładniczy) i zastosowano wykładnik oporu odległości ( $b = 1,2$ ). Jako miarę odległości przyjęto odległość w kilometrach. Zrezygnowano z wykładnika masy ( $z = 1$ ), gdyż ma on zastosowanie w bardziej w badaniach transportowych a brak odpowiednich badań empirycznych nie pozwala na przyjęcie określonych wartości tego parametru.

Zastosowanie modelu potencjału rodzi wiele szczegółowych problemów, które muszą być rozwiązane. Należą do nich:

- a. wybór punktów dla których liczony jest potencjał,
- b. problem granic obszaru,
- c. potencjał własny ośrodka.

Ad. a. Dogodnym rozwiązaniem jest wybór jednego punktu reprezentanta dla każdej jednostki (gmina, powiat), do którego przypisana zostanie masa tego ośrodka (zjawisko) i od którego liczona będzie odległość do pozostałych punktów. Punkt umieszczano w centrum miejscowości gminnej lub centrum stolicy powiatu. W przypadku gmin wiejskich otaczających miasto, z siedzibą w tym mieście (na przykład miasto Słupsk i gmina wiejska Słupsk) powstaje problem lokalizacji punktu



pomiarowego dla gminy wiejskiej i ustalenia odległości między tymi gminami. Dla obliczania potencjałów zewnętrznych przyjęto, że oba punkty mają taką samą lokalizację, zaś odległość między nimi policzono jako  $2/3$  promienia koła o zsumowanej powierzchni miasta i gminy wiejskiej.

Ad. b. Skoro potencjał jest sumą oddziaływań wywieranych na gminę i to gminy znajdujące się przy granicy obszaru będą ten potencjał mieć zawsze niższy (brak oddziaływań spoza granicy). O ile w przypadku granicy państwowej jest to często usprawiedliwione (niski stopień przenikalności granic) o tyle w przypadku granic województwa z innymi regionami kraju pominięcie wzajemnego oddziaływania zasadniczo zaburzałoby faktyczny obraz zjawiska. Dlatego wszystkie wskaźniki potencjału liczone w tym raporcie uwzględniają potencjał wywierany przez powiaty sąsiadujące z województwem pomorskim oraz położone w odległości do 25 km od jego granic. Uwzględnianie szerszej strefy jest niecelowe gdyż potencjał maleje wraz ze wzrostem odległości (wykładniczo). Udział dalszych powiatów w sumie potencjału dla gmin położonych przy granicach województwa pomorskiego jest mniejszy niż 3%.

Ad. c. Kwestia potencjału własnego jest problemem ustalenia odległości gminy do siebie samej. Najczęściej przyjmowanym rozwiązaniem jest przyjęcie, że  $d_{ii}=1$  czyli potencjał własny jest równy wielkości zjawiska w danej gminie. Nie jest to zawsze dobre rozwiązanie dla oceny dostępności – na przykład wszyscy lekarze w Gdańsku bądź apteki przypisane są do jednego punktu o bardzo wysokim potencjale własnym i dostępności, która de facto nigdzie nie występuje. Gdyby Gdańsk podzielić na cztery jednostki i pojawiłyby się między nimi odległości  $d_{ii} > 1$  to suma potencjałów dla tych 4 jednostek byłaby niższa niż dla jednego punktu. Dlatego w badaniach potencjału służących do oceny dostępności można przyjąć, że  $d_{ii} = \frac{1}{2}$  promienia koła o powierzchni tej jednostki (gminy), tak też uczyniono w tym badaniu.

Model potencjału daje też możliwość wykorzystania jego wyników do porównania dostępności i nasycenia zjawiskiem przez porównywanie powierzchni potencjału (metody różnic bądź ilorazu potencjału). Dla przykładu jeśli udział jakiejś gminy w potencjale ludnościowym województwa wynosi 0,5% a jej udział w potencjale liczby lekarzy 1% to oznacza, że jest tam dwa razy lepsza dostępność do lekarzy niż średnio w województwie. Metoda ilorazu potencjału znosi częściowo problem granic oraz całkowicie problem potencjału własnego (dzieli się przez siebie dwie powierzchnie potencjału tak samo obliczone).

## 4.2. Źródła danych i metody analizy w badaniu relacji przestrzennych i dostępności

Metody i techniki badawcze zastosowane w badaniu wynikają z postawionych celów badawczych, pytań badawczych oraz logiki analizy, która wymaga zastosowania odpowiednich metod i technik gromadzenia, a później przetwarzania danych. Podstawowym założeniem metodycznym jest połączenie następujących ujęć:

- a) relacyjno-przestrzennego, tj. zbadanie oddziaływań i zasięgów przestrzennych na różnym poziomie hierarchii osadniczej,
- b) triangulacyjnego, tj. zastosowanie możliwie szerokiego spektrum różnorodnych technik, narzędzi badawczych i źródeł danych oraz dążenie do ich porównawczej weryfikacji.

Zastosowano następujące metody i techniki w zakresie badan relacji przestrzennych i funkcjonalnych:

- a) **badanie powiązań i relacji przestrzennych** (dojazdy do pracy i do szkół),
- b) **wielokryterialna analiza przestrzenna** obejmująca badanie **dostępności przestrzennej** (w systemie transportu publicznego),
- c) **analiza przestrzenna: badanie dostępności w układzie drogowym**,
- d) **analiza przestrzenna: badanie procesów suburbanizacji**,
- e) **delimitacja funkcjonalnych obszarów miejskich**.

Najważniejsze metody i techniki badawcze, zwłaszcza te, które są metodami autorskimi lub zaadaptowanymi na potrzeby niniejszego badania przedstawiono w kolejnych podrozdziałach.

### 4.2.1. Metody badań relacji przestrzennych – powiązań i ciężarów

Relacje przestrzenne między poszczególnymi miastami wyrażają się w postaci siły i kierunku powiązań między nimi. Siłę te można mierzyć zarówno poprzez przepływy różnego rodzaju elementów materialnych (osób, towarów), jak i niematerialnych (informacji). W pracy zastosowane zostały dwie metody określenia tych przepływów. Jedną z nich opierała się na zidentyfikowaniu miejsc zamieszkania uczniów liceów ogólnokształcących oraz szkół zawodowych pobierających naukę w danym mieście. Konieczne było rozpoznanie skali i kierunków powiązań miast (pomiędzy miastami, a także między miastami a ich zapleczem) w zakresie codziennych dojazdów do szkół:

- Zidentyfikowanie miejsca zamieszkania uczniów liceów ogólnokształcących pobierających naukę w danym mieście w roku szkolnym 2013/2014 (wykaz szkół według danych z Systemu Informacji Oświatowej (SIO) – stan na 30.09.2013 r.).

- Zidentyfikowanie miejsc zamieszkania uczniów wszystkich szkół zawodowych pobierających naukę w danym mieście w roku szkolnym 2013/2014 (wykaz szkół według danych z Systemu Informacji Oświatowej (SIO) – stan na 30.09.2013 r.).

Miernik ten dobrze odzwierciedla sferę oddziaływania ośrodków miejskich wyrażanych poprzez codzienne kontakty z miastem (*urban daily system*). Graficzną metodą prezentacji tego oddziaływania są mapy powiązań, pokazujące wektory ciężenia do poszczególnych miast. Metoda ta może być również podstawą do określenia liczby ludności ciężącej do danego miasta.

Innym źródłem informacji i analizowanym typem ciężenia jest analiza dojazdów do pracy w 2011 roku – na podstawie badań GUS.

Drugą metodą wyznaczania powiązań a także zaplecza ludnościowego poszczególnych miast jest ustalenie organizacji powiązań transportowych w regionie. Metoda ta, opracowana przez R. Guzika, opiera się na wyznaczeniu siły ciężenia do danego ośrodka na podstawie kierunków i częstotliwości kursowania środków transportu zbiorowego przy wykorzystaniu ogólnych właściwości geograficznego modelu potencjału. Ta zaawansowana procedura zakłada, że ciężenia są wprost proporcjonalne do wielkości miejscowości przyciągającej (zasada grawitacji) i możliwości połączeń (współczynnik liczby kursów), a odwrotnie proporcjonalne do odległości wyrażonej czasem dojazdu.

Układ zależności między ośrodkami miejskimi wyrażony poprzez typ, siłę i kierunki powiązań funkcjonalnych jest kluczową metodą wyznaczania hierarchii osadniczej, w tym siły i zasięgu oddziaływania poszczególnych miast, co z kolei wpływa na rozwój funkcji gospodarczych i poziom życia mieszkańców. Podstawą wyznaczania ciężeni były po pierwsze pozyskane przez autorów dane dotyczące dojazdów do szkół i dojazdów do pracy (wyrażające faktycznie występujące ciężenia) a po drugie rozkłady jazdy przewoźników prywatnych i publicznych, które posłużyły do analizy kierunków i częstości połączeń (ciężenia potencjalne, wyrażające możliwość dotarcia do danego miasta).

Dla ustalenia granic obszarów obsługi miast a także zaplecza usługowego miast wykorzystano model potencjału i grawitacji. Jedną z interpretacji wartości potencjału jest uznanie go za miarę dostępności przestrzennej. Potencjał dowolnego zjawiska w określonym miejscu jest sumą cząstkowych potencjałów wywieranych na ten ośrodek przez wszystkie inne ośrodki (tutaj inne miasta i wsie). Cząstkowy potencjał wywierany przez ośrodek  $j$  na ośrodek  $i$ , czyli  $V_{ij}$ , jest zależny od masy ośrodka  $j$  mierzonej liczbą jego mieszkańców –  $M_j$  – oraz odległości ośrodków od siebie, czyli  $d_{ij}$ . Ogólny wzór modelu potencjału ma postać:

$$V_i = \sum_{j=1}^n \frac{M_j^z}{d_{ij}^b}$$

$V_i$  – potencjał w punkcie  $i$

$M_j$  – masa punktu  $j$

$d_{ij}$  – odległość między punktami  $i$  a  $j$

$b$  – wykładnik oporu odległości

$z$  – wykładnik masy ośrodka  $j$

Użycie wykładników zarówno przy masie (wielkości ośrodka), jak i odległości pozwalają na przyjęcie nieliniowego wzrostu/spadku skali interakcji przestrzennych między ośrodkami  $i$  oraz  $j$  a tym samym na urealnienie relacji przestrzennej. Założono, że opór odległości ( $d_{ij}$ ) ma charakter wykładniczy – najczęściej stosowanym rozwiązaniem jest dzielenie masy przez kwadrat odległości i takie też rozwiązanie zastosowano w tym badaniu. Za miarę odległości przyjęto średni ważony dla wszystkich kursów czas przejazdu wyrażony w minutach. Zrezygnowano z wykładnika masy na rzecz współczynnika atrakcyjności ciężenia wynikającej z hierarchii osadniczej ( $k$ ): ciężenia do Gdańska otrzymały mnożnik 2; do Gdyni 1,6; byłych miast wojewódzkich (Słupsk, Bydgoszcz, Elbląg, Piła) – 1,5; ciężenia do własnego miasta powiatowego 1,4; ciężenia do innych miast powiatowych niż własne 1,2; ciężenia do pozostałych miast – mnożnik 1. Dodatkowo w liczniku modelu potencjału wprowadzono pierwiastek wskaźnika ilości kursów (indeks liczby połączeń ważony porą oraz typem komunikacji)  $P_{ij}$ . Zdecydowano się na jego zastosowanie, gdyż wzrost liczby kursów nie powoduje liniowego wzrostu siły przyciągania – arbitralnym rozstrzygnięciem jest dobór stopnia pierwiastka (tutaj 1,8) – pierwiastek kwadratowy (rozwiązanie najczęściej stosowane) zbytnio spłaszczal znaczenie liczby kursów. W efekcie wzór modelu potencjału przyjął następującą postać:

$$V_i = \sum_{j=1}^n \frac{M_j k^{1,8} \sqrt[1,8]{P_{ij}}}{d_{ij}^2}$$

Wartość potencjału jest zależna od stosunku wielkości miejscowości (duże silnie przyciągają małe, w drugą stronę przyciąganie jest bardzo słabe) oraz od liczby kursów a odwrotnie proporcjonalna do odległości. Wraz ze wzrostem odległości maleje ilość interakcji przestrzennych. Potencjał policzono dla wszystkich par miejscowości: wieś-miasto oraz miasto-miasto (jeśli istniało między nimi połączenie komunikacją publiczną). Obliczanie ciężarów jest najbardziej problematyczne dla samych miast, gdyż obejmuje problem pomiaru ciężenia do siebie samego (potencjał własny). Tutaj przyjęto, że odległość wynosi zawsze 10 minut, zaś jako siłę połączenia przyjęto umowną liczbę

100 kursów dla miast nie będących siedzibą powiatu, 200 dla powiatowych oraz 300 dla Gdańska, Gdyni i Słupska. Dla przykładu w Bytowie 93% mieszkańców jest przypisana do niego samego – jest to wysoka wartość, gdyż w Bytowie z racji dużej odległości i słabych połączeń potencjał i grawitacja do innych miast są bardzo słabe. Innym skrajnym przykładem jest Żukowo położone w „cieniu” potencjałów Gdańska, Gdyni i Kartuz, które sprawiają, że miasto to samo do siebie ciąży tylko w 9%.

W tabeli 4.2 pokazano dla przykładu obliczenia wartości potencjału dla miejscowości Borzytuchom w powiecie bytowskim.

**Tab. 4.2. Obliczenie ciążen dla miejscowości Borzytuchom (model potencjału)**

Wiersz	Parametry	Miasta z bezpośrednimi połączeniami z Borzytuchomia (przyciągające)			
		Bytów	Słupsk	Chojnice	Bydgoszcz
1	liczba mieszkańców miasta przyciągającego	17 537	98 647	41 302	356 177
2	mnożnik przyciągania (wskaźnik atrakcyjności administracyjnej)	1,4	1,5	1,2	1,5
3	pierwiastek wskaźnika połączeń $P_{ij}$	33,2	18,8	2,7	2,7
4	kwadrat średniej odległości czasowej $d_{ij}$	446	7 293	15 374	105 502
5	składowe wartości potencjału (siła oddziaływania)	1 829	381	9	14
6	odsetek sumy potencjału	81,9	17,1	0,4	0,6
7	liczba mieszkańców Borzytuchomia przypisana jako ciężąca do przyciągających miast	762	159	4	6

Źródło: (Guzik 2012, zmienione).

Siła ciężenia Borzytuchomia do Bytowa równa jest liczbie mieszkańców Bytowa [wiersz 1] pomnożonej przez wskaźnik atrakcyjności  $k$  [wiersz 2] - wyrażającą masę przyciągającą w modelu grawitacji pomnożoną przez pierwiastek wskaźnika połączeń [wiersz 3]. W następnym kroku wynik dzielony jest przez kwadrat średniej odległości czasowej [wiersz 4] wyrażający opór odległości. Wynikiem działań jest liczba 1 829 [wiersz 5], która wyraża siłę przyciągania Bytowa. Jeśli dodamy wskaźniki przyciągania Borzytuchomia przez wszystkie miasta z którymi miejscowość ta ma połączenia to wtedy możliwe jest określenie udziałów wskaźników poszczególnych miast i tak dla Bytowa wynosi on 81,9% [wiersz 6], dzięki czemu można przyjąć, że taki odsetek mieszkańców tej miejscowości ciąży do Bytowa, co daje liczbę 762 mieszkańców [wiersz 7]. Po obliczeniu dla wszystkich 9350 relacji w bazie danych analogicznych wartości – można zsumować liczbę mieszkańców wszystkich miejscowości, które w jakimkolwiek stopniu ciężą do Bytowa (lub jakiegokolwiek innej miejscowości) i tym samym pokazać wielkość jego zaplecza lub siłę usługową.

#### 4.2.2. Analiza przestrzenna: badanie dostępności w systemie transportu publicznego

Istotnym elementem procesu badawczego była ocena dostępności komunikacyjnej i powiązań miast w transporcie publicznym. Badanie wykonano w oparciu o dane pozyskane z rozkładów jazdy wszystkich przewoźników publicznych i prywatnych (PKP, PKS, komunikacja miejska,

prywatna komunikacja samochodowa tzw. busy) i dotyczyło wszystkich miast i miejscowości wiejskich będących siedzibą sołectwa oraz wszystkich miast i gmin z powiatów otaczających województwo pomorskie.

Następnym etapem było utworzenie bazy danych z rekordem dla każdego miasta i miejscowości wiejskiej będącej siedzibą sołectwa położonych w województwie pomorskim (n=1753) oraz dla 63 miejscowości (siedziby gmin) w graniczących z województwem pomorskim powiatach ościennych województw. Dla każdej z tych miejscowości określana jest odrębnie dla (i) połączeń kolejowych, (ii) połączeń komunikacją miejską oraz (iii) innych połączeń autobusowych (PKS, busy) liczba kursów wychodzących z tej miejscowości (osobno dla 3 przedziałów czasowych  $4^{01-6^{00}}$ ,  $6^{01-8^{00}}$ ,  $8^{01-10^{00}}$  – obejmujących poranny szczyt komunikacyjny), liczbę kursów w ciągu całej doby, oraz liczbę kursów w niedzielę oraz czas przejazdu do:

- a. Gdańska;
- b. miasta powiatowego;
- c. wszystkich pozostałych miast w powiecie;
- d. innych miast w województwie pomorskim według warunków ograniczających opisanych poniżej;
- e. miast leżących poza województwem pomorskim według warunków ograniczających opisanych poniżej.

W przypadku miejscowości wiejskich, dla których ustalano połączenia dla miast określonych w punktach (d) oraz (e), uwzględniono tylko te połączenia do miast, które nie przechodzą przez większe miasta niż to, do którego jest połączenie. Na przykład dla autobusu jadącego ze wsi w gminie Debrzno do Gdańska (przez Debrzno, Człuchów, Chojnice i Starogard Gdański) uwzględniono połączenia do Debrzna (miasto w powiecie połączenie typu „c”), do Człuchowa (miasto powiatowe „b”), do Chojnic (połączenie typu „d” – inne miasta w województwie), gdyż Chojnice są większe od Człuchowa; do Starogardu Gdańskiego (połączenie typu „d” – inne miasta w województwie), gdyż Starogard jest większy od Chojnic, a następnie do Gdańska (połączenie typu „a”). Nie uwzględniono połączenia z Czerskiem i Czarną Wodą, które są mniejsze od Chojnic, przez które przebiegał kurs i do których prawdopodobieństwo ciężarów z wsi pod Debrznem jest bliskie zeru, a samo połączenie do Czerska jest tylko i wyłącznie konsekwencją tranzytu koniecznego przy dalekobieżnych kursach. Problem ten dotyczy miejscowości wiejskich położonych przy trasach przelotowych, przez których przechodzą kursy i małych miasteczek położonych przy tych trasach, gdzie brak warunków ograniczających powodowałby, że określono by do nich ciężar znacznie powyżej tych faktycznie

istniejących. Złożoność i pracochłonność procedury wskazuje na celowość ograniczenia badania tylko do porannego szczytu komunikacyjnego pozwalającego najlepiej określić faktyczne powiązania i ciężenia do miejsc pracy, nauki i usług.

W powstałych w ten sposób bazach danych inwentaryzowano w województwie pomorskim 63 193 połączeń transportem publicznym w dzień powszedni w 2011 roku oraz 66 572 połączenia w 2014 roku. Na podstawie baz danych skonstruowano dwa zasadnicze wskaźniki:

1. Wskaźnik połączeń będący sumą wszystkich połączeń danej miejscowości zważonych za pomocą mnożników:
  - a. Przedziały czasowe:  $4^{01}-6^{00}$  (liczba połączeń x 2),  $6^{01}-8^{00}$  (liczba połączeń x 3),  $8^{01}-10^{00}$  (liczba połączeń x 1).
  - b. Środki transportu: transport kolejowy (liczba połączeń x 3), transport autobusowy „regularny” (liczba połączeń x 1), komunikacja miejska (liczba połączeń x 1,75).
2. Wskaźnik obsługiwanych kierunków, jako średnia wartość liczby obsługiwanych kierunków dla wszystkich dni tygodnia (liczba obsługiwanych kierunków to liczba miast dostępnych za pomocą bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną).

Wykorzystując posiadane bazy danych o połączeniach transportem publicznym w województwie pomorskim przeprowadzono również analizę powiązań międzymiastowych. Zastosowany wskaźnik połączeń to suma wszystkich połączeń zważonych za pomocą wyżej wymienionych mnożników. Ich przyjęcie podyktowane było uznaniem istotności pór szczytu porannego oraz możliwości przewozowych, pewności i przewidywalności, jaka jest związana z poszczególnymi typami transportu, zaś same wagi zostały przyjęte przez zorganizowany panel ekspertów (wartość 1,75 jest wypadkową różnych poglądów). Suma wskaźnika połączeń oznacza (dla danej relacji lub miasta) zarówno połączenia wychodzące jak i przychodzące.

Na podstawie sumy wskaźnika połączeń ustalono również rangę ośrodka (jako węzła transportowego). Przedziały klasowe przyjęte w procedurze rangowania prezentuje tabela 4.3.

W analizie uwzględniono również wartość sumy wskaźnika połączeń przypadającą na 1000 mieszkańców oraz udział powiązań przychodzących w wartości sumy wskaźnika połączeń. Na podstawie tego udziału określono również rodzaj miasta: „P” w przypadku gdy dominowały połączenia przychodzące i „W” w przeciwnym przypadku. Znaczące gospodarczo ośrodki w godzinach szczytu porannego zawsze mają przewagę przyjazdów zaś ośrodki mniejsze, podporządkowane

hierarchicznie często o funkcjach sypialni mają w tym czasie przewagę połączeń wychodzących. Odwrotna sytuacja ma w porze powrotów, czyli szczycie popołudniowym.

**Tab. 4.3. Przyjęte przedziały klasowe w procedurze rangowania**

Suma wskaźnika połączeń		Wskaźnik obsługiwanych kierunków	
Przedział	Ranga	Przedział	Ranga
≥ 3000	I	≥ 25	1
1000-3000	II	20-25	2
500 – 1000	III	15-20	3
250 – 500	IV	10-15	4
100 – 250	V	5-10	5
< 100	VI	<5	6

Źródło: opracowanie własne.

Do konstrukcji wskaźnika obsługiwanych kierunków przyjęto średnią wartość liczby obsługiwanych kierunków dla wszystkich dni tygodnia. Liczba obsługiwanych kierunków to liczba miast dostępnych za pomocą bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną. Na podstawie tego wskaźnika również dokonano rangowania miast. Dla odróżnienia rangi wynikające z liczby połączeń oznaczono cyframi rzymskimi, a te dotyczące liczby kierunków – arabskimi.

Aby uprościć analizę przestrzenną powiązań posegregowano wskaźniki połączeń wychodzących pomiędzy poszczególnymi miastami (miasto-miasto) na 5 klas zestawionych w tab. 4.4. Uzyskano w ten sposób 5 klas powiązań między miastami.

**Tab. 4.4 Klasyfikacja powiązań**

Wartość liczby połączeń (ważonych)	Siła powiązania
>82	BARDZO SILNE
41-81	SILNE
11-40	ŚREDNIE
2-10	SŁABE
1 lub mniej	BARDZO SŁABE

Źródło: opracowanie własne.

W analizie uwzględniono zarówno połączenia międzymiastowe realizowane wewnątrz województwa jak również powiązania do innych województw. Przykładowo w 2011 roku powiązania międzyregionalne osiągały 13% w dzień powszedni (16% w niedzielę) i w skali całego województwa nie wpływały istotnie na omówione powyżej wskaźniki. Dla większości miast wskaźnik powiązań wewnątrzwojewódzkich przekraczał 90%. Jednak nieuwzględnienie powiązań pozawojewódzkich skutkowałoby znaczącą degradacją miast położonych w pobliżu granicy województwa.

W celu dokładniejszej analizy ośrodków miejskich (pod względem powiązań) określono typy miast. Wynikały one z omówionych wcześniej rang. Za najważniejszą uznano rangę wg „sumy wskaźnika połączeń”, co wynika z faktu, że oddaje ona w najbardziej realny sposób siłę powiązań.



Drugim użytym wskaźnikiem był (omówiony wcześniej rodzaj miasta „P” lub „W”. Najmniej istotnym był wskaźnik obsługiwanych kierunków, bowiem w wielu przypadkach obsługa sprowadzała się do 1 połączenia na dobę (często tylko w jednym kierunku). Prawdopodobnie sytuacje takie nie odzwierciedlały żadnych ciężarów, a jedynie wynikały z konieczności racjonalizacji np.: obiegu pociągów. W ten sposób powstały 24 typy miast.

#### 4.2.3. Analiza przestrzenna: badanie dostępności w układzie drogowym

Badanie zostało wykonane zgodnie z metodą opracowaną i stosowaną w badaniach dostępności transportowej realizowanych przez Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ (R. Guzik), w tym badaniu *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego (2011)*.

Tab. 4.5 Miejsca, do których badano dostępność w układzie drogowym

Dostępność do	Symbol zmiennej	Waga dla syntetycznego wskaźnika dostępności z:		Uwagi
		perspektywy poziomu życia	perspektywy atrakcyjności inwestycyjnej	
Gdańsk	DGDa	15	20	
Trójmiasto	DTRj	5	7	Do najbliższego względem danej gminy miasta trójmiejskiego (Gdańska lub Gdyni lub Sopotu)
Miasto >100 tys. mieszkańców	DM100	7	10	Do najbliższego miasta >100 tys. mieszkańców (wraz ze strefą podmiejską). Jedno z poniższych: Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Elbląg, Grudziądz, Toruń, Koszalin.
Miasto >50 tys. mieszkańców	DM50	10	5	Do najbliższego miasta >50 tys. mieszkańców (lista DM100 plus Chojnice, Kwidzyn, Tczew, Pruszcz Gdański, Sopot, Wejherowo).
Miasto powiatowe	DMPo	30	15	Do własnego miasta powiatowego.
Najbliższe miasto	DNMi	15	5	Do dowolnego najbliższego w sensie czasowym miasta.
Węzeł autostrady	DATs	5	10	Dostępność do najbliższego węzła autostrady A1 lub węzła obwodnicy Trójmiejskiej.
Lotnisko – Gdańsk Rębiechowo	DLOt	5	10	
Przejście graniczne z Niemcami	DGNi	2	3	Pozwalają ująć nie tylko dostępność do konkretnych przejść ważnych z gospodarczego punktu widzenia, ale także dostępność do woj. zachodniopomorskiego (DGNi) oraz Elbląga i okolicy (DGRo).
Przejście graniczne z obwodem Kaliningradzkim	DGRo	1	2	
Warszawa	DWAr	2	5	Miasta reprezentujące w badaniu dostępności do pozostałych obszarów kraju.
Poznań	DPOz	2	5	
Terminal promowy	DPRom	1	3	Port w Gdyni lub Gdańsku, w zależności który jest bliżej danej gminy.

Źródło: opracowanie własne.

Badanie dostępności w systemie drogowym pozwala obliczyć indeks syntetyczny dostępności, który może być interpretowany zarówno jako element poziomu życia jak i jako składnik atrakcyjności inwestycyjnej. Dane o sieci drogowej (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i

gminne) według stanu na dzień 30.09.2014. Do badania wykorzystane zostały łatwo dostępne narzędzia z zakresu GIS (systemy informacji geograficznej), które ułatwiają obliczenia dostępności a także umożliwiają wizualizację kartograficzną wyników.

Zbadanie dostępności w układzie drogowym wiąże się z koniecznością wyboru punktów, dla których będzie określana dostępność (1); miejsc do których będzie ona mierzona (2); przyjęcia miar dostępności (3) oraz przyjęcia zasad konstrukcji wskaźników syntetycznych (4).

Ad.1. Dostępność drogową określono dla każdej gminy wybierając w niej jeden punkt dla którego prowadzono pomiar. Punktem tym było centrum miejscowości gminnej – w miejscowościach z rynkiem lub placem centralnym wybierano ten plac, w pozostałych głównie skrzyżowanie lub lokalizację urzędu gminy. W przypadku gmin wiejskich otaczających gminę miejską przyjmowano te same wartości dostępności co dla gminy miejskiej, za wyjątkiem dostępności do miasta siedziby tej gminy, które dla gminy wiejskiej określano jako 15 minut dla miast powiatowych i 10 minut dla pozostałych miast.

Ad. 2. Dostępność określano do tych samych typów miejsc co w badaniu z 2011 roku (zob. tab. 4.5). Wybierając te miejsca kierowano się ich istotnością z punktu widzenia powiązań i relacji w systemie miast, zarówno z perspektywy mieszkańców i poziomu życia, jak i perspektywą prowadzenia działalności gospodarczej, czyli ujmowaniem dostępności jako składnika atrakcyjności inwestycyjnej. Lista miejsc jest dla obu perspektyw jednakowa, ale waga poszczególnych składników dostępności się różni (zob. tab. 4.5). Dla każdej gminy badano dostępność do 13 miejsc (kolumna 1 tab. 4.5). W niektórych wypadkach zarówno najbliższe miasto, miasto powiatowe, miasto powyżej 100 tys. mieszkańców itd. Było takie same (np. dla Damnicy w powiecie słupeckim – Słupsk), wówczas do bazy danych wpisywano te same wartości.

W przypadku miast, do których mierzona jest dostępność, określano ją do granic strefy centralnej miasta, a nie do jednego centralnego punktu. To drugie rozwiązanie najczęściej dyskryminuje dostępność z niektórych kierunków, a dodatkowo w przypadku ustalenia tego punktu w ścisłym centrum (np.: rynek miejski) oznacza znaczne wydłużenie czasu dojazdu, podczas gdy większość podróży do danego miasta (o charakterze usługowym) wcale nie musi wiązać się z pobytem w ścisłym centrum. Jako strefy centralne miast wyznaczono granice starego miasta lub granice stref płatnego parkowania.

Dla gmin miejskich może występować sytuacja kiedy mierzona byłaby dostępność miasta do siebie samego (jako najbliższe miasto, miasto powiatowe itp.) – w takich wypadkach przyjęto

umowną wartość 5 minut – przede wszystkim dla uniknięcia operowania wartością zerową, która utrudnia dalsze obliczenia wskaźników.

Ad. 3. W ruchu drogowym dostępność określa się za pomocą miar odległości fizycznej (np. kilometry), miar czasu (minuty) bądź kosztu (dostępność ekonomiczna). Z perspektywy celów tego badania najodpowiedniejsze jest zastosowanie miar czasu. Z pewnością dostępność Gdańska z Tczewa autostradą należy określić jako lepszą niż z położonego w podobnej odległości Kościerzyny dostępną drogami niższej kategorii. Zastosowanie miar czasu pozwala uwzględnić różne tempo poruszania się w zależności od rodzaju i kategorii drogi, a także przyjąć dodatkowe parametry, które wpływają na średnią prędkość. Dla obliczeń czasu przejazdu między punktami, dla których określano dostępność, a punktami, do której ją badano, przyjęto średnie prędkości przejazdowe, w zależności od kategorii drogi:

- autostrady – 130 km/h,
- drogi ekspresowe dwujezdniowe – 110 km/h,
- drogi ekspresowe jednojezdniowe – 100 km/h,
- droga główna krajowa GP – 85 km/h,
- droga krajowa G – 70 km/h,
- drogi wojewódzkie Z – 60 km/h,
- drogi powiatowe Z – 50 km/h,
- drogi lokalne i miejskie L – 40 km/h.

Przyjęto, że podróże odbywają się w dobrych warunkach pogodowych, w dniu roboczym, w godzinach między 9:00 a 11:00, czyli po porannym szczycie komunikacyjnym. Dodatkowo prędkości wynikającej z klasy drogi dodawano do obliczonego czasu przejazdu następujące składniki czasu:

- wjazd na autostradę/drogę ekspresową – 0,5 minuty,
- zjazd z autostrady/drogi ekspresowej i wjazd na inną drogę – 0,5 minuty,
- przejazd przez skrzyżowanie ze światłami – 1 minuta,
- przejazd przez rondo – 0,5 minuty,
- przejazd przez centrum miasta <5 tys. mieszkańców (bez obwodnicy) – 3 minuty,
- przejazd przez centrum miasta o wielkości 5-20 tys. mieszkańców (bez obwodnicy) – 5 minut,
- przejazd przez centrum miasta 20-50 tys. mieszkańców (bez obwodnicy) – 7 minut,
- przejazd przez centrum miasta >50 tys. mieszkańców (bez obwodnicy) – 10 minut,

- przejazd kolejowy – 0,5 minuty.

Obliczając dostępność, każdorazowo poszukiwano drogi najkrótszej w sensie czasowym, co nie zawsze pokrywało się z najkrótszą drogą w sensie odległości fizycznej. Pomiarów wykonano, korzystając ze szczegółowych map samochodowych i planów miast, wpisując odległości z rozbiciem na odcinki (między każdym skrzyżowaniem z drogami powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi) według kategorii dróg a następnie przeliczono te dane na minuty i zarejestrowano w bazie danych.

Ad. 4. Budowa wskaźnika syntetycznego najprościej osiągnąć przez sumowanie dostępności cząstkowych wyrażonych w minutach, po określeniu dla nich wag (przedstawia je tabela 4.3). Im mniejsza wartość wskaźnika, tym lepszą dostępność posiada punkt, dla którego jest ona pomierzona (krótszy czas dotarcia do wszystkich punktów).

#### **4.2.4. Analiza przestrzenna: badanie procesów suburbanizacji**

Analiza oparta była na źródłach statystycznych (dane GUS). Badanie obejmuje:

- Wskazanie powiązań migracyjnych opartych o analizę kierunków napływów migrantów do gmin województwa pomorskiego (na podstawie danych ankietowych dostarczonych przez gminy i pochodzących z druków meldunkowych w roku 2013).
- Wykorzystanie czterech podstawowych wskaźników opisujących ruchy migracyjne na poziomie gmin (napływu, odpływu, migracji i mobilności) po 2010 r.
- Przedstawienie danych w zakresie aktywności budowlanej (z wyodrębnieniem budownictwa mieszkaniowego) w gminach po 2010 r.
- Zestawienie danych dotyczących ruchów migracyjnych i aktywności budowlanej w celu określenia skali suburbanizacji.

Analiza procesów suburbanizacji była istotnym elementem dla oceny potencjału gospodarczego miast oraz wyznaczenia funkcjonalnych obszarów miejskich, była także ważna z perspektywy oceny warunków życia w mieście, w tym dostępności usług publicznych, których funkcjonowanie nie może być oderwane od procesów demograficznych i migracyjnych. Źródłem danych w powyższej analizie były dane zakupione od GUS.

#### **4.2.5. Metody delimitacji funkcjonalnych obszarów miejskich**

Funkcjonalny obszar miejski (FOM) ma charakter układu przestrzennego o charakterze węzłowym, którego ogniskiem jest ośrodek miejski, otoczony przez obszar powiązany z nim funkcjonalnie. Zasięg funkcjonalnego obszaru miejskiego został wyznaczony głównie w oparciu o

potencjalne i rzeczywiste ciężenia do danego miasta określone na podstawie danych o kierunkach migracji, dojazdów do szkół, a dla niektórych miast także w oparciu o dojazdy do pracy. Jako pośrednie metody wyznaczania FOM została wykorzystana analiza nasilenia procesów suburbanizacji w sąsiedztwie pomorskich miast, analiza nasycenia gmin podmiejskich podmiotami gospodarczymi w oparciu o pozyskane dane REGON oraz analiza budżetów lokalnych jednostek samorządu terytorialnego. Można bowiem założyć, że wysokie wskaźniki suburbanizacji, wysoka stopa przedsiębiorczości i określony rodzaj gałęziowy działalności gospodarczej, wreszcie wysokie wartości podatku PIT i podatku od nieruchomości są pośrednim wskaźnikiem istnienia silnych powiązań z miastem-ogniskiem FOM. Takie pośrednie metody wyznaczania powiązań miasta centralnego z jego otoczeniem zastosowali z powodzeniem w 2009 roku M. Smętkowski, B. Jałowiecki i G. Gorzelak w delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce.

Wyznaczenie funkcjonalnych obszarów miejskich jest niezbędne w dalszych etapach analizy prowadzących do wyznaczenia hierarchii ośrodków miejskich województwa i określenia ich roli jako biegunów wzrostu. Podstawą do wyznaczania FOM były wyniki badań dostępności komunikacyjnej i ciężarów do miast, a także dane pośrednio świadczące o oddziaływaniu miasta, np. rozkłady wybranych wskaźników poziomu rozwoju w obszarze otaczającym ośrodek miejski.

W przeciwieństwie do wielu współczesnych studiów delimitujących zasięg obszarów funkcjonalnych miast w oparciu tylko o metody pośrednie (np. nasilenia procesów suburbanizacji, nasycenia gmin podmiejskich podmiotami gospodarczymi, analizę budżetów lokalnych jednostek samorządu terytorialnego) podstawą wyznaczania obszarów funkcjonalnych w niniejszej ekspertyzie były metody bezpośrednie, tzn. takie, które dotyczą faktycznie występujących ciężarów – powiązań w transporcie publicznym, dojazdów do pracy oraz dojazdów do szkół.

Przyjęto szereg założeń porządkujących badanie i pozwalających na rozstrzygającą decyzję w procesie delimitacji FOM:

- FOM są obszarami rozłącznymi (dany obszar może być tylko w jednym FOM),
- tam, gdzie następowaloby przenikanie różnych FOM, wyznacza się jeden FOM o charakterze aglomeracji,
- FOM ma charakter ciągły (nie może otaczać gmin, które nie są jego częścią),
- FOM obejmuje gminy w całości (kryterium administracyjne).

Dla czytelności wywodu procedura delimitacji i jej warianty oraz przyjęte rozwiązania techniczne omówione są szczegółowo w rozdziale 14 wraz z przedstawieniem wyników.

#### 4.2.6. Schemat postępowania badawczego

Na całość prac badawczych składał się zbiór współzależnych logicznie i czasowo zadań. Pierwszym kluczowym etapem było opracowanie koncepcji badania, w trakcie którego wzorowano się w znacznym stopniu na przeprowadzonym przez zespół badawczy powiązań i delimitacji funkcjonalnych obszarów miejskich w województwie pomorskim (Guzik i in. 2011) oraz w Małopolsce (Guzik 2010).

Drugim etapem kluczowym dla powodzenia badania, a zarazem najbardziej pracochłonnym było zbieranie danych wtórnych (literatura, raporty, dokumenty, dane GUS) i pierwotnych (badania ankietowe, kwerendy rozkładów). Etap ten wymagał również badań terenowych w celu weryfikacji w terenie danych rozkładów jazdy a także przeprowadzenie wywiadów odnośnie funkcjonowania komunikacji publicznej. Celem była weryfikacja i poszukiwanie potencjalnych przewoźników, których rozkładów jazdy nie udało się pozyskać w inny sposób. W listopadzie 2014 r. przeprowadzono ponadto badania terenowe w miastach powiatowych województwa pomorskiego.

Dane wtórne pozyskane w etapie drugim zostały następnie przetworzone i zakodowane w postaci baz danych (Excel oraz bazy danych GIS) a także przeprowadzono ich weryfikację i sprawdzenie poprawności wprowadzenia danych źródłowych. Z racji objętości utworzonych baz (każda z baz zawierała między 2 a 10 tys. rekordów) był to bardzo czasochłonny proces. Czwarty etap polegał na analizie zebranych danych dla realizacji celu badań i odpowiedzi na postawione pytania/zagadnienia badawcze. Stosując zasadę triangulacji różnych metod i technik badawczych po odrębnym przeanalizowaniu pól badawczych (dojazdy do pracy, dojazdy do szkoły, dostępność w układzie drogowym, dostępność i połączenia w komunikacji publicznej) przeprowadzono delimitację funkcjonalnych obszarów miejskich oraz opracowano wnioski i rekomendacje. W całym etapie posługiwano się analizami i wizualizacjami GIS a także konsultowano wyniki i stosowane metody w zespole badawczym i z osobami mającymi doświadczenie w poszczególnych metodach i wiedzy odnośnie analizowanych zagadnień.



## B. Potencjał, funkcje gospodarcze oraz bariery rozwojowe miast

---

### 5. Struktury i trendy demograficzne oraz kapitał ludzki i aktywność społeczna

*Jarosław Działek, Agnieszka Sobala Gwosdz*

#### 5.1. Typologia demograficzna miast z punktu widzenia obecnych struktur, ruchu naturalnego, migracji i średnioterminowych prognoz demograficznych

Znaczenie uwarunkowań demograficznych w polskich miastach staje się obecnie coraz większe wobec faktu, że intensyfikują się trzy procesy: spadek dzietności, starzenie się społeczeństwa i rosnąca mobilność ludności. Procesy te w ostatnich kilku latach znajdują się w orbicie coraz większego zainteresowania tak ekspertów jak i polityków, czego wyrazem jest m.in. rosnąca grupa prac poświęconych zjawisku „kurczenia się miast” (*urban shrinkage*) (zob. m.in. Strykiewicz 2014, Kantor-Pietraga 2014).

W niniejszej części opracowania poddano analizie podstawowe procesy demograficzne, które wpływają na kształtowanie się liczby ludności w pomorskich miastach i strukturę wieku mieszkańców. Wobec faktu, że procesów demograficznych w samym miastach nie powinno się rozpatrywać w oderwaniu od procesów zachodzących w obszarach je otaczających, w tym ich obszarach funkcjonalnych, stwierdzone prawidłowości dla ośrodków miejskich pokazano na tle całego obszaru województwa, z uwzględnieniem terenów wiejskich.

##### 5.1.1. Przyrost i ubytek rzeczywisty ludności

Wzrost, stagnacja albo regres ludnościowy na danym terytorium jest wynikiem współwystępowania dwóch procesów: ruchu naturalnego (różnica między liczbą urodzeń a zgonów) oraz salda migracji (różnica między osobami, które osiedliły się a tymi, które opuściły dany obszar).



Powiązanie ruchu naturalnego (przyrostu lub ubytku) i salda migracji w sposób syntetyczny umożliwia typologia ruchu ludności autorstwa J. W. Webba (1963). Autor tej popularnej w badaniach demograficznych techniki wyróżnił 8 podstawowych typów jednostek w zależności od relacji między przyrostem/ubytkiem naturalnym, a dodatnim/ujemnym saldem migracji<sup>3</sup>. Klasy A–D obejmują te jednostki, które cechuje wzrost liczby ludności, natomiast E–H te z spadkiem ludności. Najkorzystniejsza sytuacja demograficzna występuje w klasach B i C, gdyż jednostki terytorialne klasyfikowane w nich posiadają zarówno dodanie saldo migracji, jak i dodatni przyrost naturalny. Na przeciwnym biegunie (podwójnie negatywny trend) znajdują się klasy F i G, gdzie następuje zarówno ubytek naturalny jak i ujemne saldo migracji.

Aby ocenić badane procesy w dłuższej perspektywy czasowej, a także uniezależnić się od przypadkowych wahań rocznych, na które są podatne dane demograficzne w jednostkach o niewielkiej liczbie ludności, współczesne tendencje demograficzne zachodzące w miastach województwa pomorskiego odniesiono do okresu z połowy lat 1990. wykorzystując średnią trzyletnią: odpowiednio za okres 1995-1997 i 2011-2013.

Sytuacja demograficzna pomorskich miast jest na tle Polski dosyć korzystna, niemniej jednak cechuje ją duże zróżnicowanie wewnątrz regionu. W 2013 r. w stosunku do 1995 r. 1/3 miast województwa zwiększyło zauważalnie (o co najmniej 1%) swoją liczbę ludności, populacja 1/7 miast nie zmieniła się, liczba ludności pozostałych miast skurczyła się.

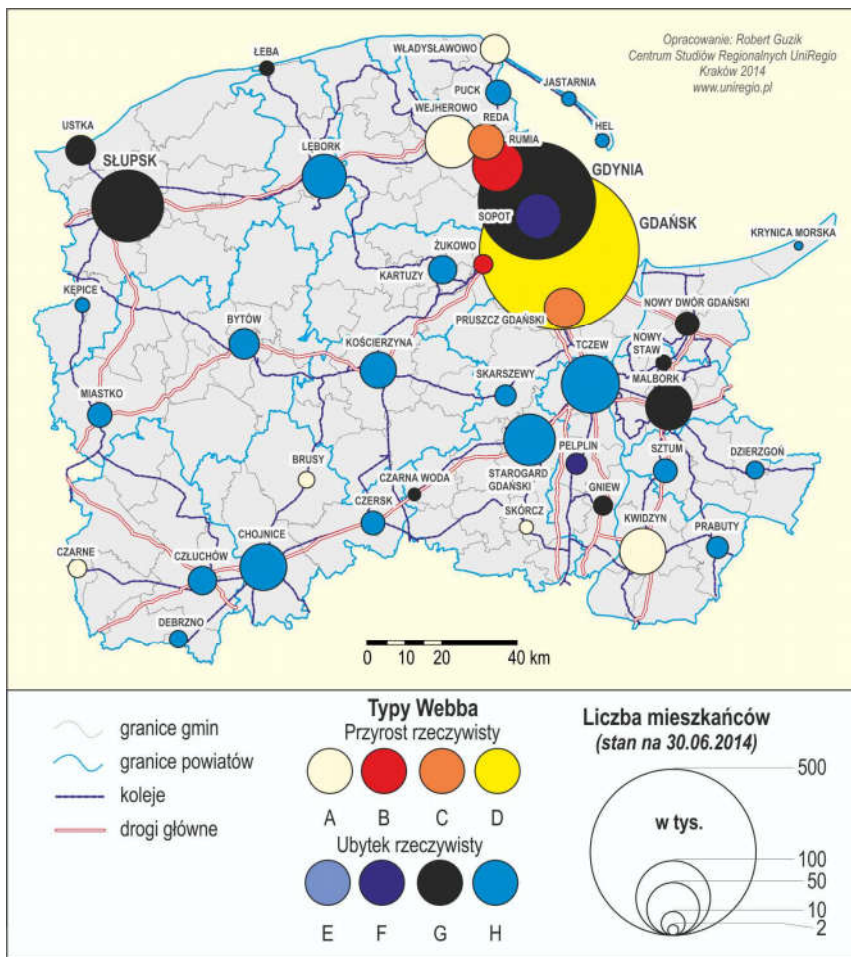
W wartościach bezwzględnych największy przyrost liczby mieszkańców miał miejsce w Redzie, Pruszczu Gdańskim i Rumi (między 8,0 a 7,1 tys. osób), a następnie w Wejherowie (2,8 tys.), Żukowie (1,3 tys.) Skarszewach i Władysławowie (1,0 tys.). Największy wzrost dotyczył zatem głównie miast położonych w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta, a duża skala tego wzrostu jest głównie wynikiem procesów suburbanizacji miast rdzeniowych tej aglomeracji. Reda, Pruszcz Gdański, Żukowo i Rumia należały równocześnie do ośrodków o największym względnym przyroście ludności. W pierwszym z wymienionych miast liczba ludności wzrosła w 2013 r., w porównaniu z 1995 r., o połowę, w drugim zaś o ponad 1/3.

Oprócz miast FOM Trójmiasta znaczący przyrost ludności nastąpił w kilku średnich i małych miastach województwa: Czersku (0,9 tys.), Brusach (0,7 tys.), Skórczu i Kościerzynie (0,5 tys.) oraz Prabutach i Chojnicach (0,4 tys.). Wymienione miasta zawdzięczały swój wzrost zaludnienia głównie wysokiemu przyrostowi naturalnemu. Równocześnie trzeba zauważyć, że w przeciwieństwie do

---

<sup>3</sup> Szczegółowy opis tworzenia i interpretacji typologii Webba zawierają w polskiej literaturze prace autorstwa J. Runge (2006), D. Jędrzejczyka (2001) oraz L. Kosińskiego (1967). Por. też rozdział metodyczny niniejszego raportu.

wymienionych wyżej miast FOM Trójmiasta, część z nich współcześnie cechują tendencje regresywne w zakresie liczby ludności, gdyż dodatni przyrost naturalny nie równoważy ubytku spowodowanego ujemnym saldem migracji (dotyczy to Chojnic, Prabut, Czarska i Kościerzyna).



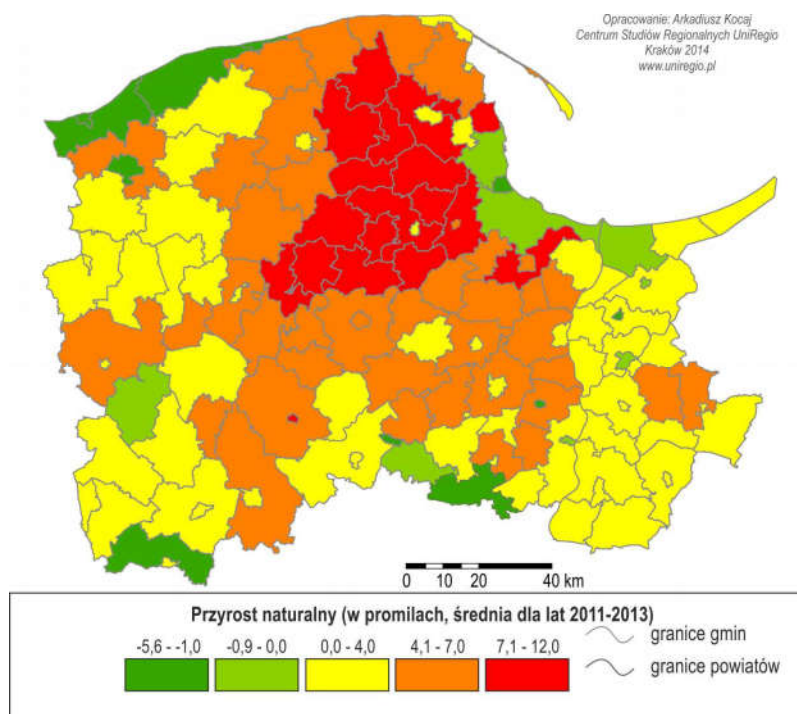
Rys. 5.1 Typologia Webba dla miast województwa pomorskiego (średnia z lat 2011-2013)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Bez względu na największy spadek liczby ludności w okresie 1995-2013 miał miejsce w Słupsku (-8,6 tys.), a następnie Sopocie (-5,7 tys.), Gdyni (-3,6 tys.) i Starogardzie Gdańskim (-2,1 tys.). Między około 1,0 tys. a 1,5 tys. mieszkańców ubyło w Gdańsku, Kartuzach, Malborku, Helu, Człuchowie, Miastku i Ustce. Kolejność ta jest inna, jeśli przyrzeć się ubytkowi ludności w kategoriach względnych, tj. w stosunku do liczby ludności miasta. Najsilniejsza depopulacja wystąpiła w świetle tego miernika w Helu, którego ludność skurczyła się o ponad 20%, a następnie w Sopocie (ok. 13%) i Kępicach (11%). Około 8% mieszkańców straciły Słupsk, Miastko i Kartuzy. Straty ludności praktycznie

nie odczuły Gdańsk i Gdynia, co więcej Gdańsk należy współcześnie do miast o typie progresywnym (typ D), ze względu na dodatnie saldo migracji.

Generalnie w ostatnich latach najkorzystniejszą demograficznie sytuacją (wewnątrz granic administracyjnych miasta) cieszą się cztery miasta FOM Trójmiasta: Reda, Pruszcz Gdański, Rumia i Żukowo, w których współwystępuje przyrost naturalny z dodatnim saldem migracji. Rola tego ostatniego jest większa w Redzie i Pruszczu Gdańskim (typ C Webba), zaś przewaga przyrostu naturalnego nad saldem migracji cechuje Rumie i Żukowo (typ B Webba). Wszystkie pozostałe miasta województwa o charakterze progresywnym – z wyjątkiem Gdańska – zawdzięczają wzrost zaludnienia przyrostowi naturalnemu (rys. 5.1), który nadal równoważy ujemne saldo migracji, jakie zachodzi w tych miastach (typ A Webba).



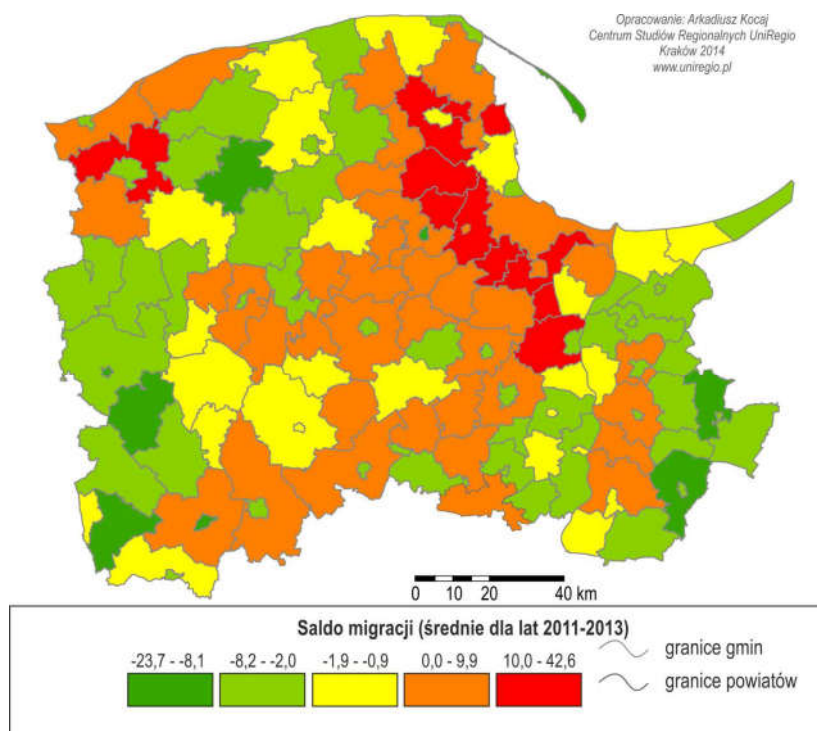
**Rys. 5.2 Przyrost naturalny w gminach i miastach województwa pomorskiego**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Natomiast najmniej korzystna sytuacja występuje w tych miastach, gdzie współwystępuje ujemne saldo migracji i ubytek naturalny. Współcześnie do grupy tej należy 11 pomorskich miast (rys. 5.1), przy czym w zdecydowanej większości z nich dominującym czynnikiem regresu ludnościowego jest ujemne saldo migracji. Wyjątkiem są Sopot i Pelplin, gdzie większą rolę odgrywa ubytek naturalny. W najtrudniejszej sytuacji demograficznej są te miasta, w których ten podwójnie

negatywny trend utrzymuje się już od dłuższego czasu. Są to: Gniew i Sopot, przy czym konsekwencje tego zjawiska dla każdego z tych miast są odmienne, ze względu na ich odmienne funkcje, pozycję w hierarchii miast i położenie w stosunku do dynamicznych ośrodków rozwoju gospodarczego.

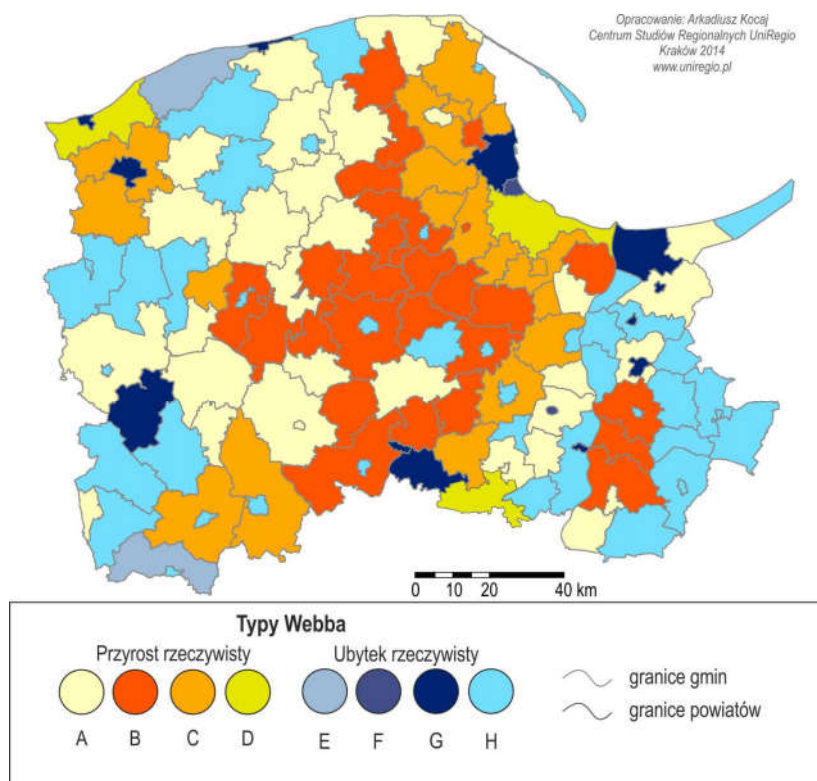
Generalnie w latach 1995-2013 obserwowaliśmy w województwie pomorskim przejście z typu ludnościowego progresywnego do regresywnego, co było zresztą zjawiskiem ogólnopolskim. W regionie pomorskim najczęściej dochodziło do przejścia miast z typu Webba A, który był najliczniejszy w połowie lat 1990. (blisko 40% miast) do typu H, który obecnie jest najpowszechniejszy (blisko połowa miast). Warto w szczególności zwrócić uwagę na te miasta, które utrzymały lub pogłębiły tendencje regresyjne. Są to: Gniew, Sopot, Nowy Staw, Słupsk, Człuchów, Debrzno, Kartuzy i Miastko, a ponadto trzeba wskazać te miasta, które z grupy progresywnych demograficznie, znalazły się w grupie regresywnej typu F i G, czyli Nowy Dwór Gdański, Ustka, Czarna Woda, Łeba, Malbork, Pelplin i Gdynia. Na terenie województwa znajdują się jednak również pojedyncze miasta, które odwróciły negatywne tendencje demograficzne obserwowane w połowie lat 1990. Są to: Gdańsk i Skórcz.



**Rys. 5.3 Saldo migracji w gminach i miastach województwa pomorskiego**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tendencje demograficzne obserwowane dla miast należy skonfrontować z procesami zachodzącymi w ich otoczeniu (rys. 5.2 – 5.4). Zmniejszającej się liczbie ludności w miastach średnich i dużych (głównie w wyniku suburbanizacji), towarzyszy jej wzrost w ich strefie podmiejskiej, często przybierający postać charakterystycznego „pierścienia suburbanizacyjnego” (rys. 5.3). Najsilniej proces ten zaznacza się w otoczeniu Trójmiasta i Słupska, widoczny jest także w obszarach podmiejskich wielu innych miast województwa, m.in. Starogardu Gdańskiego, Bytowa, Kościerzyny, Malborka i Chojnic (rys. 5.3). Spośród większych ośrodków powiatowych najłagodniejszym procesami suburbanizacyjnymi cechuje się natomiast Lębork. W rezultacie omawianego procesu, w skali całego obszaru funkcjonalnego danego miasta, zachodzi nie tyle bezwzględny spadek potencjału demograficznego, ile jego wewnętrzne przesunięcia z obszaru rdzeniowego na zewnątrz. Proces ten z punktu widzenia samego rdzenia obszaru funkcjonalnego pociąga za sobą negatywne konsekwencje gospodarcze (głównie zmniejszenie się lokalnej bazy podatkowej) i społeczne. Niemniej jednak potencjał gospodarczy miasta nie zmniejsza się w sposób radykalny, gdyż nadal większość potrzeb mieszkańcy terenu podmiejskiego zaspokajają na terenie miasta rdzeniowego FOM.



**Rys. 5.4 Typologia Webba dla gmin województwa pomorskiego (średnia z lat 2011-2013)**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Bardziej negatywne konsekwencje gospodarcze i społeczne mają natomiast miejsce wówczas, gdy zmniejszającej się liczbie mieszkańców miasta nie towarzyszy jej wzrost w obszarze jego zaplecza. Wówczas kurczenie się potencjału demograficznego miasta pociąga za sobą negatywne skutki w postaci zmniejszenia się lokalnego rynku zbytu, pogorszenia wskaźników kapitału ludzkiego, co może zwrotnie oddziaływać na pogłębienie się regresu ludnościowego i w efekcie doprowadzić nawet do długotrwałego regresu gospodarczego i społecznego (tzw. kurczenia się). Zmniejszenie populacji miasta przy równoczesnym regresie liczby ludności w sąsiadujących z nim obszarach wiejskich obserwujemy jak dotychczas tylko w przypadku kilku mniejszych ośrodków miejskich województwa pomorskiego, położonych na jego zachodnich (Debrzno, Kępice) i wschodnich rubieżach (Prabuty, i Dzierzgoń), a ponadto w powiecie tczewskim (Gniew) (rys. 5.4).

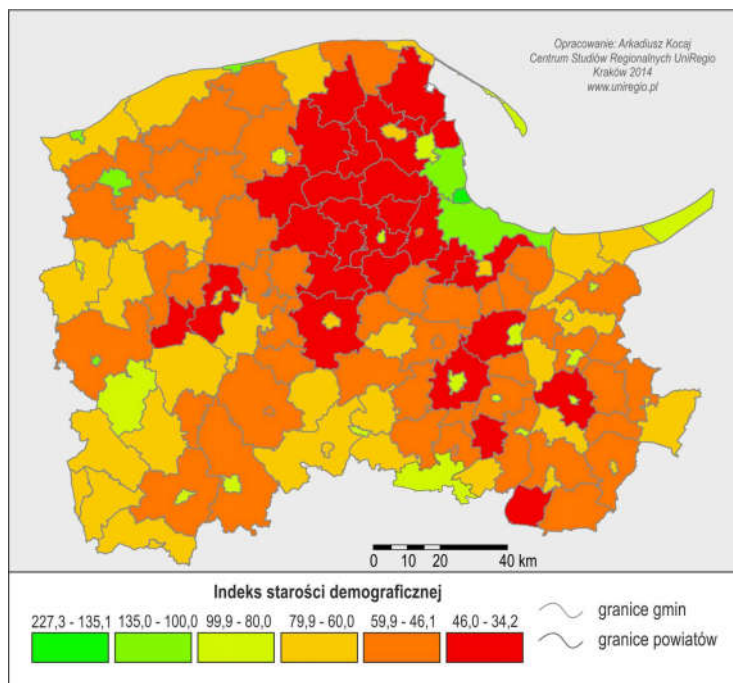
Współcześnie, w zależności od dominujących w nich procesów demograficznych, w przestrzeni województwa pomorskiego dość wyraźnie wyodrębniają się trzy strefy: centralna, wschodnia i zachodnia. W strefie centralnej, obejmującej obszar funkcjonalny Trójmiasta i tereny Kaszub, zdecydowana większość gmin ma charakter progresywny, a w wielu z nich progres ten jest zarówno wynikiem przyrostu naturalnego, jak i dodatniego salda migracji (typy B i C Webba). Tylko pojedyncze gminy wiejskie mają w tej strefie charakter regresywny. Odwrotna sytuacja występuje w strefie wschodniej, obejmujące w większości gminy położone na prawym brzegu Wisły (rys. 5.4). Na tym terenie przeważa typ regresywny na skutek ujemnego salda migracji. Również w strefie zachodniej, obejmującej dużą część byłego województwa słupskiego, ujemne saldo migracji powoduje, że część gmin ma charakter regresywny, niemniej jednak proces ten jest mniej zaawansowany niż na wschodzie województwa. Warto zaznaczyć, że w skali całego województwa pomorskiego tylko pojedyncze gminy wiejskie miały charakter podwójnie regresyjny (ujemne saldo migracji i ubytek naturalny).

### **5.1.2. Zmiany struktury wieku ludności**

W pomorskich miastach po 1989 r., podobnie jak w całej Polsce, obserwujemy zjawisko postępującego starzenia się mieszkańców<sup>4</sup>. Postęp tego procesu ilustruje wartość indeksu starości demograficznej (Is). Opisuje on relację między udziałem osób starszych (65 i więcej lat) a dzieci i młodzieży (0-14 lat). Indeks o wartości powyżej 100 świadczy o przewadze liczebności osób starszych nad rocznikami dzieci i młodzieży (rys. 5.5).

---

<sup>4</sup> Szeroką analizę procesu starzenia się ludności w województwie pomorskim i jego społeczno-ekonomiczne konsekwencje zawiera praca E. Rydza (2012). Z innych opracowań warto wskazać na analizy: I. Jażewicz (2011a), I. Jażewicz (2011b) i E. Rydz (2005), a ze starszych prac na E. Rydz (1994).



**Rys. 5.5 Indeks starości demograficznej w miastach i gminach woj. pomorskiego w 2013 r.**

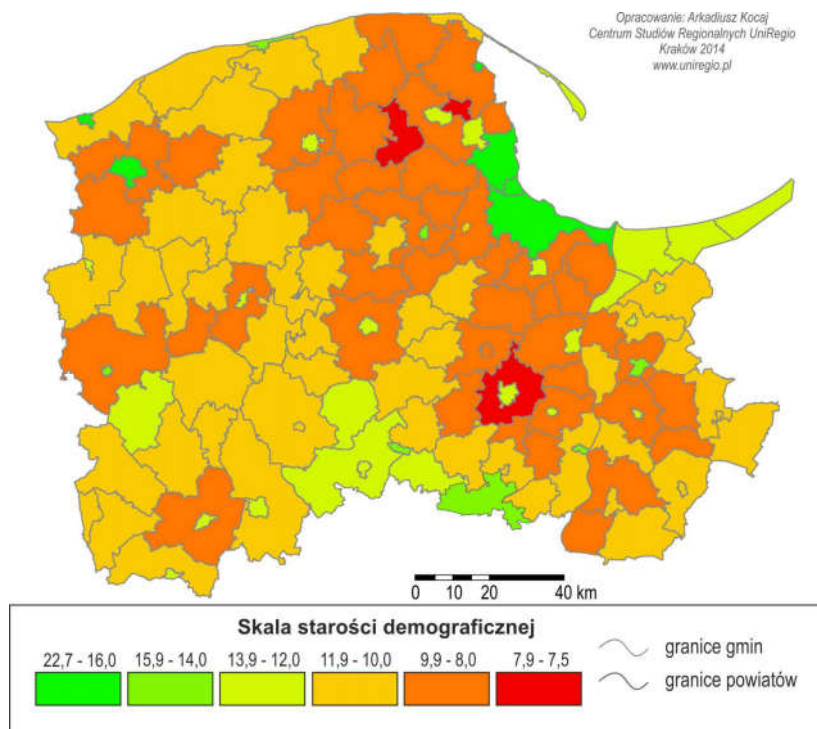
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Pomorskie miasta charakteryzują się generalnie młodszą strukturą wiekową mieszkańców niż miasta polskie ogółem, niemniej w 2013 r. w kilku z nich seniorzy przeważali nad dziećmi i młodzieżą. Zdecydowanie najstarszą populację w regionie posiada Sopot, gdzie przewaga seniorów nad najmłodszymi rocznikami mieszkańców jest ponad dwukrotna ( $I_s=227$ ) i stanowią oni już blisko 1/4 mieszkańców. Wartością wskaźnika starzenia między 110 a 140 cechowało się sześć miast regionu, w tym trzy najludniejsze miasta (Gdańsk, Gdynia i Słupsk), a ponadto Ustka, Miastko i Łeba (rys. 5.5). Wszystkie z wyżej wymienionych miast – z wyjątkiem Gdańska – należały też do grupy najszybciej starzejących się ośrodków województwa<sup>5</sup>, do grupy tej należał także Hel i Człuchów. Współcześnie tylko w dwu miastach województwa – Brusach i Redzie, w których liczba młodzieży i dzieci dwukrotnie przewyższa liczbą seniorów, podczas gdy w 1995 r., sytuacja taka miała miejsce w niemal wszystkich ośrodkach (z wyjątkiem 4 miast).

Dynamikę starzenia mieszkańców można zilustrować innym klasycznym wskaźnikiem demograficznym, tzw. skalą starości demograficznej autorstwa polskiego demografa E. Rosseta (1959, 1971). Według tego wskaźnika, pomorskie miasta w ciągu ubiegłych dwudziestu lat przeszły z wczesnej fazy przejściowej pomiędzy stanem młodości i starości demograficznej (udział seniorów w

<sup>5</sup> Mierzone różnicą między wartością indeksu starości w 2013 r. i w 1995 r.

populacji między 8–10%) do stanu początkowego fazy starości demograficznej. Trzy pomorskie miasta w świetle udziału liczby osób starszych w ogólnej populacji znajdują się w fazie zaawansowanego (Gdańsk, Gdynia) lub mocno zaawansowanego stanu starości (Sopot). Do tej pierwszej grupy dołączą wkrótce Ustka, Słupsk i Puck (rys. 5.6). We wczesnej fazie przejściowej pomiędzy stanem młodości i starości demograficznej – do której niespełna 20 lat temu kwalifikowała się połowa pomorskich miast (dalsze 16 należało do miast demograficznie młodych) – w 2013 r. znajdowały się tylko dwa miasta – Reda i Skarszewy. Natomiast w obszarach wiejskich procesy starzenia się populacji są znacznie mniej zaawansowane. Zdecydowana większość tych terenów znajduje się bowiem w fazie przejściowej pomiędzy stanem młodości i starości demograficznej (rys. 5.6). Głównie w wyniku ciągle wysokiego przyrostu naturalnego najmłodszą strukturę wiekową w województwie cechują się Kaszuby, w szczególności obszary powiatów wejherowskiego i kartuskiego, a ponadto powiat gdański, przy czym na tym ostatnim obszarze związane to jest z procesami suburbanizacji.



**Rys. 5.6 Skala starości demograficznej E. Roseta według miast i gmin woj. pomorskiego w 2013 r.**

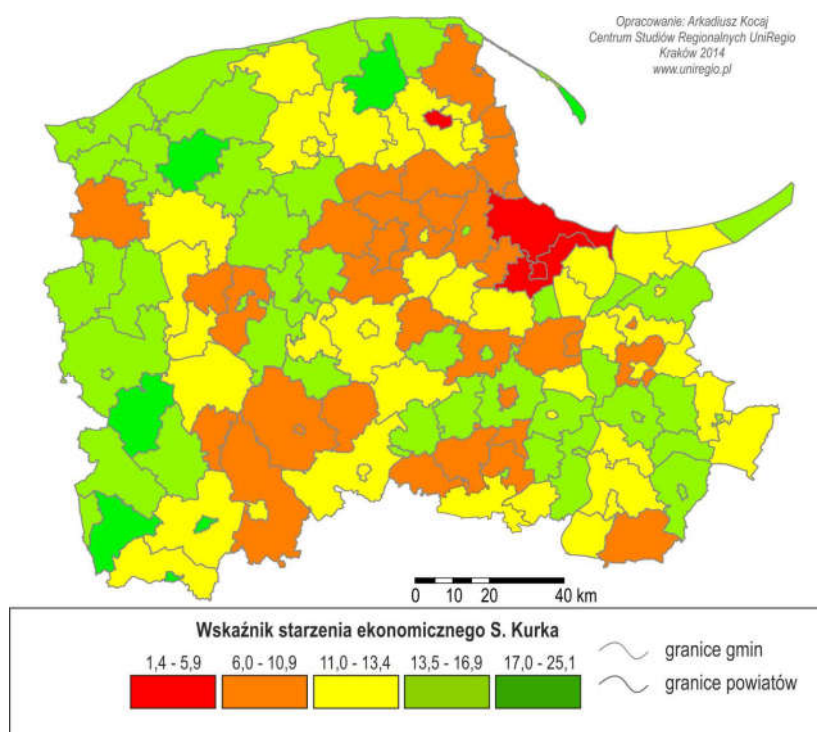
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Omawiając proces przemian struktury wieku ludności należy odnieść się również do ekonomicznych grup wieku, czyli relacji między ludnością w wieku przedprodukcyjnym,



produkcyjnym (w podziale na tzw. fazę mobilną i niemobilną) i poprodukcyjnym. Jak wskazuje E. Rydz (2012) analiza taka jest pomocna w konstruowaniu właściwego systemu zabezpieczeń społecznych, jest ona także ważna dla analiz z zakresu rynku pracy i atrakcyjności inwestycyjnej, dotyczy bowiem problemu potencjalnej dostępności zasobów pracy.

Syntetycznym sposobem ujęcia procesu przemian struktury wieku – w kategoriach ekonomicznych grup wieku – jest wskaźnik starzenia ekonomicznego zaproponowany przez S. Kurka (2008). Autor ten wyszedł z założenia, że wzrost udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat) i produkcyjnym mobilnym (18-44 lat) prowadzi do odmładzania społeczeństwa, natomiast wzrost udziału osób w wieku produkcyjnym niemobilnym (45-59 lat dla kobiet i 45-64 lata dla mężczyzn) jest oznaką starzenia się populacji.



**Rys. 5.7 Wskaźnik starzenia ekonomicznego miast i gmin w okresie 2002-2013**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wszystkie miasta i gminy województwa pomorskiego w latach 2002-2013<sup>6</sup> cechowały się dodatnimi wartościami wskaźnika, co świadczy o starzeniu się pomorskiego społeczeństwa. Proces ten najsilniej zaznaczył się w we zachodniej i północno-zachodniej oraz południowo-wschodniej

<sup>6</sup> Ze względu na niedostępność danych dla lat 1995-1997, dla okresu historycznego ta część analizy prowadzona jest dla roku 2002, w oparciu o dane NSP 2002.

części regionu (rys. 5.7). Najkorzystniejszymi wartościami wskaźnika starzenia się odznaczały się natomiast tereny FOM Trójmiasta oraz powiatów kartuskiego i chojnickiego. Na wartości wskaźnika w szczególności zaważyły przesunięcia ludności z wieku produkcyjnego mobilnego do niemobilnego. Wśród miast szczególnie wysoką dynamiką starzenia się ludności charakteryzowały się Hel, Debrzno, Człuchów i Dzierżgoń, natomiast najniższe wartości wskaźnika starzenia się ekonomicznego występowały w Pruszczu Gdańskim, Wejherowie, Gdańsku i Brusach.

## 5.2. Wielkość i struktura lokalnych rynków pracy

Jedną z najistotniejszych funkcji pełnionych przez miasta w systemie osadniczym jest ich węzłowa rola w zakresie rynku pracy. Wielkość i struktura tych rynków jest z jednej strony konsekwencją procesów rozwoju lokalnego, a z drugiej czynnikiem wpływającym na przyszłe możliwości rozwoju gospodarczego, m.in. poprzez oddziaływanie na przedsiębiorczość lokalną oraz atrakcyjność inwestycyjną dla firm zewnętrznych.

W 2013 r. w pomorskich miastach pracowało 543,1 tys. osób<sup>7</sup>. Zdecydowanie największym skupieniem miejsc pracy jest w regionie Gdańsk, który koncentruje 36% wszystkich pracujących w miastach województwa. Na tle pozostałych miast uwidacznia się także silna pozycja Gdyni, skupiającej niemal 1/6 liczby pracujących. Łącznie Trójmiasto – gdzie pracuje łącznie 304 tys. osób – koncentruje aż 60% pracujących w ośrodkach miejskich regionu (udział aglomeracji w liczbie ludności wynosi 56%). Słupsk, z liczbą pracujących przekraczającą 35 tys. osób, jest największym skupieniem pracujących w województwie po Trójmieście. Rola tego subregionalnego ośrodka w zakresie rynku pracy jest również większa niż jego potencjał ludnościowy.

Liczbą pracujących w przedziale między 10 a 20 tys. osób charakteryzuje się dziesięć ośrodków miejskich województwa, w czterech z nich (Tczewie, Sopocie, Kwidzynie i Starogardzie Gdańskim) wartość ta przekracza 15 tys. Jednakże tylko trzy z tych miast, odznaczają się większą rolą w zakresie rynku pracy, niż wynikałoby to z ich potencjału demograficznego (tzn. ich udział w liczbie pracujących jest większy niż ich udział w liczbie ludności miast województwa). Są to: Sopot, Kwidzyn i Pruszcz Gdański.

Wśród mniejszych rynków pracy województwa pomorskiego wyróżnia się Bytów, który odznacza się bardzo wysoką wartością wskaźnika przewyższenia liczby miejsc pracy w stosunku do liczby ludności. Podobną jak w Bytowie liczbą pracujących charakteryzuje się Kościerzyna (około 8 tys.), jednak jej udział w liczbie pracujących w miastach województwa jest niższy niż analogiczny udział mierzony liczbą ludności (odpowiednio 1,4% i 1,6%). W dwóch innych miastach województwa – Kartuzach i Człuchowie, liczba pracujących przekracza 5 tys.

<sup>7</sup> Podawane dane dotyczą wszystkich pracujących (także z uwzględnieniem mikrofirm), bez rolników indywidualnych.

Tab. 5.1 Liczba i struktura pracujących w miastach województwa pomorskiego w 2013 roku

Miasto	Pracujący		Pracujący wg sektorów gospodarki (%)			
	ogółem	w podmiotach o liczbie 0-9 pracujących	rolnictwo*, leśnictwo, rybołówstwo	przemysł i budownictwo	usługi rynkowe	usługi publiczne
Gdańsk	193 004	42 753	1,3	22,1	53,2	23,3
Gdynia	93 515	23 646	1,5	22,4	57,1	19,0
Słupsk	35 406	9 368	1,5	25,3	48,1	25,1
Tczew	19 883	3 710	1,1	48,0	32,9	18,0
Sopot	17 766	4 962	1,3	14,3	64,2	20,2
Kwidzyn	17 430	2 999	1,6	44,7	38,4	15,4
Starogard Gdański	16 121	3 891	1,9	37,0	35,1	26,0
Chojnice	14 868	2 687	1,6	37,0	37,8	23,6
Pruszcz Gdański	13 433	2 841	1,3	25,7	59,6	13,4
Wejherowo	13 354	3 596	1,4	19,9	43,9	34,8
Malbork	10 377	2 881	2,3	26,9	45,0	25,8
Lębork	10 196	2 892	2,4	33,8	38,0	25,9
Rumia	10 082	3 690	2,9	27,2	53,3	16,6
Bytów	7 893	1 248	2,5	46,5	27,5	23,5
Kościerzyna	7 772	1 776	3,6	20,9	40,7	34,8
Kartuzy	6 116	1 349	2,4	28,2	33,7	35,7
Człuchów	5 691	1 521	2,6	28,9	40,5	28,0
Ustka	3 922	1 289	4,2	25,5	45,3	25,1
Władysławowo	3 758	1 312	7,3	31,2	46,8	14,8
Puck	3 686	866	1,3	26,2	35,6	36,9
Reda	3 629	1 717	3,2	33,1	46,8	16,9
Miastko	3 111	807	4,1	22,4	50,4	23,1
Żukowo	2 910	655	3,2	40,3	38,7	17,8
Czersk	2 848	786	4,8	42,7	35,6	16,9
Nowy Dwór Gdański	2 833	738	2,9	29,1	40,0	28,0
Sztum	2 771	737	3,1	19,9	40,0	37,0
Skarszewy	1 993	412	3,7	47,2	34,9	14,2
Gniew	1 934	417	1,8	54,1	27,2	16,9
Pelplin	1 906	498	2,2	25,7	45,7	26,4
Łeba	1 698	745	3,9	33,2	52,4	10,6
Prabuty	1 691	605	6,8	29,9	32,0	31,3
Brusy	1 642	473	7,4	42,0	32,8	17,8
Dzierżgoń	1 510	399	5,4	41,8	32,6	20,1
Skórcz	1 489	285	3,7	41,3	44,6	10,4
Czarne	1 486	314	6,8	10,6	26,8	55,8
Debrzno	947	336	10,4	22,5	37,8	29,3
Czarna Woda	887	215	9,4	32,2	44,8	13,6
Jastarnia	809	330	12,0	8,4	63,0	16,6
Kępice	779	231	3,8	41,9	33,4	20,8
Nowy Staw	756	308	11,1	16,8	45,7	26,4
Hel	742	295	6,5	14,4	45,2	33,9
Krynica Morska	456	199	12,4	13,2	55,5	18,9
<b>RAZEM</b>	<b>543 098</b>	<b>130 777</b>	<b>1,8</b>	<b>26,4</b>	<b>49,2</b>	<b>22,6</b>

\*bez rolników indywidualnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych GUS i szacunków własnych.

Pozostałe 25 miast województwa skupia łącznie 50 tys. pracujących. Tylko trzy z tych ośrodków charakteryzują się wyższym udziałem w liczbie pracujących niż w liczbie ludności. Są to

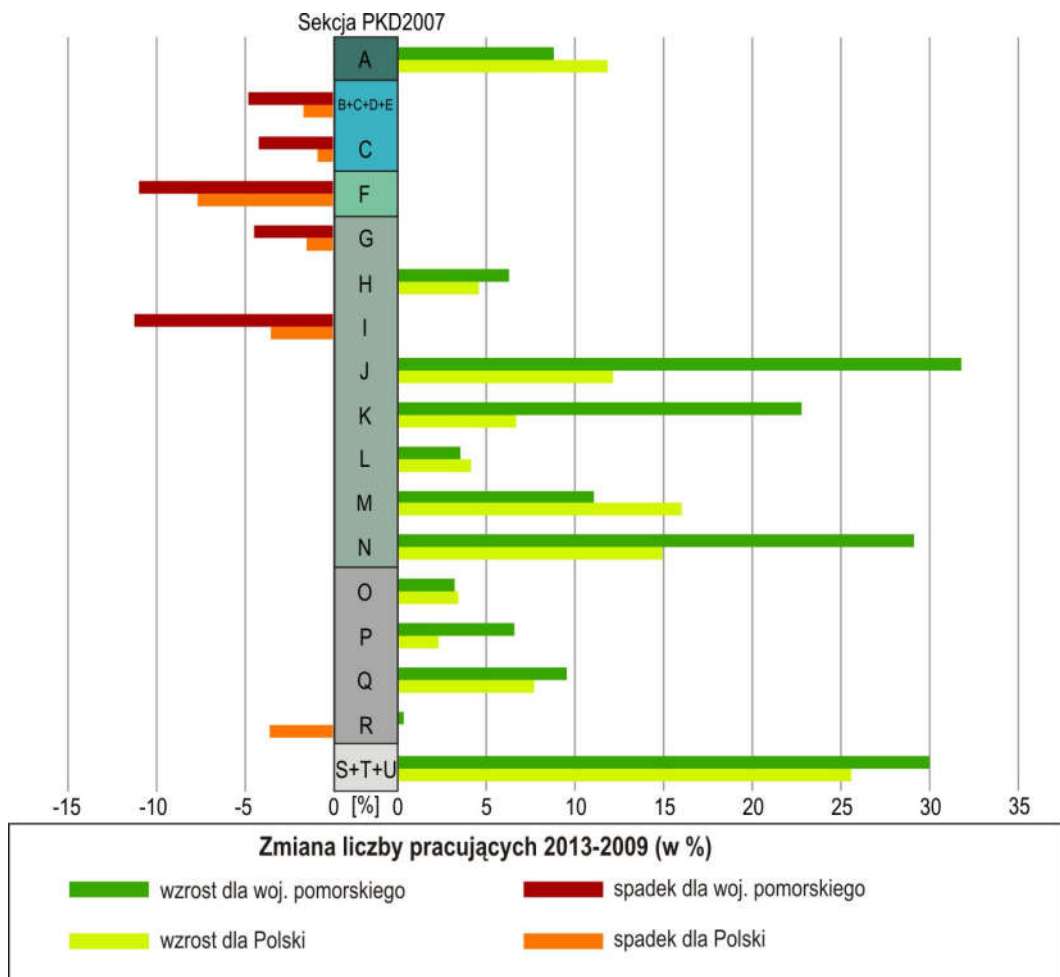
Żukowo, Łeba i Skórcz. Siedem miast w województwie pomorskim nie osiąga poziomu 1,0 tys. pracujących (tab. 5.1).

W skali całego województwa pomorskiego<sup>8</sup> w 2013 r. w stosunku do 2009 r. liczba pracujących wrosła o 2,6%, nieco mniej niż średnio w kraju (w Polsce 3,5%). Dekompozycja tego wzrostu na poszczególne sektory gospodarki pokazuje pewne różnice pomiędzy trendami w województwie pomorskim, a tymi które miały miejsce w Polsce. Zarówno w kraju, jak i w województwie pomorskim nastąpił spadek pracujących w przemyśle, niemniej na Pomorzu był on znacznie większy (odpowiednio -4,2% i 0,9%). Spadek ten nie oznaczał jednak regresu działalności przemysłowej, gdyż w analogicznym okresie wzrósł jej udział w tworzeniu wartości dodanej, tak w województwie pomorskim jak i w Polsce. Zmniejszenie zatrudnienia w sektorze przemysłowym można upatrywać więc zarówno we wzroście wydajności, m.in. na skutek postępu technologicznego (co jest procesem korzystnym), jak i przesunięciem pracujących do segmentu pracy tymczasowej. Ten ostatni fakt potwierdza duży przyrost pracujących w sekcji N, w której klasyfikowane są agencje pracy. Przyrost ten był jednocześnie dużo wyższy w województwie pomorskim niż w Polsce (odpowiednio 29,1% i 14,9%).

Korzystnym zjawiskiem był natomiast duży wzrost liczby pracujących w regionie w gałęziach usług wiedzochłonnych – Informacji i komunikacji, działalności finansowej i ubezpieczeniowej – odpowiednio o 31,7% i 22,7%, a więc znacznie więcej w Polsce, a ponadto w działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej, w tych gałęziach wzrost w województwie był jednak o kilka punktów procentowych mniejszy niż w Polsce. Wzrost pracujących w usługach wiedzochłonnych wiąże się przede wszystkim z rozwojem centrów zaawansowanych usług na terenie Trójmiasta. Wysoką stopą wzrostu, tak w Polsce jak i w województwie pomorskim, odznaczały się także gałęzie usług klasyfikowane w sekcjach S,T,U. Ogólnie rzecz biorąc we wszystkich gałęziach usług w okresie 2009-2013 wzrosła liczba pracujących w regionie, poza działalnością związaną z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (w której zatrudnienie dość wyraźnie zmalało – o 11%), handlem (spadek o około 3%) oraz administracją publiczną (gdzie utrzymało się na podobnym poziomie) (rys. 5.8).

---

<sup>8</sup> GUS nie udostępnił danych w dezagregacji na sekcje PKD dla miast, stąd aby określić dynamiczne sektory gospodarki w okresie 2009-2013 można jedynie posługiwać się danymi dla całego województwa. Ponieważ jednak na miasta przypadła około 81% pracujących poza rolnictwem w województwie (2013 r.), dane te dają zbliżony obraz zmian strukturalnych w ośrodkach miejskich.



**Rys. 5.8 Zmiany pracujących w województwie pomorskim i w Polsce w latach 2009-2013 według sekcji PKD**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W samych miastach, w okresie 2009-2013 liczba pracujących w województwie pomorskim wzrosła o 4,5 tys. osób (netto). Najwięcej pracujących przybyło przy tym w sektorze usług rynkowych – 12,6 tys. oraz w usługach publicznych – 8,0 tys., natomiast w sektorze przemysłowym ubyło 14,6 tys. pracujących, zaś w rolniczym liczba ta spadła o 1,5 tys.<sup>9</sup>

Wzrost liczby pracujących miał miejsce w 17 ośrodkach miejskich województwa, w dwóch liczba ta nie zmieniła się, w pozostałych – czyli *de facto* większości miast – uległa ona zmniejszeniu (tab. 5.2). W wartościach bezwzględnych największy przyrost miał miejsce w Gdańsku – o 11,2 tys. osób. Na stolicę województwa przypadało tym samym blisko 70% łącznego przyrostu miejsc pracy w miastach regionu w latach 2009-2013. Kolejne miasta o najwyższym wzroście zatrudnienia położone

<sup>9</sup> Bez rolników indywidualnych.

są w obszarze metropolitalnym Trójmiasta lub w jego otoczeniu: Pruszcz Gdański (+1,7 tys.), Sopot (+0,7 tys.), Gdynia (+0,6 tys.) i Tczew (+0,6 tys.). Dane te ilustrują zachodzące procesy metropolizacji w regionie, przy czym tendencje wzrostowe w zakresie wielkości rynku pracy zachodzą zarówno w rdzeniu metropolii, jak i w strefie otaczającej.

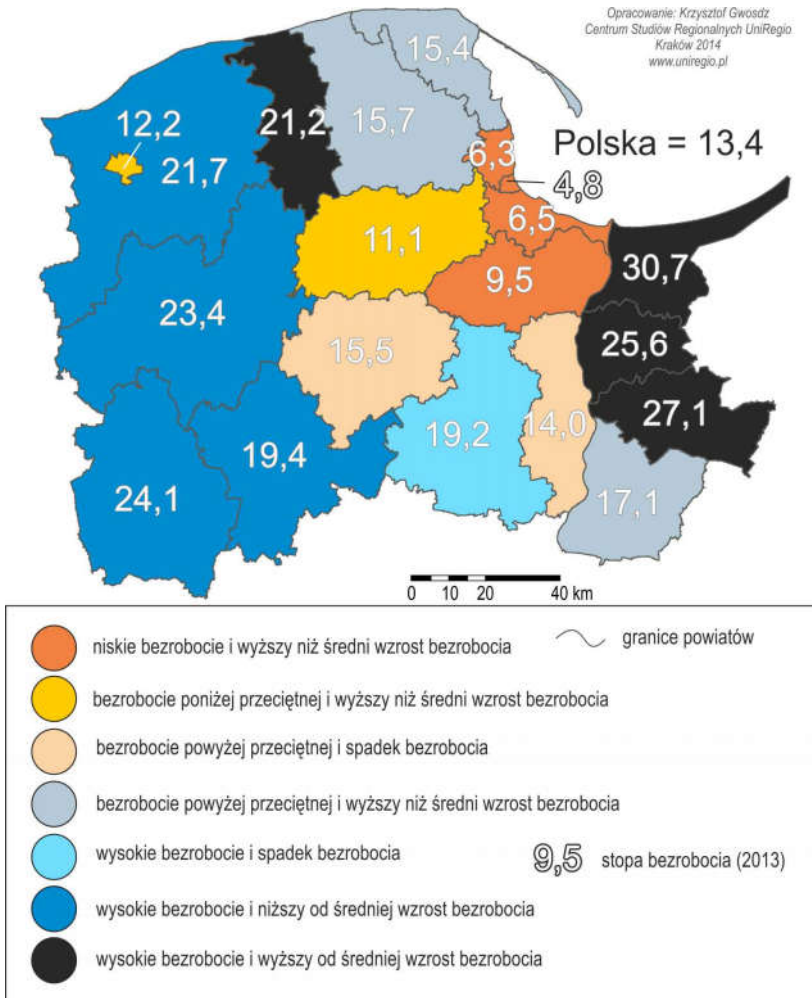
**Tab. 5.2 Wielkość rynku pracy w miastach województwa pomorskiego i dynamika zmian w okresie 2009-2013**

Zmienna		Liczba pracujących (2013)		
		poniżej 2,5 tys.	2,5-10 tys.	powyżej 10 tys.
Zmiany liczby pracujących (2009-2013, 2009=100)	Wzrost (powyżej 103)	Czarna Woda, Brusy, Skarszewy, Skórcz, Debrzno	Bytów, Puck	Pruszcz Gdański, Gdańsk, Sopot, Tczew
	Bez większych zmian (97-103)	Kępice, Krynica Morska, Gniew	Żukowo, Kartuzy, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Czersk, Reda	Wejherowo, Gdynia, Rumia, Chojnice
	Regres (poniżej 97)	Czarne, Pelplin, Dzierżoń, Łeba, Prabuty, Nowy Staw, Hel, Jastarnia	Kościerzyna, Sztum, Człuchów, Władysławowo, Ustka	Słupsk, Starogard Gdański, Lębork, Malbork, Kwidzyn

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych GUS i szacunków własnych.

Na tle wymienionych wyżej ośrodków, w pozostałych miastach, które zwiększyły liczbę pracujących w analizowanym pięcioleciu, skala wzrostu w wartościach bezwzględnych była znacznie mniejsza. Między 200 a 300 pracujących przybyło w Bytowie i Wejherowie, zaś między 100 a 200 w Czarnej Wodzie, Brusach i Pucku. Natomiast dynamika liczona w wartościach względnych (2009 r.= 100) była największa w dwóch małych miastach województwa – Czarnej Wodzie i Brusach a następnie w Pruszczu Gdańskim i Gdańsku.

W wartościach bezwzględnych najbardziej skurczył się rynek pracy w Kwidzynie i Słupsku (o blisko 2 tys. osób), a następnie w Starogardzie Gdańskim, Lęborku, Malborku i Ustce (między 1,1 a 0,8 tys. osób). W wartościach względnych największy spadek miał miejsce w miastach położonych na Półwyspie Helskim – Jastarni i Helu, a po nich w Ustce i Nowym Stawie. Zwraca uwagę fakt, że dość znaczny spadek liczby pracujących dotknął dużą część nadbałtyckich małych i średnich miast portowych i wypoczynkowych.



Rys. 5.9 Poziom stopy bezrobocia i jego zmiany w okresie 2009-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Potencjał rynku pracy danego obszaru mierzony liczbą pracujących jest przybliżeniem głównie podażowej strony rynku pracy, stąd konieczność jego uzupełnienia o wskaźnik zawierający także element popytowy. Najbardziej syntetyczną miarą w tym względzie jest stopa bezrobocia. W województwie pomorskim zróżnicowanie tego podstawowego wskaźnika opisującego stan rynku pracy jest bardzo duże. W regionie znajdują się bowiem lokalne rynki pracy (tu rozumiane w skali powiatowej) należące zarówno do grupy 10% jednostek o najwyższym bezrobociu w Polsce (powiaty nowodworski i sztumski,) jak i do decyla jednostek o najniższym poziomie bezrobocia rejestrowanego (Gdańsk, Gdynia i Sopot). Obszary o wyraźnie niższym poziomie bezrobocia w porównaniu z sytuacją w kraju (rys. 5.9) obejmują także położone w strefie metropolitalnej powiaty gdański i kartuski, nieco lepiej niż przeciętnie w kraju kształtuje się sytuacja na rynku pracy w Słupsku, w powiecie tczewskim

jest ona podobna jak w średnio w Polsce. W pozostałych obszarach stopa bezrobocia rejestrowanego jest wyższa niż średnio w Polsce, a najtrudniejsza sytuacja – oprócz wymienionych wyżej powiatów nowodworskiego i sztumskiego – jest w powiecie malborskim, człuchowskim i bytowskim.

W sumie, w województwie pomorskim można wyróżnić trzy główne obszary pod względem natężenia poziomu bezrobocia – centralną strefę obejmującą rdzeń metropolii i jej najbliższe zaplecze, gdzie sytuacja – w porównaniu do kraju – jest bardzo dobra i dobra, subregion słupski, gdzie z wyjątkiem ośrodka subregionalnego sytuacja jest zauważalnie gorsza niż w kraju oraz wschodnie powiaty województwa (należące do podregionu starogardzkiego), w których w większości sytuacja jest najgorsza w skali województwa i zła w skali Polski (z wyjątkiem powiatu kwidzyńskiego i tczewskiego).

Trendy w zakresie zmiany stopy bezrobocia mogą oddawać zdolność danego terytorium do radzenia sobie z wyzwaniami strukturalnymi (ESPON, 2006), przy czym są one kształtowane nie tylko przez wewnętrzne i zewnętrzne czynniki ekonomiczne (np. cykle koniunkturalne), ale i przez tendencje demograficzne (np. znacznie większa liczba roczników wchodzących na rynek pracy niż go opuszczających). W okresie 2009-2013 tendencje na lokalnych rynkach pracy w województwie pomorskim były różne – jednak przeważały obszary, gdzie trendy były mniej korzystne od tych obserwowanych w skali całego kraju. Szczególnej uwagi z punktu widzenia polityki regionalnej wymagają te obszary, w których stopa bezrobocia jest wysoka a trendy w jej zmianie są mniej korzystne niż w jednostkach odniesienia (województwo czy kraj). Są to trzy powiaty Powiśla: sztumski, malborski i nowodworski, a z innych terenów powiat łęborski.

Struktura pracujących w podziale na trzy podstawowe sektory gospodarki: rolniczy, przemysłowy i usługowy pozwala zaliczyć niemal wszystkie miasta województwa (z wyjątkiem dwóch) do ośrodków usługowo-przemysłowych (17 miast) lub usługowych (23 miasta)<sup>10</sup>. Ogólnie rzecz biorąc udział pracujących w usługach w pomorskich miastach wynosił w 2013 r. aż 72%, w przemyśle 26%, zaś w rolnictwie 1,8%. Udział sektora usługowego w miastach województwa pomorskiego jest tym samym zauważalnie (o około 3,5 punk. proc.) niższy w porównaniu do wszystkich miast w Polsce. W badanym pięcioleciu postępowała nadal tendencja tercjaryzacji<sup>11</sup> rynków pracy w miastach regionu – udział usług wzrósł o 3,2 punkta procentowego, zaś sektora przemysłowego spadł o 2,9 p. proc.

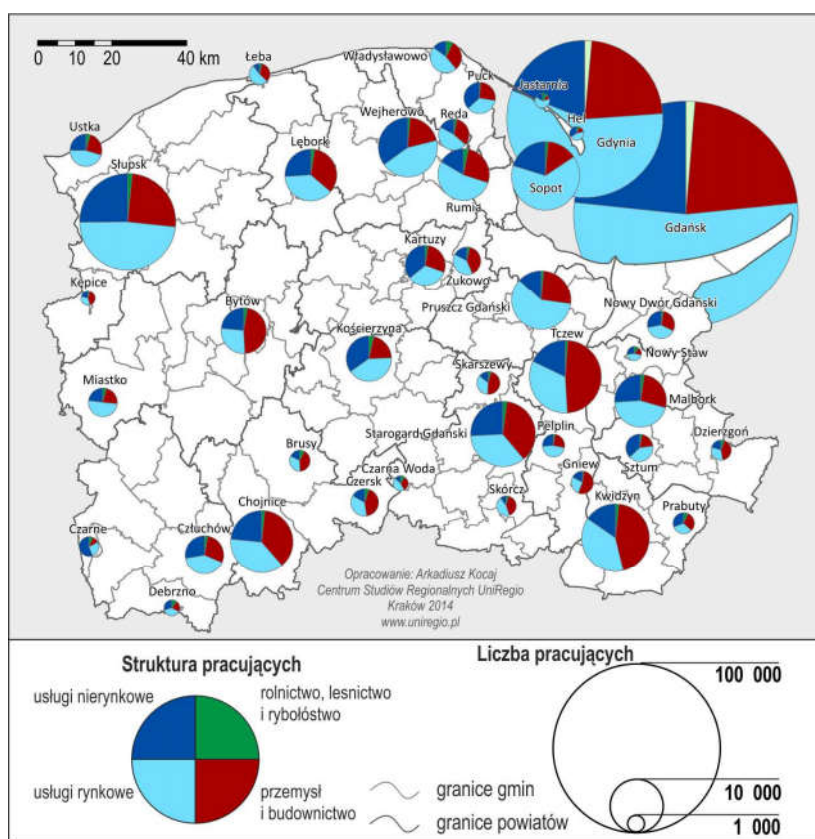
---

<sup>10</sup> W tradycyjnej analizie funkcjonalnej w geografii ekonomicznej wyróżnia się cztery kategorie miast: ośrodki przemysłowe (>66,7% udziału sektora przemysłowego w bazie ekonomicznej), przemysłowo-usługowe (udział przemysłu 50-66,5%), usługowo-przemysłowe (udział usług 50-66,5%) i usługowe (udział usług powyżej 66,5%).

<sup>11</sup> Tercjaryzacja – proces wzrostu znaczenia sektora usługowego w rozwoju gospodarczym. Często ujmowany jest w kategoriach wzrostu odsetka pracujących w usługach ("trzecim sektorze").



Ważnym wskaźnikiem diagnostycznym jest udział osób pracujących w sektorze usług rynkowych. Stopień rozwoju tego sektora gospodarki – tak w wartościach względnych (udział w łącznym zatrudnieniu) – jak i bezwzględnych (liczba pracujących znormalizowana do liczby mieszkańców miasta) jest bowiem jednym z istotnych mierników kondycji gospodarki danego miasta, w szczególności dotyczy to miast dużych. Największym stopniem rozwinięcia sektora usług rynkowych – mierzonym zarówno względnie jak i bezwzględnie – cechuje się siedem ośrodków województwa pomorskiego (rys. 5.10). Z grona miast dużych i średnich są to: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Pruszcz Gdański i Słupsk, a z ośrodków mniejszych – Łeba i Krynica Morska. Do grupy miast o wysokim udziale pracujących w usługach rynkowych należą także Jastarnia, Rumia, Miastko i Władysławowo, jednak stopień rozwoju tego sektora mierzony liczbą pracujących w odniesieniu do ludności w wieku produkcyjnym jest w tych miastach dużo niższy niż w przypadku pierwszej grupy wymienionych ośrodków.



Rys. 5.10 Wielkość i struktura lokalnych rynków pracy w miastach w 2013 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych GUS i szacunków własnych

Duży udział pracujących w usługach nierynkowych (publicznych) może z jednej strony świadczyć o pełnionej przez miasto roli ośrodka usługowego wobec zaplecza (administracyjnego, w szkolnictwie oraz ochronie zdrowia), z drugiej jednak jest jednak oznaką pewnej słabości gospodarczej takiego ośrodka, gdyż wskazuje na niedobór dynamicznych działalności rynkowych, tak w usługach, jak i przemyśle. W miastach województwa pomorskiego, ośrodkami o najwyższym udziale pracujących w usługach publicznych są Czarne (ponad połowa wszystkich pracujących), Sztum, Puck, Kartuzy, Wejherowo, Kościerzyna, Hel i Prabuty. W trzech z tych miast (Czarne, Puck i Kartuzy) więcej osób pracuje w usługach publicznych niż rynkowych (rys. 5.10).

Znaczenie działalności przemysłowej, mierzone udziałem w ogólnej liczbie pracujących, jest ponadprzeciętne – w stosunku do grupy wszystkich miast regionu – w ponad połowie ośrodków miejskich regionu, przy czym tylko w jednym z nich – Gniewie – odsetek pracujących w przemyśle jest większy niż 50%. Do poziomu tego zbliżają się ponadto Tczew, Skarszewy i Bytów (47-48%), a inne miasta o najwyższym udziale pracujących w liczbie ludności to: Czersk, Brusy, Kępice, Dzierżgoń, Skórcz i Żukowo (między 45 a 40% ogółu pracujących). W kolejnych siedmiu miastach udział pracujących w przemyśle zawiera się między 30 a 40%, a największy jest on w tej grupie w Chojnicach i Starogardzie Gdańskim. Na drugim biegunie znajdują się Hel, Sopot, Krynica Morska, Czarne i Jastarnia, gdzie udział pracujących w przemyśle nie sięga 15%. W wartościach bezwzględnych największymi ośrodkami przemysłowymi województwa są: Gdańsk (40 tys. pracujących), Gdynia (20 tys.) oraz Tczew (9,5 tys.), Słupsk (8,9 tys.), Kwidzyn (7,8 tys.) i Starogard Gdański (6,0 tys.).

W skali wszystkich ośrodków miejskich regionu pomorskiego, rolnictwo (wraz z leśnictwem i rybołówstwem), skupiając 1,8% pracujących, odgrywa marginalne znaczenie. W niektórych ośrodkach miejskich rola ta jest jednak dosyć istotna (sięgając nawet 12% pracujących), a największa zaś w ośrodkach rybołówstwa morskiego (Jastarnia, Władysławowo, Krynica Morska) i kilku innych małych miastach województwa (Nowy Staw, Debrno, Czarna Woda i Brusy).

### **5.3. Jakość kapitału ludzkiego**

Ocenę jakości kapitału ludzkiego dokonano w oparciu o dane spisowe NSP 2011 na temat poziomu wykształcenia mieszkańców miast, informacje pochodzące z Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej (OKE) w Gdańsku na temat wyników egzaminów gimnazjalnych i maturalnych oraz zestawienia Głównego Urzędu Statystycznego i Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego odnośnie szkół wyższych w województwie pomorskim. Niestety zróżnicowany format danych, dostępnych dla różnych jednostek terytorialnych, uniemożliwia stworzenie trafnego, syntetycznego indeksu kapitału ludzkiego w miastach województwa pomorskiego. Możliwe jest jednak określenie jego zróżnicowania

przestrzennego oraz wskazanie ośrodków miejskich, gdzie niski poziom kapitału ludzkiego i społecznego może stanowić barierę rozwojową.

### 5.3.1. Poziom wykształcenia

Informacje na temat poziomu wykształcenia mieszkańców ze spisu powszechnego z 2011 roku nie są dostępne na poziomie poszczególnych miast, a jedynie zagregowane dla obszarów miejskich na poziomie powiatów (tab. 5.3). Najlepiej wykształceni – najwięcej osób z wykształceniem wyższym – są mieszkańcy Trójmiasta oraz miast w sąsiadujących z nim powiatach gdańskim, wejherowskim i kartuskim (rys. 5.11). Nieco wyższy niż w pozostałych częściach regionu jest tutaj również udział osób z wykształceniem średnim i policealnym. Stosunkowo dobrze wykształceni są również mieszkańcy Słupska, aczkolwiek w porównaniu z Gdańskiem i Gdynią odsetek osób z wyższym wykształceniem jest tutaj niższy o kilka punktów procentowych.

Tab. 5.3 Poziom wykształcenia mieszkańców miast woj. pomorskiego w 2011 roku

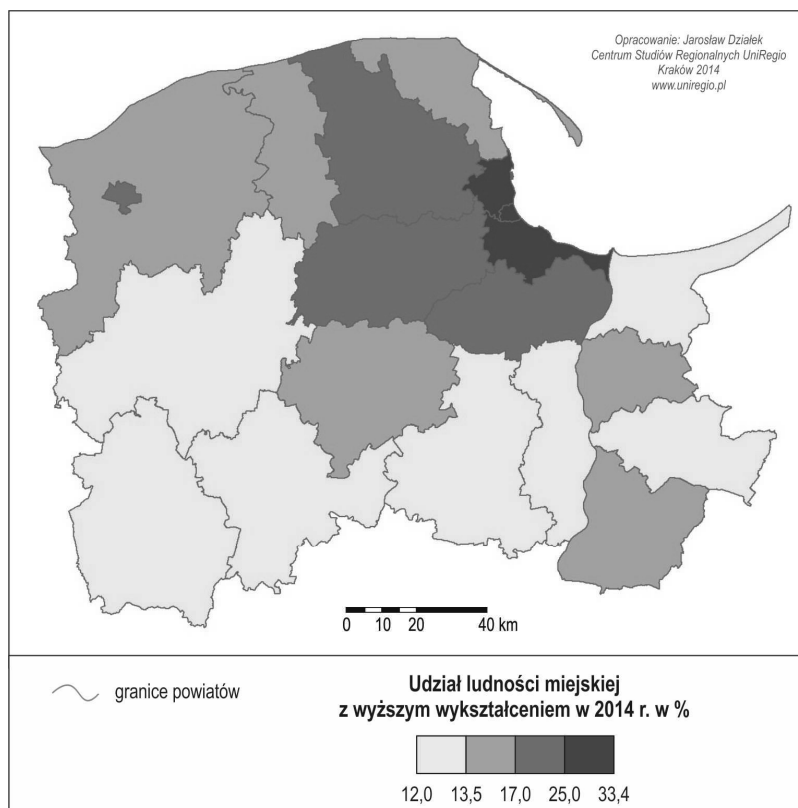
Powiat lub miasto na prawach powiatu	Odsetek mieszkańców miast z wykształceniem:			
	wyższym	średnim i policealnym	zasadniczym zawodowym	gimnazjalnym i niższym
Sopot	33,4	36,9	9,5	11,0
Gdańsk	27,0	36,3	15,1	16,0
Gdynia	26,8	36,9	15,2	14,8
Gdański	22,3	38,1	17,5	16,7
Słupsk	20,7	35,1	19,0	18,4
Wejherowski	18,7	33,4	23,0	20,2
Kartuski	18,0	33,7	21,5	21,6
Słupski	15,4	34,5	22,3	21,8
Malborski	15,4	34,5	20,7	20,9
Kościerski	15,4	33,5	24,2	21,5
Lęborski	14,8	31,2	23,0	23,9
Kwidzyński	14,4	35,4	20,3	21,4
Pucki	13,6	33,5	23,6	25,3
Bytowski	13,2	30,3	25,6	22,4
Starogardzki	13,1	30,4	25,6	23,3
Tczewski	13,1	30,7	27,7	22,0
Sztumski	13,0	33,0	21,8	24,0
Człuchowski	12,8	33,7	22,2	22,2
Chojnicki	12,7	31,2	27,6	21,8
Nowodworski	12,0	32,7	23,4	23,9
<b>POMORSKIE</b>	<b>21,7</b>	<b>34,8</b>	<b>18,9</b>	<b>18,3</b>

Uwagi: dotyczy ludności w wieku 13 lat i więcej; nie podano informacji o osobach z nieustalonym poziomem wykształcenia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011.

Najślabszymi zasobami kapitału ludzkiego, mierzonym poziomem wykształcenia, charakteryzują się miasta w powiatach położonych w południowej części województwa: od powiatu bytowskiego, człuchowskiego, chojnickiego, przez starogardzki i tczewski, aż po powiat sztumski

i nowodworski. We wszystkich tych powiatach odsetek osób z wyższym wykształceniem nie przekracza 13,5%, udział osób z wykształceniem średnim i policealnym kształtuje się poniżej średniej regionalnej, a odsetki osób z wykształceniem zawodowym oraz gimnazjalnym i niższym przekraczają średnią dla wszystkich miast województwa.



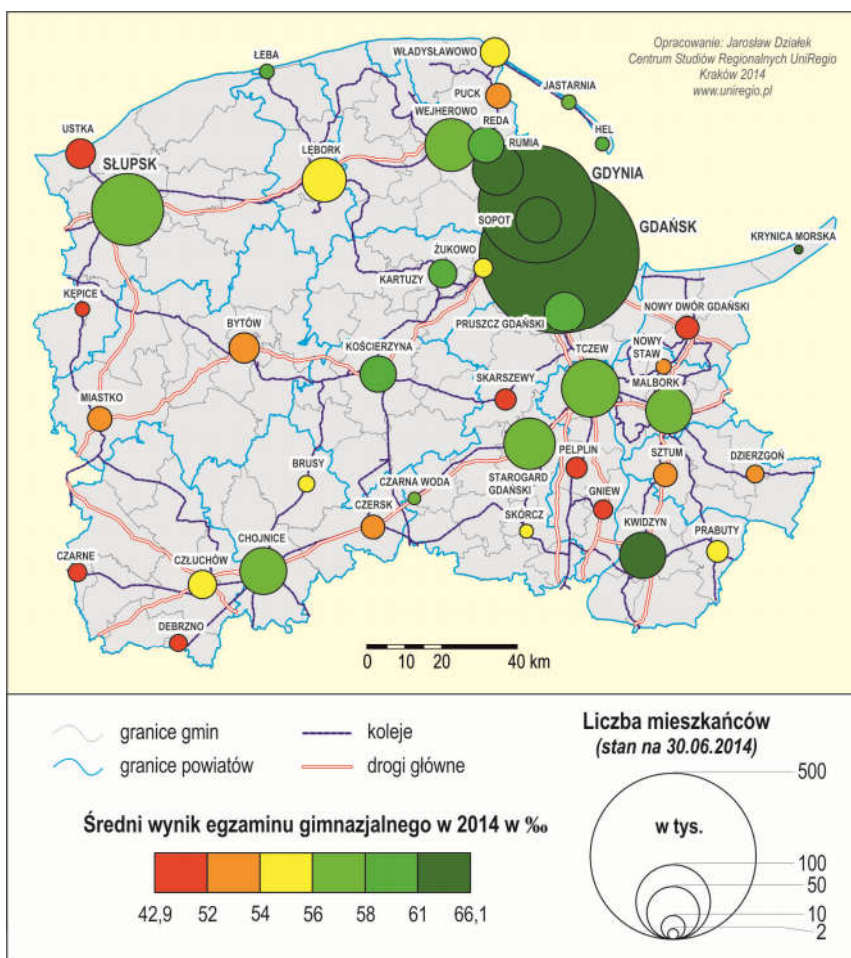
Rys. 5.11 Udział osób z wykształceniem wyższym wśród ludności miejskiej w wieku 13 lat i więcej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011.

### 5.3.2. Wyniki egzaminów gimnazjalnych i maturalnych

Analiza wyników egzaminów w szkołach gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych wskazuje na potencjał ośrodków miejskich w budowaniu i rozwijaniu zasobów kapitału ludzkiego w systemie edukacyjnym.

Wyniki egzaminów gimnazjalnych w 2014 roku opracowane przez OKE w Gdańsku dostępne są na poziomie gmin – oznacza to, że w gminach miejsko-wiejskich nie można wyodrębnić wyników uzyskanych tylko w gimnazjach zlokalizowanych w miastach. Stąd też wyniki dla tych gmin mogą być nieco zaniżone.



Rys. 5.12 Średnie wyniki egzaminu gimnazjalnego w miastach województwa pomorskiego

Uwagi: dane podano dla gmin miejskich oraz gmin miejsko-wiejskich; średnia uwzględnia wyniki z części humanistycznej (język polski, historia i wiedza o społeczeństwie), części matematyczno-przyrodniczej (matematyka, przedmioty przyrodnicze) i języka angielskiego (poziom podstawowy).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OKE Gdańsk.

Zróznicowanie wyników egzaminów na koniec gimnazjów można przeanalizować w dwóch wymiarach: wielkości miast i ich położenia. Generalnie im mniejsze miasto i im bardziej peryferyjnie położone tym niższe przeciętne wyniki gimnazjalistów. Najwięcej punktów uzyskali uczniowie trójmiejskich gimnazjów (rys.5.12). Bardzo dobre i dobre wyniki odnotowano również w szkołach w miastach położonych w strefie podmiejskiej Trójmiasta: w Rumi, Redzie, Wejherowie, Kartuzach i Pruszczu Gdańskim.

Wysoki poziom osiągnięto również w gimnazjach położonych w miastach powiatowych, choć tutaj można wskazać wyjątki: m.in. Nowy Dwór Gdański, Sztum i Bytów (wśród gmin miejsko-wiejskich) oraz w Pucku, Człuchowie i Lęborku (wśród gmin miejskich). Poza Trójmiastem najwyższe

średnie wyniki uzyskali gimnazjaliści z Kwidzyna. Słupsk, trzeci pod względem liczby ludności ośrodek miejski, wypada przeciętnie – gorzej niż kilka innych mniejszych miast powiatowych (tab. 5.4). Najniższe wyniki odnotowano w małych miastach, z reguły peryferyjnie położonych, m.in. w Debrznie, Pelplinie, Gniewie, Czarnem, Ustce i Skarszewach.

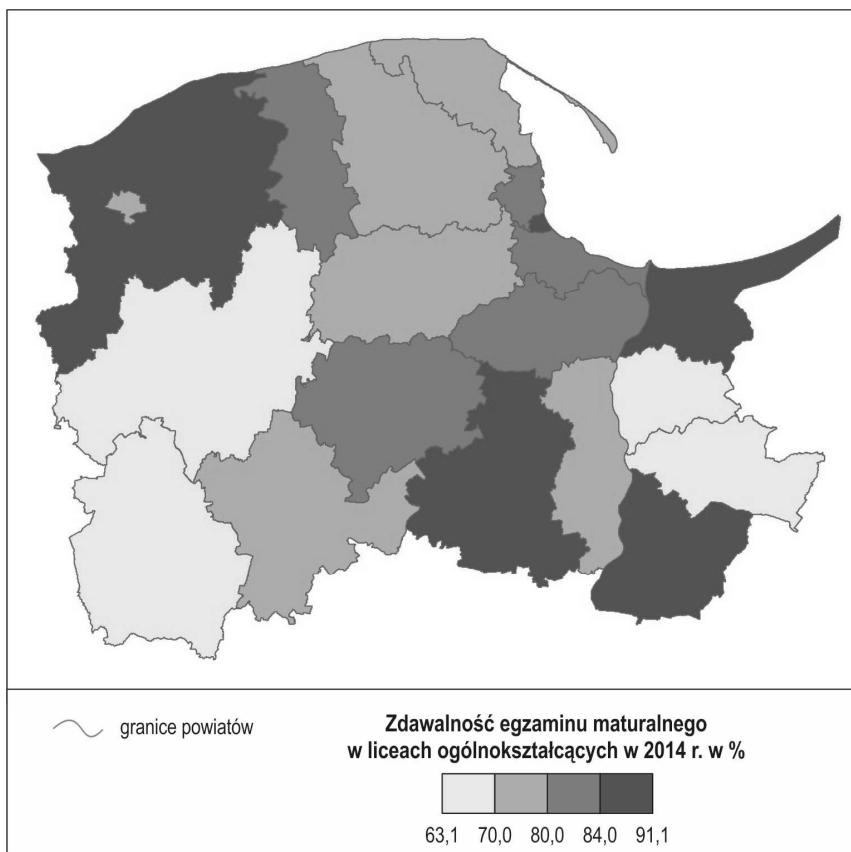
**Tab. 5.4 Średnie wyniki egzaminu gimnazjalnego w miastach powiatowych w 2013 roku**

Miasto powiatowe lub miasto na prawach powiatu	Średni wynik egzaminu gimnazjalnego w 2013 r. (%)
Sopot	66,07
Gdynia	64,41
Gdańsk	62,45
Kwidzyn	61,70
Pruszcz Gdański	60,28
Kościerzyna	58,79
Kartuzy*	58,34
Starogard Gdański	56,92
Chojnice	56,88
Słupsk	56,61
Wejherowo	56,50
Malbork	56,20
Tczew	56,14
Lębork	55,12
Człuchów	55,11
Puck	53,10
Sztum*	52,92
Bytów*	52,68
Nowy Dwór Gdański*	51,88

Uwagi: \*dane dla całej gminy miejsko-wiejskiej; średnia uwzględnia wyniki z części humanistycznej (język polski, historia i wiedza o społeczeństwie), części matematyczno-przyrodniczej (matematyka, przedmioty przyrodnicze) i języka angielskiego (poziom podstawowy).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OKE Gdańsk.

Wyniki egzaminów maturalnych dostępne są na poziomie powiatów, co daje przybliżony obraz osiągnięć edukacyjnych młodzieży w szkołach ponadgimnazjalnych. Wykorzystano dane na temat poziomu zdawalności w liceach ogólnokształcących, które w większości przypadków zlokalizowane są ośrodkach miejskich. Najwięcej uczniów zdało maturę w powiatach kwidzyńskim, starogardzkim, nowodworskim i słupskim (rys. 5.13) – te powiaty różnią się jednak liczbą zdających: w dwóch pierwszych było to po kilkuset uczniów, w dwóch ostatnich – po kilkadziesiąt. Zdawalność w Trójmieście i sąsiednich powiatach kształtuje się na poziomie wysokim lub średnim. Niski poziom zdawalności matury odnotowano natomiast w powiatach w południowo-zachodniej (bytowski, człuchowski) oraz południowo-wschodniej (malborski, sztumski) części województwa. Zróżnicowanie zdawalności matury nawiązuje częściowo do zróżnicowania poziomu wykształcenia ludności miejskiej oraz wyników egzaminów gimnazjalnych.



**Rys. 5.13 Zdawalność egzaminu maturalnego w liceach ogólnokształcących w 2014 roku według powiatów**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OKE Gdańsk.

#### **5.4. Aktywność społeczna i kapitał społeczny**

Strategie rozwoju Polski wskazują na niedobory kapitału społecznego, które mogą w przyszłości ograniczać tempo rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. W szczególności wskazuje się na znaczenie aktywności społecznej mieszkańców w różnego rodzaju stowarzyszeniach lokalnych (tzw. kapitał społeczny pomostowy), które umożliwiają wyjście poza zamknięte sieci powiązań rodzinnych, przyjacielskich i sąsiedzkich (tzw. kapitał społeczny wiążący), a poprzez to umożliwia dostęp do nowych zasobów.

Ogólnopolskie badanie kapitału społecznego przeprowadzone na poziomie powiatów (Działek, 2011) wskazuje na wyraźne zróżnicowanie zasobów tego kapitału w województwie pomorskim. Można wyróżnić trzy podobszary, które charakteryzują się odmiennymi kombinacjami wielkości kapitału społecznego pomostowego i wiążącego (tab. 5.5). W części zachodniej (powiaty słupski, bytowski, człuchowski i chojnicki) odnotowano stosunkowo wysoki poziom zarówno kapitału

społecznego pomostowego, jak i wiążącego, co może być sprzyjające dla procesów rozwojowych w tej części regionu. W miastach na prawach powiatu obserwujemy typowy dla większych ośrodków miejskich wysoki poziom zaangażowania w działalność stowarzyszeniową, a niższy poziom kontaktów rodzinnych i sąsiedzkich. Pozostałe powiaty województwa, obejmujące środkową i wschodnią część, można zaklasyfikować do obszarów o słabych (w najlepszym wypadku przeciętnych) zasobach kapitału społecznego. Najgorzej pod tym względem wypadają cztery powiaty środkowej części regionu: pucki i wejherowski na północy oraz gdański i starogardzki na południu.

**Tab. 5.5 Zasoby kapitału społecznego w powiatach województwach pomorskiego**

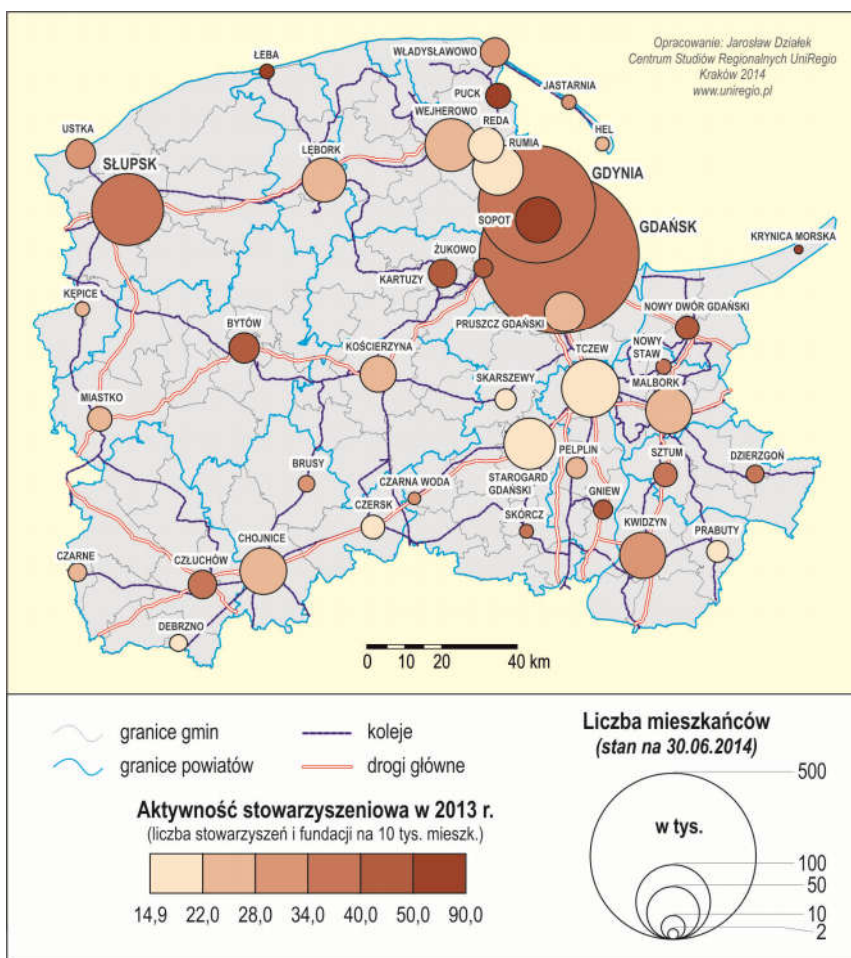
		Zasoby kapitału społecznego pomostowego		
		niskie	średnie	wysokie
Zasoby kapitału społecznego wiążącego	wysoki	–	–	bytowski chojnicki człuchowski
	średni	kartuski tczewski	kościerski sztumski	ślupski
	niski	gdański pucki starogardzki wejherowski	kwidzyński lęborski malborski nowodworski	Gdańsk Gdynia Ślupsk Sopot

Źródło: Działek, 2011.

Ocena jakości kapitału społecznego w skali lokalnej (na poziomie gmin) możliwa jest jedynie w oparciu o dane na temat liczby zarejestrowanych organizacji pozarządowych, co stanowić może jedynie przybliżoną informację na temat aktywności społecznej mieszkańców. Dane na temat liczby zarejestrowanych w systemie REGON fundacji i stowarzyszeń dostępne są w Banku Danych Lokalnych GUS, natomiast dane na temat liczby organizacji pożytku publicznego – w zestawieniach publikowanych przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej.

Wskaźniki aktywności stowarzyszeniowej na poziomie miast odzwierciedlają dość dobrze przedstawione wcześniej wyniki na poziomie powiatów (rys. 5.14). Dużą liczbę organizacji pozarządowych w przeliczeniu na liczbę ludności cechują się ośrodki wchodzące w skład Trójmiasta oraz miasta powiatowe w zachodniej części województwa (Bytów, Człuchów i Ślupsk). W środkowej i wschodniej części regionu liczba stowarzyszeń zarejestrowanych w miastach powiatowych jest na średnim lub niskim poziomie. Najmniej aktywni są pod tym względem mieszkańcy Tczewa i Starogardu Gdańskiego.





Rys. 5.14 Aktywność stowarzyszeniowa w miastach województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Również duża część organizacji pożytku publicznego działa w Trójmieście – w przeliczeniu na liczbę ludności najwięcej tego rodzaju organizacji zarejestrowanych jest w Sopocie (tab. 5.6). Stosunkowo gorzej pod tym względem wypada Słupsk – zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i po przeliczeniu na liczbę mieszkańców. Ponownie niskimi wartościami tego wskaźnika charakteryzują się Starogard Gdański i Tczew. Bardzo słabo wypadł w tym zestawieniu również Człuchów. Natomiast na ponadprzeciętną wielkość zasobów kapitału społecznego pomostowego w zachodniej części regionu wskazują wysokie wartości widoczne w Bytowie i Chojnicach.

Uzupełnieniem obrazu aktywności stowarzyszeniowej mieszkańców miast województwa pomorskiego stanowią dane na temat udziału mieszkańców w wyborach, które pozwalają nam określić poziom zaangażowania mieszkańców w sprawy lokalne i krajowe. Zebrano dane o frekwencji

wyborczej z wyborów samorządowych, parlamentarnych i prezydenckich, które odbyły się w latach 2010-2011 (rys. 5.15).

Tab. 5.6 Liczba organizacji pożytku publicznego w miastach powiatowych województwach pomorskiego

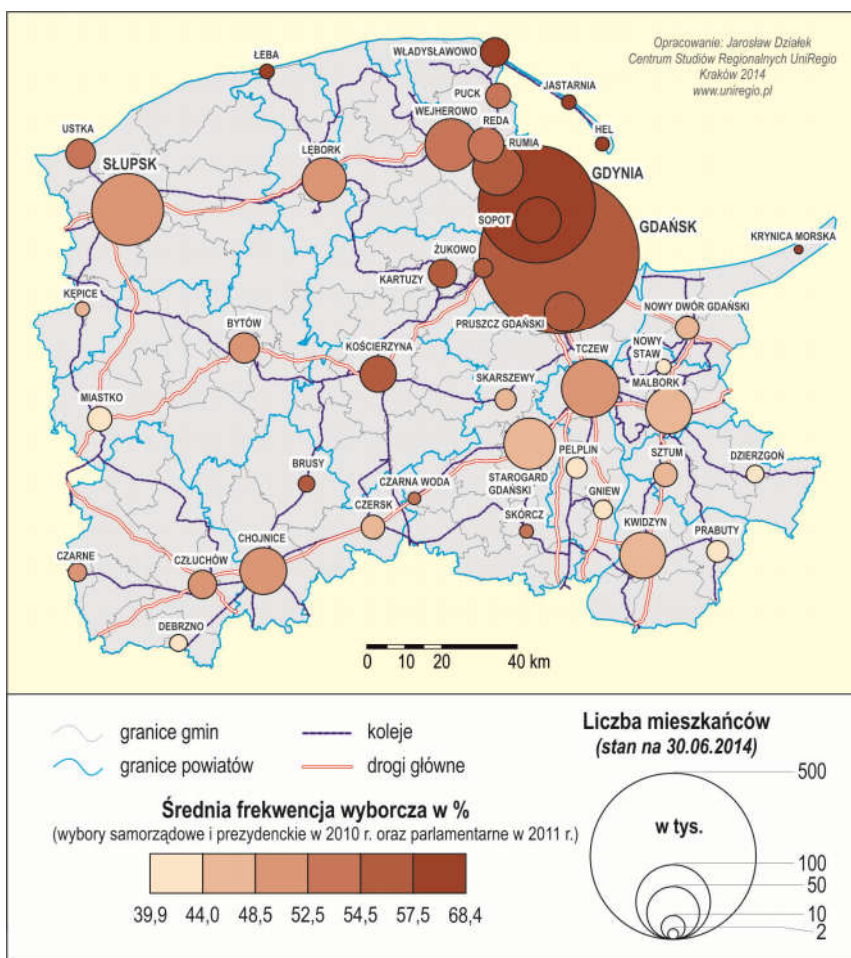
Miasto powiatowe lub miasto na prawach powiatu	Liczba organizacji pożytku publicznego uprawnionych do otrzymania 1% podatku dochodowego od osób fizycznych za rok 2014	Liczba organizacji pożytku publicznego na 10 tys. mieszkańców
Gdańsk	191	4,14
Gdynia	78	3,14
Sopot	36	9,50
Słupsk	26	2,77
Wejherowo	17	3,38
Chojnice	16	3,98
Tczew	13	2,14
Malbork	12	3,08
Kwidzyn	11	2,83
Starogard Gdański	11	2,26
Lębork	10	2,81
Bytów	8	4,75
Kościerzyna	8	3,38
Kartuzy	7	4,71
Pruszcz Gdański	6	2,08
Nowy Dwór Gdański	5	4,96
Puck	5	4,39
Sztum	3	2,90
Człuchów	3	2,09

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej.

Na tej podstawie można wyodrębnić trzy grupy miast o:

- wysokiej aktywności obywatelskiej – Trójmiasto, miasta w strefie podmiejskiej Trójmiasta, Kościerzyna oraz małe miasta nadmorskie<sup>12</sup>,
- średniej aktywności obywatelskiej – miasta w zachodniej części województwa,
- niskiej aktywności obywatelskiej – miasta w południowo-wschodniej części regionu.

<sup>12</sup> Na wysoki poziom frekwencji wyborczej w miastach nadmorskich wpływ miały głosy turystów, którzy uczestniczyli w wyborach prezydenckich, które odbyły się wówczas w okresie wakacyjnym. Niemniej jednak stosunkowo wysoką frekwencję w tych miastach odnotowywano również w wyborach samorządowych i parlamentarnych, które zorganizowane były poza sezonem wakacyjnym.



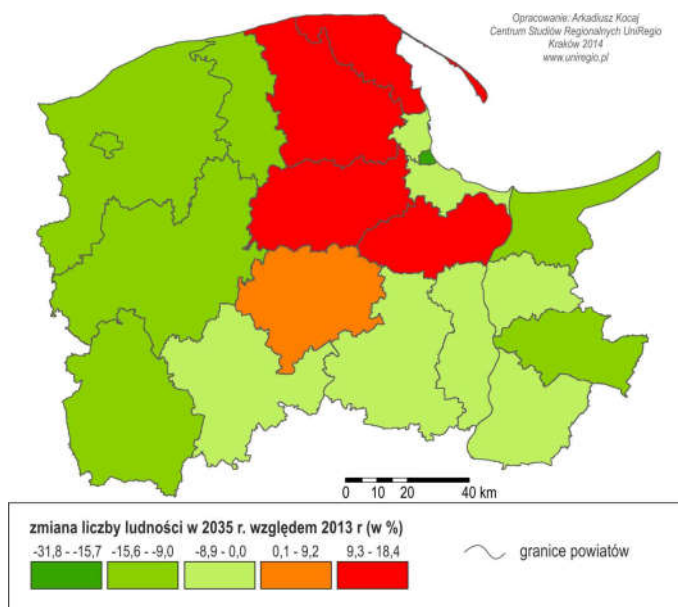
Rys. 5.15 Frekwencja wyborcza w miastach województwa pomorskiego w latach 2010-2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

## 5.5. Podsumowanie

Na tle innych regionów w Polsce województwo pomorskie cechuje się zdecydowanie korzystniejszymi demograficznymi uwarunkowaniami rozwoju gospodarczego. P. Churski i in. (2013) klasyfikują je w zaproponowanej typologii obszarów wzrostu i stagnacji gospodarczej, w komponencie ludność i osadnictwo – obok Wielkopolskiego i Małopolskiego – w najwyższej klasie „obszarów stałego wzrostu”. W okresie 2000-2011 – w świetle badań cytowanych autorów – region pomorski cechowała najbardziej pozytywna trajektoria rozwojowa ze wszystkich polskich województw. Analizując procesy demograficzne w skali wewnątrzregionalnej trzeba jednak zauważyć, że będą one jednym z czynników wpływających na zróżnicowanie tempa rozwoju miast w przestrzeni województwa pomorskiego, w szczególności pomiędzy obszarem metropolitalnym Trójmiasta i przylegających doń obszarem Kaszub a subregionem słupskim i Powiślem. Tendencje te

akcentują prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego. Wskazują one, że w 2035 r. przy bezwzględnym niewielkim ubytku mieszkańców województwa (ok. 30 tys.) dojdzie zarówno do przesunięć między obszarami miejskimi a wiejskimi (miasta stracą około 80 tys. ludności, a tereny wiejskie zyskają około 50 tys.) oraz – przede wszystkim – do dużych zmian dystrybucji ludności wewnątrz województwa pomorskiego (rys. 5.16).



**Rys. 5.16 Prognoza ludności GUS dla powiatów województwa pomorskiego**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Depopulacja całych obszarów funkcjonalnych miast prognozowana jest dla dziewięciu powiatów województwa, względnie najsilniej proces ten będzie odczuwalny w powiecie sztumskim, słupskim i człuchowskim. O około 1/3 spadnie w świetle prognozy GUS ludność w Sopocie, o kilka procent w Gdańsku i Gdyni, przy czym spadek ten zrekompensuje w dużym stopniu wzrost ludności w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta. W wielu miastach będzie postępować silnie proces starzenia się mieszkańców. Już obecnie, w niektórych miastach Pomorza (zwłaszcza w Sopocie), procesy starzenia są dosyć zaawansowane, stąd polityka demograficzna będzie w nadchodzącej dekadzie jedną z palących kwestii. Z uwagi na duży potencjał tego miasta, mogłoby ono stać się jednym z liderów w Polsce w zakresie programów wsparcia i aktywizacji seniorów. Natomiast procesami kurczenia się mogą w przyszłości zostać dotknięte niektóre małe miasta położone poza obszarem metropolitalnym, gdzie następuje bezwzględny spadek ludności, tak w samym mieście jak i na terenie jego zaplecza.

Przedstawione charakterystyki zasobów kapitału ludzkiego i społecznego w miastach województwa pomorskiego umożliwiają wskazanie czterech grup ośrodków miejskich o różnych potencjałach rozwojowych w tym zakresie:

- Trójmiasto – miasta wchodzące w skład aglomeracji trójmiejskiej odznaczają się wysokimi zasobami kapitału ludzkiego (najwyższy udział ludności z wyższym wykształceniem, wysokim poziomem osiągnięć edukacyjnych, dominująca rola w systemie szkolnictwa wyższego), wysokim poziomem kapitału społecznego pomostowego oraz wysoką aktywnością obywatelską; stanowi to mocną stroną tych ośrodków i powinno być nadal wzmacniane.
- Miasta strefy podmiejskiej Trójmiasta – cechują się stosunkowo wysokim poziomem kapitału ludzkiego (m.in. dzięki napływowi lepiej wykształconej ludności z Trójmiasta), co przekłada się tylko częściowo na poziom osiągnięć szkolnych (duża część uczniów dojeżdża do szkół w Trójmieście, zwłaszcza na poziomie ponadgimnazjalnym), a w nikłym stopniu na poziom kapitału społecznego, który w większości miast jest na niskim lub średnim poziomie; mocną stroną natomiast jest duże zaangażowanie obywatelskie mieszkańców tych miast.
- Miasta w zachodniej części regionu – przy stosunkowo niskim poziomie kapitału ludzkiego (niski poziom wykształcenia, niski poziom osiągnięć edukacyjnych, przeciętna pozycja Słupska w porównaniu z miastami aglomeracji trójmiejskiej), który może stanowić barierę rozwojową tych ośrodków miejskich, za pozytywne należy uznać stosunkowo wysokie zasoby kapitału społecznego pomostowego i wiążącego w tych miastach.
- Miasta w południowo-wschodniej części regionu – muszą one zmierzyć się z barierami zarówno w zakresie kapitału ludzkiego, jak i społecznego: poziom wykształcenia mieszkańców miast jest stosunkowo niski; na plus przemawiają dobre wyniki uczniów w niektórych miastach powiatowych tego obszaru (np. w Kwidzynie), ale można również wskazać miasta i powiaty o niskim poziomie wyników analizowanych egzaminów szkolnych; poziom aktywności stowarzyszeniowej i obywatelskiej są za to jednoznacznie na niskim poziomie, czego egzemplifikacją jest słaba pozycja dwóch największych miast tego obszaru: Starogardu Gdańskiego i Tczewa.

## **6. Ekonomiczne podstawy funkcjonowania i rozwoju gospodarki miast w regionie**

*Krzysztof Gwosdz, Agnieszka Sobala-Gwosdz Wojciech Biernacki*

Miasta stanowią główne ośrodki aktywności ekonomicznej, a ich potencjał kształtuje poziom rozwoju gospodarczego regionu. W niniejszym rozdziale omówiono główne sfery tworzące poziom rozwoju gospodarczego miast, w szczególności bazę ekonomiczną, innowacyjność gospodarek ośrodków miejskich, ich rangę w systemie osadniczym, która wskazuje na rolę funkcji usługowych o charakterze centralnym, poziom i dynamikę lokalnej przedsiębiorczości oraz kondycję finansową samorządów lokalnych. Zwieńczeniem tych analiz jest syntetyczny obraz zróżnicowania poziomu rozwoju miast w obrębie województwa pomorskiego, który wyraża wskaźnik poziomu ich rozwoju.

### **6.1. Funkcje i baza ekonomiczna ośrodków miejskich, w tym stopień jej dywersyfikacji**

Adekwatniejszą od łącznej liczby pracujących (zob. rozdz. 5.2) miarą potencjału gospodarczego danego ośrodka miejskiego i pełnionych przezeń funkcji w stosunku do otoczenia jest liczba pracujących wyłącznie w tzw. sektorze eksportowym (nazywanym też egzogenicznym lub bazowym). Na sektor ten składają się te działalności, które produkują lub świadczą usługi na rzecz odbiorców spoza miasta. Podejście takie wynika z założeń bazy ekonomicznej, jednej z podstawowej teorii ekonomiki miast, w myśl której o powstaniu i wzroście gospodarczym miasta decyduje przede wszystkim sektor oparty o popyt zewnętrzny, gdyż zapewnia on dopływ pieniądza do gospodarki lokalnej (regionalnej), w przeciwieństwie do sektora endogenicznego, gdzie obraca się pieniądzem, który już jest na miejscu. Impulsy, które generuje rozwój sektora egzogenicznego wpływają z kolei na wzrost sektora endogenicznego poprzez mechanizm efektów mnożnikowych i substytucji importu. W sumie, w świetle teorii bazy ekonomicznej, odpowiedzi na podstawowe pytanie: co decyduje o wzroście gospodarczym lub recesji miast można udzielić poprzez analizę wielkości i struktury bazy

ekonomicznej oraz jej zmian. Ponieważ szczegółowe określenie wielkości sektora eksportowego jest bardzo trudnym i czasochłonnym przedsięwzięciem (głównie ze względu na dostępność danych) pomiar bazy ekonomicznej prowadzi się zwykle za pomocą tzw. wskaźnika nadwyżki pracowników, która to metoda stanowi podstawę do analiz porównawczych miast .

**Tab. 6.1 Baza ekonomiczna miast powiatowych (nadwyżka pracujących)**

Miasto	Wielkość bazy ekonomicznej (nadwyżka pracujących)	Struktura bazy ekonomicznej (%)		
		sektor przemysłowy	usługi rynkowe	usługi publiczne
Gdańsk	53 420	0,0	72,7	27,3
Gdynia	20 438	0,0	93,0	7,0
Sopot	7 249	0,0	85,0	15,0
Słupsk	6 730	0,0	59,8	40,2
Kwidzyn	5 511	74,2	23,8	2,1
Tczew	3 772	100,0	0,0	0,0
Bytów	2 807	73,6	0,0	26,4
Chojnice	2 578	64,7	1,8	33,4
Starogard Gdański	2 312	57,5	0,0	42,5
Kartuzy	1 516	20,3	0,2	79,6
Wejherowo	1 333	0,0	0,0	100,0
Człuchów	1 230	22,5	25,1	52,4
Kościerzyna	1 143	0,0	0,0	100,0
Puck	608	0,0	0,0	100,0
Lębork	359	18,1	0,0	81,9
Sztum	345	0,0	0,0	100,0
Nowy Dwór Gdański	129	0,0	0,0	100,0
Malbork	104	0,0	0,0	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych GUS i szacunków własnych.

Określenie trzech podstawowych charakterystyk bazy ekonomicznej miasta: bezwzględnej jej wielkości, specjalizacji branżowej i stopnia jej zróżnicowania wymaga dostępu do zdezagregowanych branżowo i kompletnych danych dotyczących liczby pracujących. W badaniach prowadzonych w ostatnich dziesięciu latach w Polsce przyjęto, że minimalnym, zadawalającym poziomem szczegółowości są sekcje PKD (zob. Sokołowski 2008, Gwosdz 2012). Niestety w ostatnim czasie nastąpiły dalsze ograniczenia w i tak już ubogim zestawie upublicznianych (nawet odpłatnie) danych GUS dotyczących wielkości i struktur pracujących na poziomie lokalnym<sup>13</sup>, co uniemożliwia dokonanie w sposób rzetelny pomiaru tych trzech charakterystyk bazy ekonomicznej. Na poziomie przybliżonym można jedynie określić bezwzględną wielkość bazy ekonomicznej i to tylko dla średnich i dużych miast. Ponieważ bezwzględna liczba pracowników zaliczanych do sektora egzogenicznego pozwala uchwycić ilościowo rolę, jaką dane miasto spełnia na rzecz otoczenia, pomimo świadomości ograniczeń, jakie narzucają udostępnione przez GUS dane zagregowane do grup sekcji PKD, podjęto

<sup>13</sup> Jest to m.in. rezultat zbyt rygorystycznej ustawy o tajemnicy statystycznej.

próbę takiej analizy w niniejszej pracy. Należy jednak stanowczo podkreślić, że osiągnięty wynik należy traktować jako przybliżenie rzeczywistości, a nie jej w miarę dokładny obraz.

Łączną wielkość sektora egzogenicznego w miastach województwa pomorskiego w 2013 r. oszacowano na poziomie 120 tys. pracujących<sup>14</sup>, z czego aż 53,4 tys. przypada na Gdańsk (tab. 6.1). Innymi miastami o największym potencjale gospodarczym są Gdynia (baza ekonomiczna na poziomie 20,4 tys.) i Sopot (7,2 tys.). Trójmiasto tym samym skupia aż 67,6% sektora egzogenicznego miast województwa, tym samym jego rola jest znacznie większa niż mierzona liczbą wszystkich pracujących. Wśród pozostałych ośrodków o randze co najmniej powiatowej wyróżniają się: Słupsk (6,7 tys.), Kwidzyn (5,5 tys.), Pruszcz Gdański (4,7 tys.) i Tczew (3,7 tys.). Bazą ekonomiczną na poziomie 2-3 tys. pracujących cechują się trzy miasta: Bytów, Chojnice i Starogard Gdański, a wartość 1,0 tys. przekraczają Człuchów, Kartuzy, Kościerzyna i Wejherowo.

W ujęciu sektorowym 62% bazy ekonomicznej miast województwa pomorskiego tworzą usługi rynkowe, 24% usługi publiczne, zaś 14% działalności przemysłowe. Wśród miast o wielkości bazy ekonomicznej 1,0 tys. pracujących i większej, usługi rynkowe dominują w ośrodkach obszaru metropolitalnego Trójmiasta (Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Pruszczu Gdańskim), gdzie stanowią w każdym z miast ponad 70% całej bazy, a ponadto w Słupsku (60% sektora bazowego). Z kolei usługi publiczne są podstawą bazy ekonomicznej miast powiatowych takich jak Wejherowo, Kościerzyna i Kartuzy (80% sektora bazowego i więcej), przeważają one także w Człuchowie. Obok nich, bezwzględnie mała wielkość sektora bazowego (poniżej 1,0 tys.) i dominująca rola usług publicznych wskazują na dosyć słabą kondycję ekonomiczną takich miast powiatowych jak: Kościerzyna, Wejherowo, Malbork, Lębork, Puck, Nowy Dwór Gdański i Sztum. Pięć miast powiatowych województwa: Bytów, Chojnice, Kwidzyn, Starogard Gdański i Tczew swój potencjał gospodarczy opiera głównie na sektorze przemysłowym. W przypadku Tczewa przemysł stanowi całość jego bazy ekonomicznej, pozostałe ośrodki odznaczają się nieco bardziej zdywersyfikowaną strukturą.

## **6.2. Udział działalności zaawansowanych technologicznie – innowacyjność ośrodków miejskich**

Według wizji rozwoju R. Schumpetera miasta i regiony są areną nieustannego procesu „kreatywnej destrukcji”. Tylko te układy lokalne i regionalne, które są stanie wykreować lub przyciągnąć nowe dynamiczne działalności gospodarcze w miejsce nieuniknionego schyłku tradycyjnych sektorów będą zdolne do podtrzymania poziomu rozwoju gospodarczego w okresie średnio i długoterminowym. Dlatego tak istotny jest wewnętrzny potencjał innowacyjny danego

<sup>14</sup> Jest to wartość minimalna, faktycznie może być ona o kilkanaście procent wyższa



układu terytorialnego, który za P. Siłką (2010:185) definiujemy jako „zespół cech danego układu terytorialnego sprzyjający działalności innowacyjnej, podejmowanej przez podmioty gospodarcze w tym układzie”. Innowacyjność możemy rozpatrywać zatem na co najmniej dwóch płaszczyznach – cech środowiska społecznego i instytucjonalnego, które stymulują działalność innowacyjną oraz mierzalnych tego efektów, w postaci np. liczby i dynamiki innowacyjnych firm, wytwarzanych przez nie nowych produktów i usług czy zgłaszanych przez nie patentów.

**Tab. 6.2 Wnioski patentowe złożone do Europejskiej Organizacji Patentowej (EPO) w latach 2004-2010 według wybranych podregionów w Polsce**

Obszar	Rok							Dynamika (2005-100)
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
	liczba wniosków patentowych na 1 milion mieszkańców							
Podregion Słupski	4,0	4,2	–	14,1	1,7	6,3	4,2	105
Podregion Trójmiejski	2,3	3,7	2,1	9,5	10,6	7,6	7,6	328
Podregion Gdański	1,7	–	1,9	1,5	0,7	4,7	–	273*
Podregion Starogardzki	0,4	–	–	3,2	3,9	–	2,0	579
Woj. pomorskie	2,1	2,2	1,1	7,4	5,0	5,0	3,9	183
Polska	3,3	3,4	3,7	5,3	6,1	7,5	5,8	177

Uwagi: \* dane za 2004-2009, „–” oznacza brak danych dla danego roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Najnowsza edycja badania pt. „Tablica wyników innowacyjności regionów” (*Regional Innovation Scoreboard 2014*), będąca swego rodzaju rankingiem innowacyjności prowadzonym przez Europejskie Biuro Statystyki, klasyfikuje województwo pomorskie, wśród 31 najmniej innowacyjnych regionów (NUTS 2) Europy, w grupie określanej jako „skromni innowatorzy”, do której należy większość polskich województw. Wśród wskaźników cząstkowych wykorzystanych do konstrukcji syntetycznej oceny, region pomorski najwyżej został sklasyfikowany pod względem dwóch wskaźników: udziału zatrudnionych w firmach przemysłu średniowysokiej i wysokiej techniki i usług wiedzochłonnych oraz odsetka osób z wykształceniem wyższym w populacji w wieku 25-64 lata (*Regional Innovation Scoreboard 2014*).

Na tle Polski, województwo pomorskie zaliczane jest do regionów o ponadprzeciętnym poziomie innowacyjności, w niektórych badaniach z lat 2000. stawiane jest nawet w grupie liderów innowacyjności w Polsce (Kozłak, 2009). Poziom ten Pomorze zawdzięcza miastom aglomeracji trójmiejskiej. Ilustruje to chociażby jeden z podstawowych wskaźników innowacyjności, jakim są złożone wnioski patentowe. Podregion trójmiejski charakteryzuje w tym zakresie zarówno ponad dwukrotnie wyższy niż średnio w Polsce poziom aktywności, jak i wysoka jej dynamika (tab. 6.2). Na tle największych polskich metropolii, Trójmiasto pod względem potencjału innowacyjnego

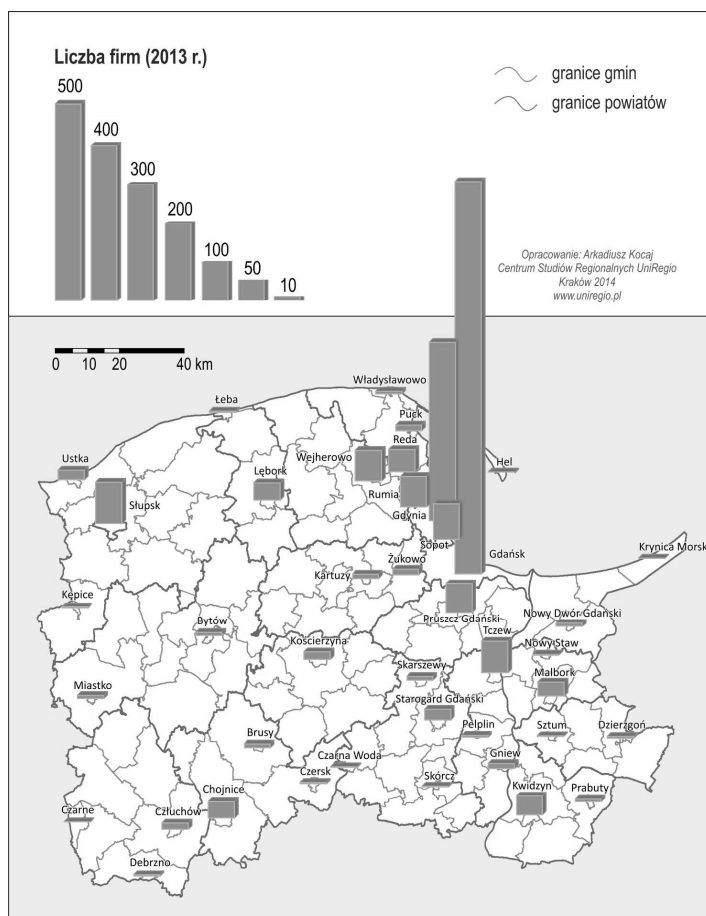
klasyfikowane jest na 4-5 miejscu za Warszawą, Krakowem, Wrocławiem a obok Poznania (Siłka 2010).

Podobnie jak w wielu innych sferach, dokonanie wszechstronnej oceny poziomu innowacyjności gospodarki na poziomie lokalnym (miast) w Polsce jest bardzo trudne z powodu braku adekwatnych wskaźników. Dlatego w niniejszym badaniu przyjęto, że przybliżeniem poziomu zróżnicowania potencjału innowacyjnego miast może być liczba i dynamika powstawania firm w tych sektorach gospodarki, które klasyfikowane są przez Europejskie Biuro Statystyki jako te, o co najmniej średniowysokim poziomie techniki (w sektorze przemysłowym) oraz usługach wiedzochłonnych i usługach wiedzochłonnych wysokiej techniki<sup>15</sup>.

Niekwestionowanymi liderami w województwie pomorskim w zakresie koncentracji firm zaliczanych do przemysłu wysokiej i średniowysokiej techniki są Gdańsk i Gdynia – skupiają odpowiednio 41,5% i 18,8% wszystkich firm z tej grupy zarejestrowanych w miastach w województwie pomorskim (rys. 6.1). Ich rola jako miejsc koncentracji innowacyjnych firm przemysłowych jest równocześnie znacznie większa niż ich udział w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w miastach regionu (iloraz lokalizacji [IL] odpowiednio 1,5 i 1,4). Kolejnymi największymi skupieniami podmiotów analizowanej grupy są Słupsk (4,3%), Sopot (3,8%) a za nimi Tczew, Rumia, Wejherowo i Pruszcz Gdański, z udziałem między 3,2% a 3,0% wszystkich podmiotów przemysłu wysokiej i średniowysokiej techniki w województwie. Trzeba zwrócić uwagę w tej grupie na dość duże różnice wskaźnika ilorazu lokalizacji – rola Sopotu i Pruszcza Gdańskiego jako miejsc koncentracji firm analizowanej grupy jest znacznie większa niż wynikałoby to z ich potencjału ludnościowego (wartość IL odpowiednio 2,0 i 1,4), Rumi i Wejherowa jest tożsama z potencjałem ludnościowym, z kolei Tczewa – a zwłaszcza Słupska, zdecydowanie niższa (wartość IL odpowiednio 0,8 i 0,7). Ogólnie rzecz biorąc widoczny jest zdecydowanie ponadprzeciętny w stosunku do liczby ludności w wieku produkcyjnym potencjał innowacyjny w sektorze przemysłowym w miastach leżących w obszarze FOM Trójmiasta (rys. 6.1). Poza obszarem metropolitalnym zwraca uwagę ponadprzeciętna w stosunku do liczby ludności i firm ogółem koncentracja podmiotów średniowysokiej i wysokiej techniki w Gniewie i Skarszewach.

---

<sup>15</sup> Przyjęcie takiego rozwiązania uzasadnia dowiedziony w literaturze fakt, że innowacyjność miasta kształtowana jest przez innowacyjność działających w nim firm a ponadto zależy od systemu wspierania innowacji (por. Szlachta, 2009; Gomułka 1998). Wyposażenie miast w instytucje, które wspierają innowacyjność i komercjalizację technologii omówiono w rozdziale poświęconym ocenie polityki rozwoju.

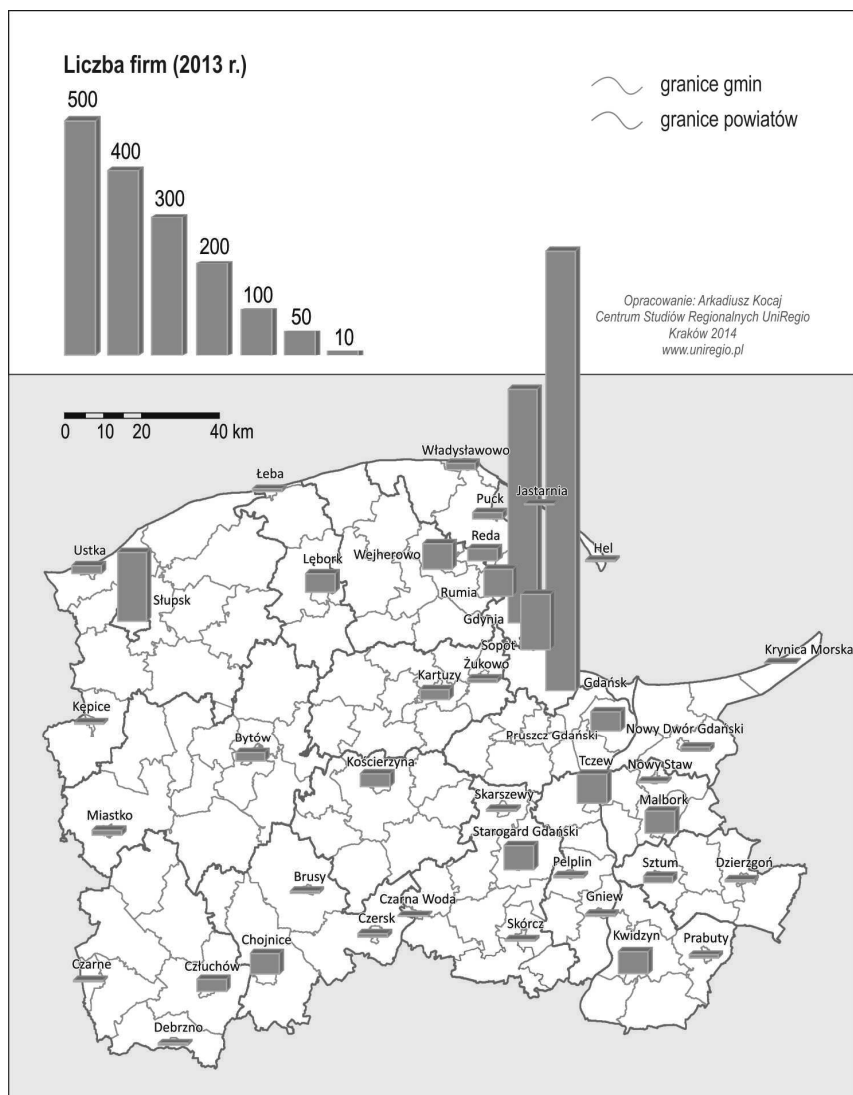


**Rys. 6.1 Liczba firm przemysłu średnio-wysokiej i wysokiej techniki w miastach województwa pomorskiego**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rozmieszczenie podmiotów gospodarczych zaliczanych do usług opartych na wiedzy nawiązuje silnie do potencjału ludnościowego miasta. Zarazem potencjał innowacyjny wszystkich trzech miast aglomeracji trójmiejskiej (*nota bene* jako jedynych miast w województwie) jest znacznie większy niż ich potencjał ludnościowy, a łącznie koncentrują one aż 65% firm usług wiedzochłonnych zarejestrowanych w miastach regionu (czyli o 15 p. proc. więcej niż wynosi ich udział w liczbie ludności). Jeszcze bardziej dominująca jest rola Trójmiasta w sektorach najbardziej zaawansowanych usług, gdzie łączny ich udział wynosi aż 74% wszystkich firm tego typu w miastach regionu (rys.6.2). Poza Trójmiastem, największymi miejscami koncentracji firm z sektora usług wiedzochłonnych są Słupsk (6,1% firm), oraz Tczew, Rumia i Wejherowo i Starogard Gdański (między 2,6% a 2,1%), a za nimi pozostałe większe ośrodki powiatowe województwa: Kwidzyn, Malbork, Chojnice, Pruszcz Gdański i Lębork (z udziałem między 1,9% a 1,6%). Najwyższą wartością ilorazu lokalizacji cechuje się

w tej grupie Pruszcz Gdański (IL=0,86), najniższą zaś Lębork i Chojnice (odpowiednio 0,66 i 0,67). Warto zauważyć, że spośród wszystkich ośrodków miejskich poza Trójmiastem koncentracja podmiotów usług wiedzochłonnych – większa niż wynikałoby z potencjału ludnościowego – znajduje się w Człuchowie (IL = 1,1), wartość wskaźnika jest tym samym wyższa niż analogiczna dla większego ośrodka potencjalnego zespołu miejskiego Człuchów-Chojnice<sup>16</sup>.



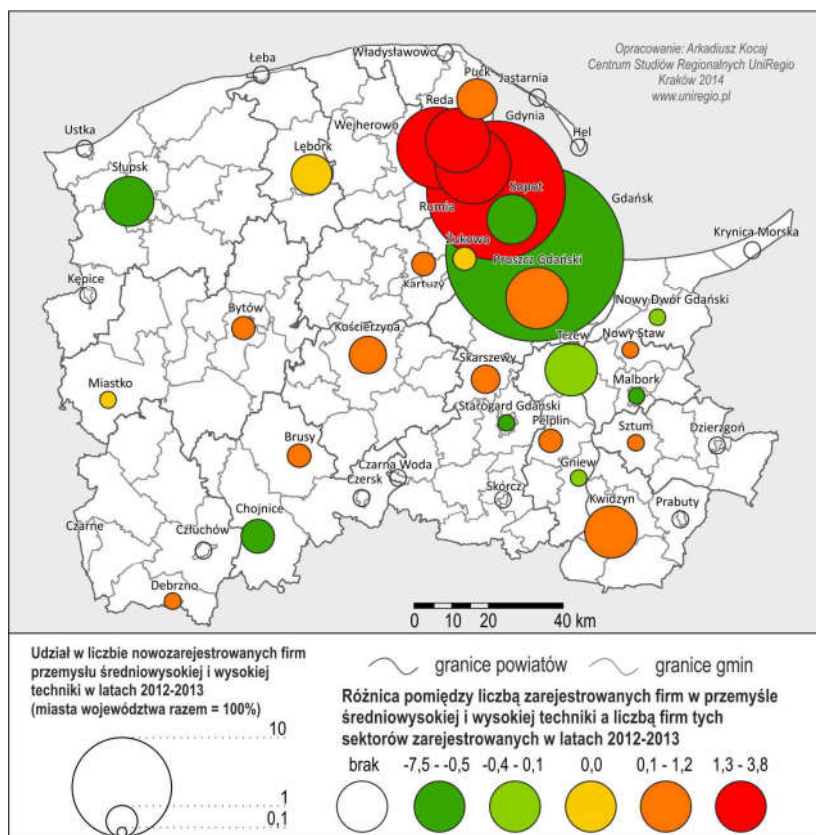
**Rys. 6.2 Liczba firm w usługach wiedzochłonnych w miastach województwa pomorskiego**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

<sup>16</sup> Również w innych badaniach zaobserwowano wyższy poziom rozwoju gospodarczego Człuchowa w stosunku do Chojnic, zob. B. Kołsut (2012).

Dynamika powstawania nowych podmiotów sektora wysokiej techniki i wiedzochłonnych usług jest wyrazem pożądaných zmian strukturalnych w gospodarce. J. Jacobs (1968), autorka jednej z najważniejszych prac dotyczącej ekonomiki miast uważa wręcz, że głównym wskaźnikiem rozwoju miasta jest tempo i skala powstawania w nim nowych działalności gospodarczych<sup>17</sup>.

Ogółem w latach 2012-2013 zarejestrowano w województwie pomorskim 339 firm przemysłu średniowysokiej i wysokiej techniki, z czego około 14% stanowiły firmy przemysłu wysokiej techniki. Te ostatnie powstały tylko w siedmiu miastach województwa, podczas gdy co najmniej jedną firmę przemysłu średniowysokiej techniki założono w 27 miastach regionu.



Rys. 6.3 Udział miast w liczbie nowozarejestrowanych firm przemysłu średniowysokiej i wysokiej techniki w latach 2012-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

<sup>17</sup> "If we have to measure the economic development rate of a city [...] we would have to measure the additions of new work to its older output, over a period of time, and the ratio of the new work to the older work, Then, to speak of a low or a high development rate, we would compare the rates of addition of new goods and services during different periods and the rates of addition among different cities" (J. Jacobs 1968).

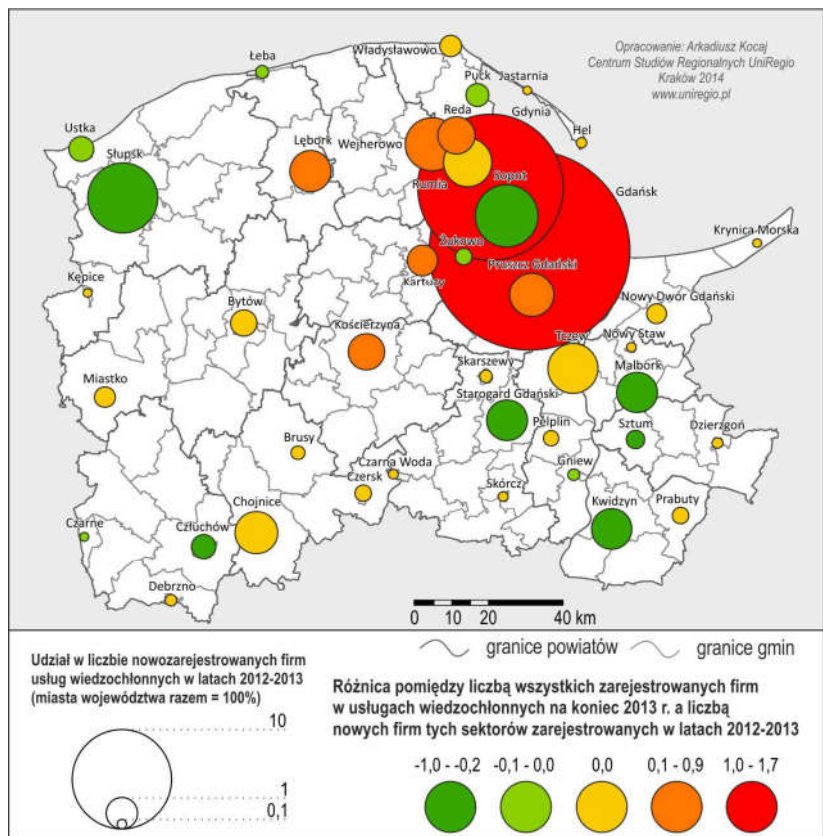
Najwięcej nowych podmiotów przemysłu średniowysokiej i wysokiej techniki w ostatnich latach (2012-2013) powołano na terenie obszaru metropolitalnego Trójmiasta, a w szczególności w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie, Rumi, Redzie i Pruszczu Gdańskim. W tych 6 miastach powstało aż 76% wszystkich podmiotów badanego sektora w miastach województwa pomorskiego w tym czasie. Zwraca uwagę fakt, że dynamika powstawania nowych podmiotów w miastach rdzeniowych FOM – Gdańsku i Sopocie była znacznie mniejsza niż ich udział w łącznej liczbie podmiotów przemysłu średniowysokiej i wysokiej techniki zarejestrowanych w miastach województwa (rys. 6.3). Obserwujemy procesy zarówno intensyfikacji innowacyjnej działalności produkcyjnej w wewnętrznej i zewnętrznej strefie obszaru metropolitalnego Trójmiasta (suburbanizacja działalności gospodarczej), co prowadzi z jednej strony do przestrzennej ekspansji innowacyjnych działalności gospodarczych w obszarze metropolitalnym, a z drugiej do wzrostu roli strefy wewnętrznej i zewnętrznej obszaru metropolitalnego Trójmiasta kosztem miast rdzeniowych. Trzeba wskazać, że w latach 2012-2013 ten ostatni proces nie dotyczył Gdyni, gdzie udział nowych firm przemysłowych sektora średniowysokiej i wysokiej techniki był większy niż udział Gdyni w ogóle takich podmiotów w miastach województwa.

Wśród miast o największej liczbie nowych firm przemysłu średniowysokiej i wysokiej techniki na kolejnych miejscach znajdują się Kwidzyn i Tczew, a więc ośrodki, które są skupieniem dużych firm produkcyjnych z tego sektora, będących podstawą bazy ekonomicznej tych miast. Liczba nowozakładanych podmiotów średnio-wysokiej i wysokiej techniki może świadczyć o rozwoju lokalnych firm produkcyjnych w otoczeniu wiodących firm przemysłowych.

Grupę miast o największej dynamice powstawania nowych firm przemysłowych średniowysokiej i wysokiej techniki zamykają Słupsk i Sopot. Jednakże udział tych miast w liczbie nowopowstałych podmiotów w 2012 i 2013 r. jest znacznie niższy niż ich udział w łącznej liczbie takich podmiotów funkcjonujących w miastach województwa, tzn. dynamika ich powstawania była mniejsza niż ich dotychczasowa rola jako miejsc koncentracji podmiotów innowacyjnych. Trzeba jednak przy tym zaznaczyć, że blisko połowę nowopowstałych firm w Sopocie stanowiły podmioty wysokiej techniki, co stawiało te miasto na trzeciej pozycji po Gdańsku i Gdyni w województwie.

Tendencje w powstawaniu nowych podmiotów gospodarczych w sektorze usług wiedzochłonnych wskazują na wzmacnianie pozycji największych ośrodków usługowych w regionie, czyli Gdańska i Gdyni, a poza nimi większości pozostałych miast leżących w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta (z wyjątkiem Sopotu). Udział znacząco wyższy w liczbie nowopowstałych firm niż w liczbie firm zarejestrowanych w usługach wiedzochłonnych cechował bowiem – oprócz Gdańska i Gdyni – Wejherowo, Pruszcz Gdański i Redę. Z miast położonych poza obszarem metropolitalnym taka

pozytywna tendencja (ale o słabszej sile niż wyżej wymienionych miast) wystąpiła w Kościerzynie, Lęborku i Kartuzach. Z mniejszych ośrodków *in plus* wyróżniły się natomiast Skarszewy. Natomiast w Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Człuchowie, Kwidzynie, Malborku i Sztumie dynamika powstawania nowych firm w usługach wiedzochłonnych w latach 2012-2013 była znacznie niższa niż ich potencjał ludnościowy, jak też ich udział w ogólnej liczbie firm usług wiedzochłonnych (rys. 6.4).



**Rys. 6.4 Udział miast w liczbie nowozarejestrowanych firm w usługach wiedzochłonnych w latach 2012-2013**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W sumie tendencje w powstawaniu nowych firm w sektorach wiedzochłonnych wskazują na rosnącą różnicę w potencjale innowacyjnym między obszarem metropolitalnym a pozostałymi obszarami województwa pomorskiego.

### 6.3. Ranga miast w świetle wyposażenia w instytucje i placówki usługowe

Ośrodki miejskie są miejscem świadczenia różnego rodzaju usług dla mieszkańców miasta i jego strefy oddziaływania. Działalności te mają różną częstotliwość występowania i różny zasięg

przestrzenny – od usług podstawowych (tzw. niskiego rzędu), które występują powszechnie, ale mają niewielki zasięg oddziaływania po rzadko występujące działalności (tzw. wysokiego rzędu), które cechuje rozległy zasięg przestrzenny. Ranga miasta, jako miejsca skupienia działalności usługowych odzwierciedla jego pozycję w sieci osadniczej, wpływa istotnie na poziom życia mieszkańców jego samego o otaczających go terenów a także kształtuje ekonomiczne podstawy jego rozwoju (zob. Ilnicki 2009, Domański i Noworól 2010).

Celem określenia rangi miast województwa pomorskiego przygotowano listę instytucji, firm i placówek oferujących tzw. usługi i dobra centralne, tzn. świadczone dla mieszkańców miasta i jego zaplecza. Lista ta obejmuje usługi różnego rzędu, od niskiego do wysokiego, tak by można było uchwycić różnice w ich dostępności pomiędzy różnymi miastami w regionie. Zestaw ten zawiera dwa główne typy działalności usługowej – o charakterze nierynkowym, organizowane i świadczone przez władze publiczne oraz rynkowe. W ramach tych ostatnich wydzielono usługi dla biznesu, które pełnią m.in. rolę katalizatora wzrostu gospodarczego, wpływając na powstawanie i funkcjonowanie firm. Do końcowej analizy wykorzystano ostatecznie dane o liczbie jednostek dla 78 rodzajów instytucji i placówek usługowych według stanu na grudzień 2014 r. i styczeń 2015 r. Celem syntetycznego i ilościowego pokazania pozycji poszczególnych miast w hierarchii sieci osadniczej zastosowano wskaźnik rangi (zob. Działek i in. 2010). Wskaźnik ten jest tak skonstruowany, że miasto o najwyższej randze posiada wartość 100, zaś te o najniższej 1. Pełną listę instytucji oraz sposób obliczenia wskaźnika przedstawiono w rozdziale 4.1.6.

Wiodącym ośrodkiem miejskim, posiadającym najwyższą rangę we wszystkich analizowanych typach działalności usługowych, jest w województwie pomorskim oczywiście Gdańsk, a następnie Gdynia i Słupsk. Warto jednak zwrócić uwagę na różnice w wartości wskaźnika rangi w podziale na usługi publiczne i dla biznesu dla tych ostatnich dwóch miast: Gdynia wyróżnia się dwukrotnie wyższym wskaźnikiem rangi w usługach biznesowych, z kolei Słupsk, charakteryzuje wyższa ranga w usługach publicznych (tab. 6.3). Różnice te podkreślają odmienną rolę pełnioną przez te miasta w sieci osadniczej województwa pomorskiego – samodzielnego (w sensie powiązań i oddalenia od innych aglomeracji) ośrodka subregionalnego zachodniej części regionu, jakim jest Słupsk, oraz silnie zintegrowanego funkcjonalnie z miastem wojewódzkim a jednocześnie dysponującym dużym potencjałem rynkowym ośrodka konurbacji trójmiejskiej, którym jest Gdynia.

Dziewięć miast powiatowych należy do grupy najsilniejszych usługowo ośrodków o charakterze ponadlokalnym. Na czele tego zbioru znajduje się Sopot i Tczew, a za nimi Wejherowo. Do grupy tej należą ponadto: Chojnice, Malbork, Starogard Gdański, Kościerzyna, Kwidzyn i Lębork.



Co charakterystyczne, wyraźną nadwyżką funkcji usługowych rynkowych (zwłaszcza w zakresie usług dla biznesu), w stosunku do liczby mieszkańców, charakteryzuje się w tej grupie Sopot, nieco mniejszą Kwidzyn, pozostałe miasta posiadają wyższą rangę jako miejsca skupienia usług publicznych niż rynkowych. Najsilniej dysproporcja ta widoczna jest w przypadku Tczewa, Chojnic, Kościerzyny i Malborka.

**Tab. 6.3 Ranga miast województwa pomorskiego**

Miasto	Ludność	Ranga razem	Usługi dla biznesu	Usługi nierynkowe
Gdańsk	461 531	100,0	100,0	100,0
Gdynia	248 042	63,6	78,3	50,1
Słupsk	93 936	49,8	40,9	57,7
Sopot	37 903	31,9	36,0	30,0
Tczew	60 610	30,3	26,1	33,5
Wejherowo	50 340	26,3	27,5	27,4
Chojnice	40 226	24,4	20,0	26,6
Malbork	39 022	23,5	21,2	25,5
Starogard Gdański	48 621	23,5	20,7	21,9
Kościerzyna	23 701	21,0	15,6	23,7
Kwidzyn	38 867	19,8	20,6	17,4
Lębork	35 526	19,1	18,5	19,9
Kartuzy	14 866	16,8	14,8	18,6
Pruszcz Gdański	28 858	16,2	22,5	10,9
Rumia	47 374	15,2	21,1	9,2
Człuchów	14 385	14,3	12,3	16,2
Bytów	16 842	13,9	10,8	15,1
Władysławowo	15 400	13,4	8,8	15,7
Puck	11 396	13,2	12,6	14,7
Ustka	16 263	12,7	8,9	13,5
Nowy Dwór Gdański	10 083	11,5	7,1	13,9
Sztum	10 332	10,7	6,7	13,6
Łeba	3 824	8,8	1,0	12,1
Reda	23 135	8,4	14,7	4,6
Miastko	10 926	7,8	7,9	8,5
Hel	3 668	7,1	2,2	9,9
Żukowo	6 521	6,7	8,6	4,4
Pelplin	8 254	6,2	4,2	6,7
Czersk	10 043	5,9	6,5	4,9
Gniew	6 868	5,6	3,9	5,7
Prabuty	8 802	4,6	4,6	3,0
Skarszewy	7 082	4,4	4,0	5,0
Brusy	5 037	4,3	3,1	2,7
Dzierzgoń	5 593	3,6	4,3	2,8
Czarne	6 089	3,2	4,8	2,6
Skórcz	3 599	3,0	2,7	2,1
Debrzno	5 232	2,6	4,4	1,4
Krynica Morska	1 351	2,3	1,8	1,2
Jastarnia	3 874	1,7	2,3	1,1
Czarna Woda	3 284	1,3	2,7	1,2
Nowy Staw	4 335	1,2	2,3	1,0
Kępcice	3 802	1,0	1,0	1,2

Źródło: opracowanie własne.

Kolejny zbiór miast (wskaźnik rangi o wartości między 11 a 17) tworzą w większości dwa dość odrębne typy funkcjonalne miast. Są to mniejsze miasta powiatowe (Kartuzy, Człuchów, Bytów, Puck, Nowy Dwór Gdański i Sztum) oraz dysponujące dużym lub rosnącym potencjałem ludnościowym miasta strefy metropolitalnej (Pruszcz Gdański, Rumia) a poza nimi dwa ośrodki liczące około 15 tys. mieszkańców. W grupie tej pojawiają się pierwsze miasta bez statusu powiatowego, cechujące się dość dobrym wyposażeniem usługowym (Ustka, Władysławowo). Wyraźną nadwyżką usług dla biznesu w stosunku do usług publicznych charakteryzują się w tym zbiorze miast, mogącym być określonym jako ośrodki IV rzędu, ośrodki strefy metropolitalnej, tj. Pruszcz Gdański, Rumia, zaś pozostałe charakteryzuje zależność odwrotna, tzn. nadwyżka ludności w stosunku do usług dla biznesu.

Pozostałe dwadzieścia miast województwa można zakwalifikować do ośrodków usługowych V i VI rangi. Do miast tej pierwszej grupy (wskaźnik rangi o wartościach między 5 a 10) należą miasta znacznie różniące się liczbą ludności – zarówno średniej wielkości Reda (23 tys.), którą zakwalifikowano tutaj w wyniku niewielkiej roli pełnionej przez to miasto w zakresie usług publicznych, jak i Łeba (4 tys.), głównie na skutek nadwyżki znaczenia w zakresie usług publicznych. Pozostałe dwanaście miast, należy do ośrodków o najniższej randze. Wynika to głównie z ich niewielkiego potencjału ludnościowego (własnego i zaplecza), czasami ograniczonego przez czynniki fizycznogeograficzne (Jastarnia, Krynica Morska).

Podsumowując, warto zwrócić uwagę na dwie prawidłowości. Po pierwsze, jest to wyraźna nadwyżka usług rynkowych (w tym dla biznesu) w miastach znajdujących się w obszarze metropolitalnym. Wskazuje to zarówno na duży już istniejący potencjał gospodarczy tych miast, jak i będzie sprzyjało dalszemu jego umacnianiu. Natomiast słabszy rozwój tych usług w ośrodkach powiatowych poza obszarem metropolitalnym jest oznaką słabości gospodarczej tych miast.

#### **6.4. Poziom i dynamika rozwoju gospodarczego – dynamiczne małe i średnie firmy**

Podtrzymywalny rozwój gospodarczy opiera się przede wszystkim na rozwoju endogenicznej przedsiębiorczości, stąd rozwój lokalnych firm, w szczególności małych i średnich, uznawany jest za jedną z miar wzrostu gospodarczego oraz korzystnych procesów lokalnego rozwoju. Zdaniem m.in. Pawłowskiego (2007) kondycja małej i średniej przedsiębiorczości zlokalizowanej w regionie jest dużo ważniejsza niż wielkość inwestycji dokonanych przez firmy zagraniczne. Małe i średnie przedsiębiorstwa są zazwyczaj bardziej zakorzenione od nowych inwestorów zewnętrznych, sektor ten szybciej przystosowuje się także do zmieniających się warunków otoczenia, co wykazał m.in.

Strykiewicz (1999). Trudno nie zgodzić się także z zdaniem Glaesera (2011), który twierdzi, że miasta najlepiej funkcjonują wtedy, gdy pełne są przedsiębiorczych ludzi oraz tworzonych przez nich firm, których wysoka innowacyjność wynika z dużej gęstości wzajemnych interakcji i wymiany doświadczeń.

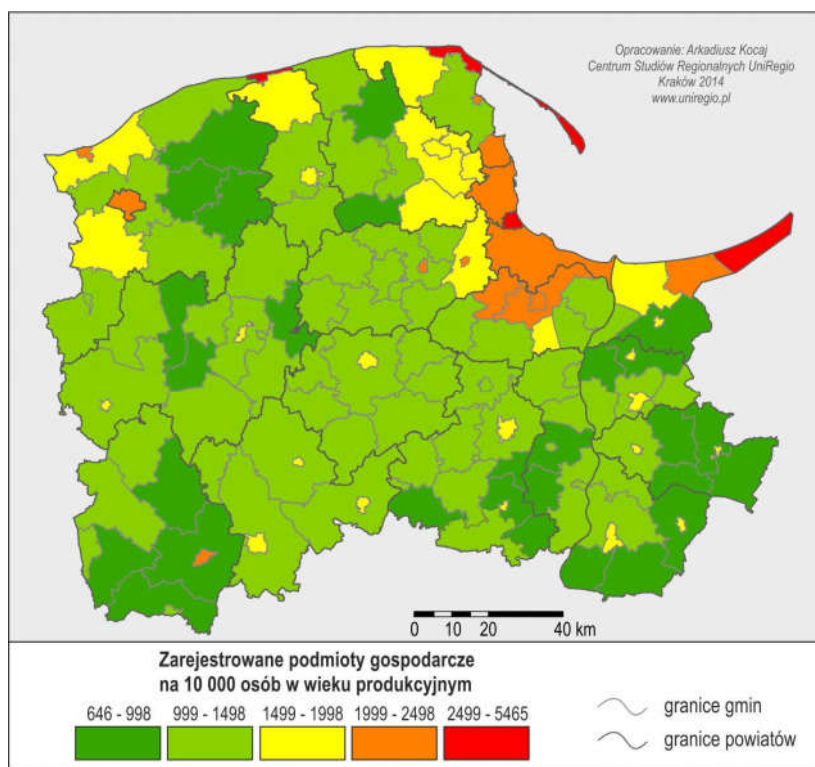
Zważywszy na znaczenie MŚP w gospodarce lokalnej – w szczególności w tych miastach, które nie są atrakcyjne dla kapitału zewnętrznego – należy przyrzeć się bliżej zróżnicowaniu przedsiębiorczości w regionie pomorskim. Punktem wyjścia analizy jest porównanie stopy przedsiębiorczości w przestrzeni województwa.

Zróżnicowanie przedsiębiorczości w regionie pomorskim (wyrażone liczbą podmiotów gospodarczych na 10 tys. osób w wieku produkcyjnym) ma dość klarowny charakter przestrzenny. Obszarami o dużej przedsiębiorczości jest aglomeracja trójmiejska i przylegające doń gminy, a więc obszar rdzeniowy obszaru metropolitalnego Trójmiasta oraz małe i średnie miasta nadbałtyckie z wiodącą funkcją turystyczną. W tych ostatnich przedsiębiorczość *per capita* osiąga najwyższą wartość w regionie (rys. 6.5). Poza obszarem metropolitalnym wysoką wartością wskaźnika przedsiębiorczości odznaczają się Słupsk i Człuchów. Trzeba zauważyć, że poza obszarem metropolitalnym Trójmiasta nie obserwujemy wyraźnych procesów suburbanizacji gospodarczej w zakresie małych i średnich firm, słabo ten proces zaznacza się nawet w przypadku Słupska.

Obszary o niewielkiej przedsiębiorczości obejmują zgrupowanie gmin we wschodniej części powiatu słupskiego, większość gmin powiatu człuchowskiego, a także sztumskiego, kwidzińskiego oraz gminy nadgraniczne powiatu starogardzkiego i tczewskiego (rys. 6.5). Warto zaznaczyć, że w podregionie starogardzkim (NUTS 3), nie ma ani jednego miasta czy gminy wiejskiej, które w świetle liczby firm na 10 tys. mieszkańców znalazłyby się w dwóch najwyższych klasach w województwie pod względem poziomu przedsiębiorczości.

Przeprowadzona wyżej analiza niewiele mówi o skali sukcesu i dynamice rozwojowej poszczególnych firm, co jest znacznie bardziej interesujące z punktu widzenia określenia potencjału rozwojowego miast. Liczna reprezentacja małych i średnich firm cechujących się rosnącymi przychodami i zyskownością jest bowiem bardzo dobrym wskaźnikiem kondycji lokalnej gospodarki. Publiczne dane statystyczne na temat kształtowania się sytuacji ekonomicznej firm na poziomie niższym od województwa nie są niestety w Polsce dostępne. Stąd aby poznać skalę zróżnicowań wśród miast województwa pomorskiego posłużono się rankingiem przedsiębiorstw Gazele Biznesu. Autorem tego obszernego zestawienia jest wywiadownia gospodarcza Coface Poland, która odpowiada za weryfikację danych finansowych przedsiębiorstw, natomiast wyniki zestawienia

publikowane są w dzienniku ekonomicznym „Puls Biznesu”. Gazeta biznesu to mała lub średnia firma, która w ciągu trzech lat poprzedzających zestawienie z danego roku odnotowywała wzrost przychodów ze sprzedaży oraz generowała zyski. Łączna liczba podmiotów z obszaru województwa pomorskiego ujęta w rankingach z lat 2008-2014 wyniosła 1762 (942 firmy)<sup>18</sup>. Liczba ta jest na tyle duża, żeby pokusić się o pokazanie zróżnicowania w skali lokalnej<sup>19</sup>.



Rys. 6.5 Liczba firm na 10 tys. mieszkańców w miastach i gminach województwa pomorskiego w 2013 r.

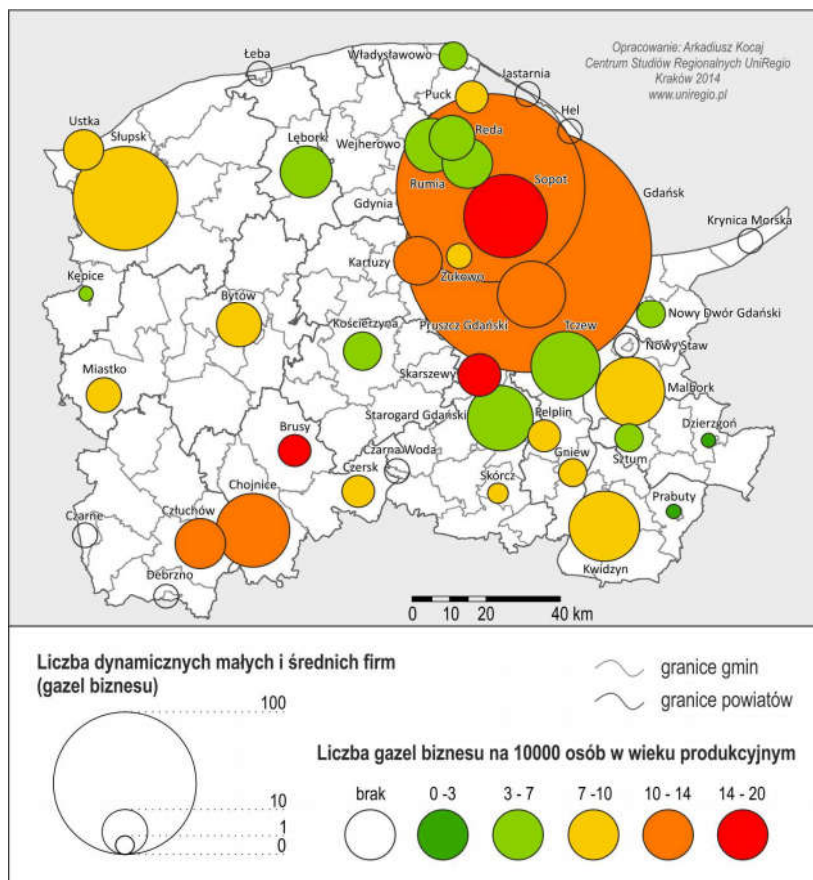
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analiza zróżnicowania liczba dynamicznych małych i średnich przedsiębiorstw prowadzi do wniosku, że nie jest ona prostym odzwierciedleniem potencjału miasta liczonego liczbą mieszkańców, osób pracujących czy nawet ogólną liczbą firm. Wśród miast o największym potencjale gospodarczym

<sup>18</sup> Różnica ta wynika z faktu, że niektóre firmy spełniały kryteria Gazet Biznesu w kilku edycjach rankingu.

<sup>19</sup> Interpretując dane oparte na rankingu Gazet Biznesu, należy pamiętać o tym, że zestawienie to nie uwzględnia firm oferujących usługi finansowe i z nimi powiązanych, takich jak: banki, firmy ubezpieczeniowe i faktoringowe. Po drugie, ponieważ dane zbierane przez autorów rankingu opierają się głównie na udostępnianych sprawozdaniach finansowych firm, nie obejmują one całości populacji aktywnych przedsiębiorstw, co wynika po pierwsze z faktu, że obowiązkowa sprawozdawczość, zgodnie z ustawą o rachunkowości, dotyczy jedynie przedsiębiorstw o określonym progu przychodu i zatrudnienia, a po drugie pewien odsetek przedsiębiorstw, które są tym obowiązkiem objęte, nie udostępnia systematycznie corocznych sprawozdań finansowych. Uwagi te nie obniżają istotnie dużej wartości poznawczej tego źródła danych.

zwraca uwagę nieco mniejszy dystans dzielący Gdańsk i Gdynię, dwa miasta które łącznie skupiają 55% wszystkich firm uwzględnionych w rankingu, nieco słabsza jest natomiast pozycja Słupka (wyrażana liczbą firm na 10 tys. mieszkańców), będącego trzecim największym skupieniem gazeli biznesu (rys. 6.6). Natomiast podobnie jak w wielu innych wskaźnikach zdecydowanie *in plus* wyróżnia się Sopot.

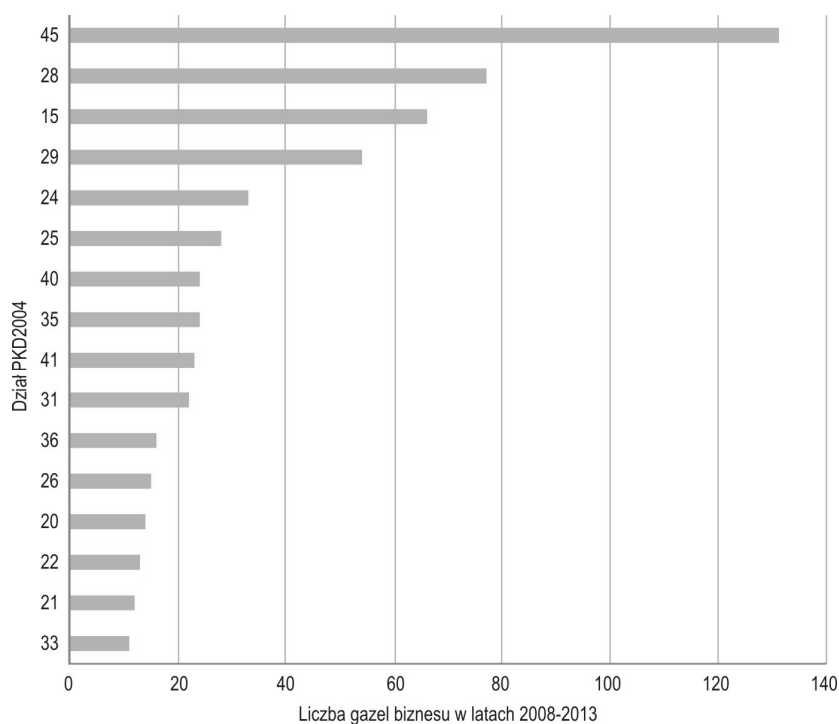


Rys. 6.6 Liczba dynamicznych małych i średnich firm w miastach w latach 2008-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rankingu Gazele Biznesu z lat 2009-2014.

Interesująca jest pozycja pozostałych miast powiatowych. Najwięcej gazeli biznesu ma swoją siedzibę w Chojnicach, Kwidzynie, Tczewie, Malborku, Pruszczu Gdańskim i Starogardzie Gdańskim. Zestawienie tej liczby z ludnością w wieku produkcyjnym pokazuje silniejszą aktywność dynamicznych MŚP w Chojnicach i Pruszczu Gdańskim, zaś Tczew i Starogard Gdański wypadają pod tym kątem dosyć skromnie. Wśród pozostałych miast powiatowych, gdzie liczba ujętych w rankingu MŚP jest niższa, zwraca uwagę ponadprzeciętna wartość *per capita* w Człuchowie i Kartuzach, relatywnie niska natomiast w Wejherowie, Lęborku, Nowym Dworze Gdańskim, Kościerzynie i Sztumie. Wśród

mniejszych ośrodków zdecydowanie wyróżniają się Skarszewy i Brusy, a gdyby uwzględnić także liczbę firm w obszarze wiejskim otaczającym miasto – to także Żukowo. W sumie, przeprowadzona analiza pozwala na wyselekcjonowanie niektórych miast, których rozwój opiera się bardziej na endogenicznych zasobach (miejscowych MŚP), niż dużych inwestorach zewnętrznych. W tej pierwszej grupie miast wyróżniają się miasta powiatowe subregionu chojnickiego, a także niektóre małe ośrodki pozametropolitalne. Zwraca uwagę stosunkowo słaba pozycja (w odniesieniu do liczby mieszkańców) większości ośrodków powiatowych podregionu starogardzkiego (przeciętna Malborka i Kwidzyna). W rankingu znalazły się też co najwyżej pojedyncze firmy zarejestrowane w nadmorskich kurortach turystycznych, co jednak wynika zapewne głównie z braku danych finansowych licznych małych podmiotów prowadzących tam działalność.



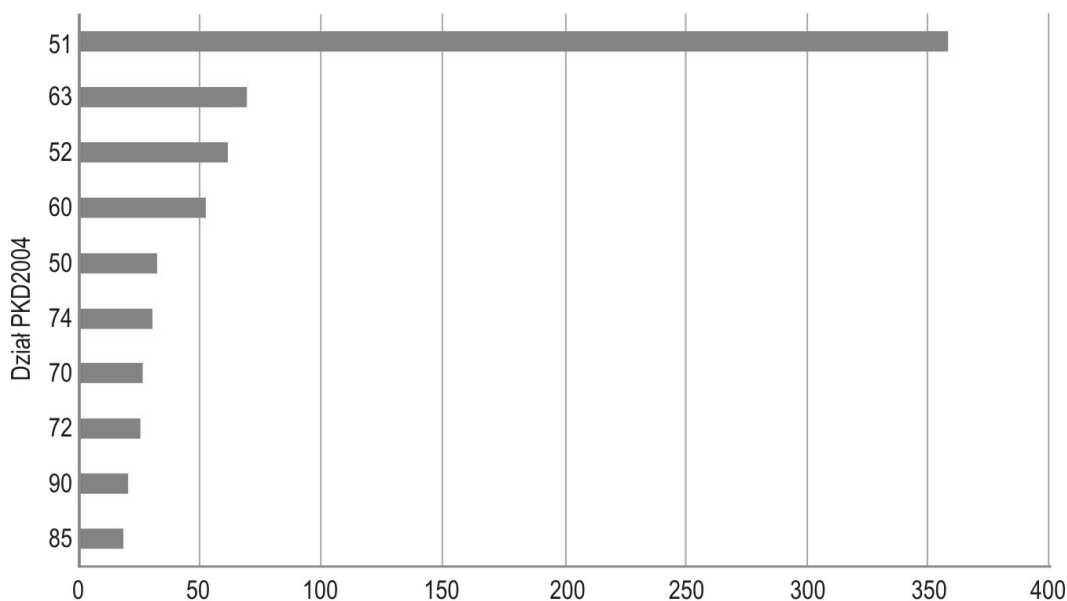
**Rys. 6.7 Dynamiczne małe i średnie firmy w miastach województwa pomorskiego w sektorze przemysłowym**

Uwaga: gałęzie według działów PKD2004: 45 – budownictwo, 28 – produkcja wyrobów metalowych, 15 – produkcja artykułów spożywczych i napojów, 29 – produkcja maszyn i urządzeń, 24 – produkcja chemikaliów, 25 – produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych, 40 – wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę, 35 – produkcja pozostałego sprzętu transportowego, 41 – pobór, uzdatnianie i rozprowadzanie wody, 31 – produkcja maszyn i aparatury elektrycznej, 36 – produkcja mebli, 26 – produkcja wyrobów z surowców niemetalicznych, 20 – produkcja drewna i wyrobów z drewna, 22 – działalność wydawnicza i poligrafia, 21 – produkcja papieru oraz wyrobów z papieru, 33 – produkcja instrumentów medycznych, precyzyjnych i optycznych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rankingu Gazele Biznesu z lat 2009-2014.

W przekroju sektorowym, w miastach województwa pomorskiego w okresie 2008-2013 najwięcej dynamicznych MŚP działało w handlu (33,8%), niemal tyle samo w przemyśle (32,5%). Usługi (poza handlem) koncentrowały 21,7% dynamicznych MŚP, zaś na budownictwo przypadało 11,7% gazeli biznesu.

W sektorze przemysłowym (obejmującym górnictwo, przemysł przetwórczy, energetykę i budownictwo), najwięcej gazeli biznesu zajmowało się budownictwem, a następnie produkcją wyrobów metalowych, produkcją artykułów spożywczych oraz produkcją maszyn i urządzeń (rys. 6.7). Dziesięć innych gałęzi przemysłu skupiało co najmniej 1% wszystkich dynamicznych MŚP, a najwięcej zaś produkcja wyrobów chemicznych, wyrobów gumowych i z tworzyw sztucznych. Największą dynamiką wzrostu liczby firm w okresie 2008-2013 charakteryzował się przemysł chemiczny oraz produkcja maszyn i aparatury elektrycznej, a więc dziedziny klasyfikowane jako przemysł średniowysokiej techniki. Najbardziej spadła zaś liczba gazeli biznesu zajmujących się działalnością budowlaną.



Liczba gazeli biznesu w latach 2008-2013

**Rys. 6.8 Dynamiczne małe i średnie firmy w miastach województwa pomorskiego w sektorze usługowym**

Uwaga: gałęzie według działów PKD2004: Uwaga: gałęzie według działów PKD2004: 51 – handel hurtowy, 63 – działalność wspomagająca transport; działalność związana z turystyką, 52 – handel detaliczny, 60 – transport lądowy; 50 – sprzedaż, obsługa i naprawa pojazdów samochodowych i motocykli, sprzedaż paliw, 74 – działalność usługowa związana z prowadzeniem interesów, 70 – obsługa nieruchomości, 72 – Informatyka, 85 – ochrona zdrowia i opieka socjalna.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rankingu Gazele Biznesu z lat 2009-2014.

W usługach, najwięcej podmiotów reprezentowało handel hurtowy (aż 26,7% wszystkich gazel biznesu), a następnie działalność związaną z turystyką i handel detaliczny (rys. 6.8). Osiem innych gałęzi usług skupiało co najmniej 1% ogólnej liczby dynamicznych MŚP, wyróżniały się wśród nich firmy transportowe, zajmujące się handlem samochodami i paliwami oraz gałęzie zaliczane do tzw. usług dla biznesu. Dwie branże spośród tej ostatniej grupy (w szczególności obsługa nieruchomości) cechowały się równocześnie największą dynamiką wzrostu liczby dynamicznych MŚP w usługach, wyróżniały się ponadto firmy związane z usługami komunalnymi i sanitarnymi (dział 90).

Trendy w zakresie zmian strukturalnych w okresie 2008-2013 według poziomu zaawansowania technologicznego były dość niejednoznaczne. Jeśli zmiany te mierzyć liczbą firm, to wprawdzie obserwujemy pewną zmianę strukturalną w miastach województwa w kierunku działalności zaawansowanych technologicznie, ale trend ten jest słabo zaznaczony. Wyraźniej zaznacza się on w ostatnich trzech latach, trudno jednak na podstawie tak krótkiego okresu czasu wyciągać wnioski czy jest to oznaka bardziej długotrwałej, pozytywnej tendencji. Ogólnie najsilniej zaznacza się wzrost udziału przemysłu średnio-wysokiej techniki (tab.6.4), natomiast wyraźnie spada udział budownictwa. Zmiany udziału poszczególnych sektorów mierzone przychodami firm nie dają natomiast podstaw do wnioskowania o wzroście poziomu zaawansowania technologicznego dynamicznych MŚP w okresie 2008-2013 (tab. 6.4).

**Tab. 6.4 Dynamiczne małe i średnie firmy (gazele biznesu) w miastach województwa pomorskiego w latach 2008-2013 według poziomu zaawansowania technologicznego (w %)**

cecha/rok	przemysł				usługi		pozostałe działalności
	wysokiej techniki	średnio-wysokiej techniki	średnio-niskiej techniki	niskiej techniki	oparte na wiedzy	w mniejszym stopniu oparte na wiedzy	
według liczby firm							
2008	2,30	7,37	14,29	6,91	6,45	46,08	16,59
2009	0,50	6,03	9,05	10,05	12,56	45,73	16,08
2010	0,88	6,58	7,02	9,21	14,91	42,98	18,42
2011	0,93	7,44	11,16	10,23	8,84	48,37	13,02
2012	1,66	11,62	12,03	11,20	8,30	44,40	10,79
2013	2,14	11,54	12,82	9,40	11,97	42,74	9,40
według przychodu							
2008	0,88	4,11	13,64	7,70	10,28	49,41	13,98
2009	0,00	5,17	3,98	14,11	13,10	46,88	16,76
2010	1,42	7,80	8,91	11,75	12,59	39,05	18,48
2011	1,21	5,21	9,76	14,47	12,25	50,78	6,33
2012	0,73	7,98	13,35	14,42	6,79	46,12	10,60
2013	0,87	6,31	13,14	10,39	11,39	50,14	7,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie rankingu Gazete Biznesu z lat 2009-2014.



## 6.5. Zdolności finansowe miast

Zdolności finansowe jednostek samorządu terytorialnego określają ich możliwości rozwojowe i inwestycyjne, mają istotny wpływ na zakres i poziom usług publicznych oraz na możliwości absorpcyjne środków z budżetu Unii Europejskiej. Potencjał finansowy budżetów miast pomorskich zdiagnozowano na podstawie pięciu wskaźników:

- udział dochodów własnych w dochodach ogółem,
- wielkość dochodów własnych budżetów gmin, w przeliczeniu na jednego mieszkańca,
- nadwyżka operacyjna (bieżąca) w przeliczeniu na 1 mieszkańca,
- udział nadwyżki operacyjnej w dochodach ogółem,
- zadłużenie ogółem do dochodów ogółem.

Wskaźniki te przeanalizowano w dwóch grupach – osobno dla miast na prawach powiatu i pozostałych miast (gmin miejskich i miejsko-wiejskich). Ze względu na odrębność kompetencyjną i finansową miast na prawach powiatu, ich proste porównanie z danymi budżetowymi dla innych jednostek samorządu terytorialnego może prowadzić do nieuprawnionych wniosków. Uzupełnieniem analizy wskaźnikowej w zakresie zdolności finansowych miast są badania opinii przedstawicieli urzędów miast (ankieta CAWI).

Udział dochodów własnych w dochodach ogółem jest zarówno miarą stopnia „swobody” finansowej poszczególnych JST, jak i dobrym wskaźnikiem poziomu bazy dochodowej – a tym samym przybliżeniem poziomu rozwoju gospodarczego – na danym obszarze. Wartość tego wskaźnika dla gmin miejskich i miejsko-wiejskich regionu zawiera się w przedziale od 27,9% do 73,6%, przy średniej bardzo zbliżonej do ogólnopolskiej (48%). Największym udziałem dochodów własnych w dochodach ogółem cechują się cztery nadmorskie miejscowości: Krynica Morska, Jastarnia, Łeba i Władysławowo. Pozycja tych miast jest wynikiem przede wszystkim wysokich dochodów z podatku od nieruchomości, a więc odpowiada silnie rozwiniętej funkcji turystycznej i wypoczynkowej tych miast<sup>20</sup>. Relatywnie wysoką swobodą finansową w świetle tego wskaźnika odznaczają się ponadto trzy miasta powiatowe: Kwidzyn, Pruszcz Gdański i Starogard Gdański a ponadto Ustka i Rumia. Na drugim biegunie znajdują się głównie miasta małe, położone w gminach miejsko-wiejskich (Skarszewy, Brusy, Czersk, Kępice i Prabuty), gdzie wskaźnik ten zawiera się między 25 a 35% (tab. 6.5). Miastem powiatowym najbardziej uzależnionym od transferów z budżetu państwa są Kartuszy, których własna baza dochodowa wynosiła w 2013 r. zaledwie 38%.

<sup>20</sup> Rekordowa wielkość przychodów Krynicy Morskiej wynikała w badanym okresie z wpływów podatkowych od gruntów pod wewnętrznymi wodami morskimi.

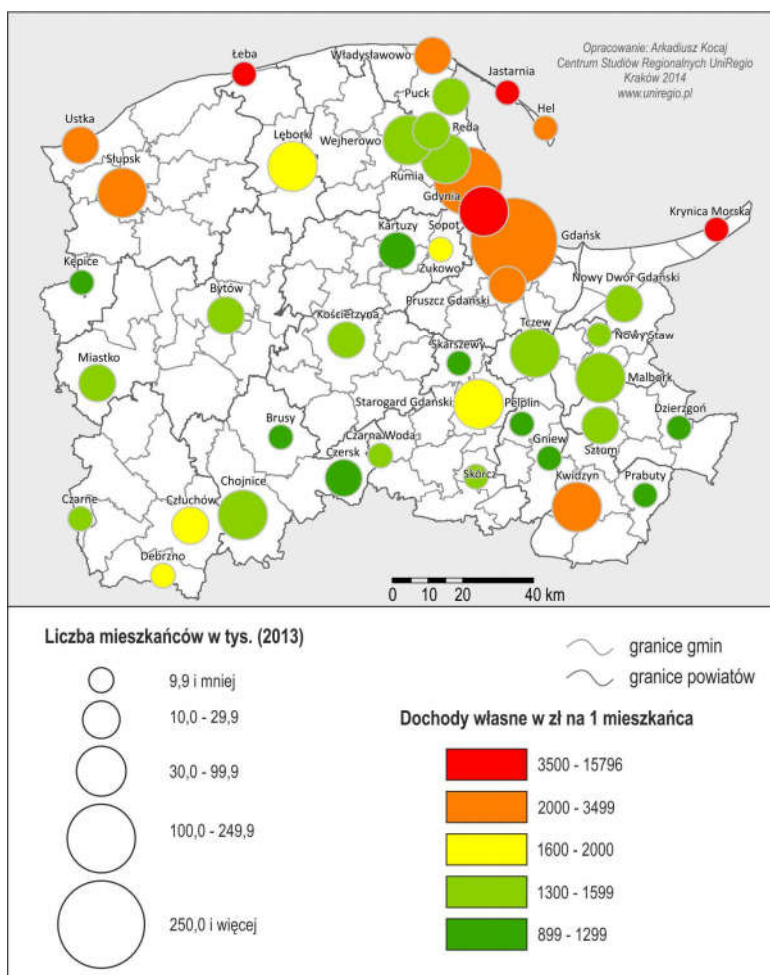
Wielkość dochodów własnych budżetów gmin w przeliczeniu na jednego mieszkańca jest przybliżeniem ogólnego potencjału budżetowego miast. Trzynastcie gmin miejskich i miejsko-wiejskich województwa osiągnęło w 2013 r. dochody większe niż średnio w Polsce, absolutnie wyjątkowa jest pozycja Krynicy Morskiej, która *per capita* zajmuje od wielu lat miejsce w trójce najzamożniejszych samorządów gminnych w Polsce. Poziomem dochodów *per capita* wyróżniają się także inne małe i średnie miasta nadbałtyckie, a z miast powiatowych – Kwidzyn i Pruszcz Gdański. Najmniejsze dochody na mieszkańca osiągają małe miasta poza obszarem metropolitalnym (między 56% a 65% średniej dla Polski). Skalę wewnętrznego zróżnicowania poziomu dochodów własnych na mieszkańca w miastach województwa pomorskiego przedstawiono na rysunku 6.9.

Potencjał inwestycyjny, ewentualną możliwość zwiększenia wydatków bieżących oraz zdolność finansowania przyszłych inwestycji dobrze oddaje wskaźnik nadwyżki operacyjnego i jego pochodna – udział nadwyżki operacyjnej w dochodach ogółem. Zdaniem P. Swianiewicza (2007) nadwyżka operacyjna (czyli różnica między dochodami bieżącymi a wydatkami bieżącymi) jest najbardziej syntetyczną miarą sytuacji finansowej danej jednostki samorządu terytorialnego, swego rodzaju barometrem kondycji finansowej jednostki samorządu terytorialnego<sup>21</sup>. Określa ona m.in. stopień w jakim jednostka może zaciągnąć nowe zobowiązania w stosunku do osiągniętych dochodów, a jej znaczenie podkreślają nowe regulacje w zakresie możliwego poziomu zadłużania się samorządów obowiązujące od 1 stycznia 2014 r.

Wartość nadwyżki operacyjnej na mieszkańca w 11 pomorskich gminach miejskich lub miejsko-wiejskich była w 2013 r. wyższa w porównaniu z wartością średnią w kraju (w 2012 r. w dwunastu). Potencjalne zdolności jednostek samorządu terytorialnego do spłaty zobowiązań lub do finansowania wydatków inwestycyjnych mierzone tym wskaźnikiem są w grupie miast województwa pomorskiego bardzo zróżnicowane i zawierały się w 2013 r. przedziale od 5332 tys. zł na 1 mieszkańca w Krynicy Morskiej do 1,94 zł w Czarnej Wodzie. W badanym roku wszystkie miasta regionu miały zatem co najmniej minimalną nadwyżkę bieżącą, w latach poprzednich w pojedynczych gminach miejskich i miejsko-wiejskich występował deficyt bieżący.

---

<sup>21</sup> nieco bardziej krytyczną ocenę tego wskaźnika przedstawia M. Wiewióra (*Wpływ nadwyżki operacyjnej budżetu na kondycję finansową jednostki samorządu terytorialnego*, Serwis Samorządowy PAP), wskazując, że „nie może dać jednak pełnej informacji o stanie gospodarki finansowej JST, bowiem nie uwzględnia ona dochodów/wydatków majątkowych oraz „strony przychodowo-rozchodowej” budżetu JST.”



**Rys. 6.9 Dochody własne budżetów gmin na mieszkańca w 2013 roku**

Źródło: opracowanie na podstawie Systemu Analiz Samorządowych i BDL GUS.

Średnia wielkość nadwyżki operacyjnej na mieszkańca w latach 2012-2013 zdecydowanie najkorzystniej kształtowała się – poza Krynica Morską – w Pruszczu Gdańskim, Żukowie, Debrznie i Kwidzynie, gdzie wartość wskaźnika była wyższa o 150% od średniej dla kraju. Sześć kolejnych miast charakteryzuje nadwyżka operacyjna przekraczająca średnią ogólnopolską – są to: Brusy, Sztum, Czersk, Dzierżoń, Kartuzy i Rumia. Wszystkie wymienione miasta posiadają też wyższą o co najmniej 10% od średniej dla Polski wartość udziału nadwyżki operacyjnej w dochodach ogółem. Warto zauważyć, że sytuacja miast powiatowych w zakresie wartości nadwyżki operacyjnej jest bardzo zróżnicowana, a niektóre z nich znajdują się w grupie miast o najniższych wartościach tego wskaźnika (Chojnice, Tczew, Kościerzyna). Obok nich trudności w finansowaniu nowych projektów inwestycyjnych mogą inne miasta, takie jak Kępice, Nowy Staw i Czarna Woda (tab.6.5).

Tab. 6.5 Wskaźniki potencjału finansowego miast województwa pomorskiego w 2013 roku

Miasto	Udział dochodów własnych do dochodów ogółem	Dochody własne w zł na mieszkańca gminy	Nadwyżka operacyjna na 1 mieszkańca	Zadłużenie do dochodów ogółem (%)
<b>Miasta na prawach powiatu</b>				
Sopot	72,5	6 020,2	74,2	41,9
Gdynia	65,0	2 918,1	74,4	49,9
Gdańsk	55,1	3 299,8	477,4	48,2
Stupsk	53,8	2 386,7	77,7	59,1
<b>Polska</b>	<b>54,9</b>	<b>2 573,8</b>	<b>256,8</b>	<b>42,3</b>
<b>Gminy miejskie i miejsko-wiejskie</b>				
Krynica Morska	76,9	15 795,8	5 332,2	0,0
Jastarnia	75,1	3 778,8	242,3	16,9
Łeba	74,3	3 803,6	189,5	56,7
Władysławowo	68,4	2 516,7	264,4	16,4
Kwidzyn	68,3	2 268,8	447,8	16,3
Pruszcz Gdański	63,2	2 257,7	558,3	41,9
Ustka	58,8	2 099,5	172,7	27,0
Rumia	58,5	1 496,4	303,3	43,8
Starogard Gdański	58,3	1 651,3	173,3	43,3
Reda	55,8	1 392,1	223,9	30,7
Człuchów	55,6	1 732,2	258,8	36,6
Tczew	54,9	1 500,5	125,6	48,4
Puck	54,2	1 567,4	207,2	35,6
Malbork	52,8	1 467,7	194,1	35,2
Lębork	52,7	1 647,7	261,8	45,2
Sztum	52,5	1 509,8	360,8	0,0
Żukowo	51,7	1 665,8	530,0	35,2
Wejherowo	50,8	1 571,9	270,4	26,2
Chojnice	50,2	1 330,2	139,9	50,7
Bytów	48,7	1 454,9	246,8	32,7
Kościerzyna	48,5	1 392,7	41,9	49,3
Nowy Dwór Gdański	46,1	1 330,8	208,9	54,3
Miastko	45,5	1 308,7	154,5	30,9
Czarne	45,0	1 472,3	256,7	49,4
Pelplin	44,2	1 248,4	185,9	41,1
Czarna Woda	43,9	1 334,1	1,9	23,1
Hel	43,8	2 337,5	196,6	52,8
Nowy Staw	42,2	1 347,4	17,9	66,2
Skórcz	41,8	1 352,4	138,2	24,9
Debrzno	40,7	1 670,1	459,9	23,9
Gniew	38,8	1 095,1	162,7	20,2
Kartuzy	37,6	1 189,8	309,8	50,1
Dzierzgoń	37,3	1 273,5	336,3	24,8
Skarszewy	36,2	1 043,2	155,9	17,9
Brusy	32,1	1 212,5	399,7	35,4
Czersk	31,5	1 038,2	354,9	34,8
Kępice	31,2	1 105,5	89,4	48,6
Prabuty	30,6	899,5	214,8	28,2
<b>Polska</b>	<b>49,7</b>	<b>1594,8</b>	<b>277,0</b>	<b>34,3</b>

Źródło: opracowanie na podstawie Systemu Analiz Samorządowych i BDL GUS.

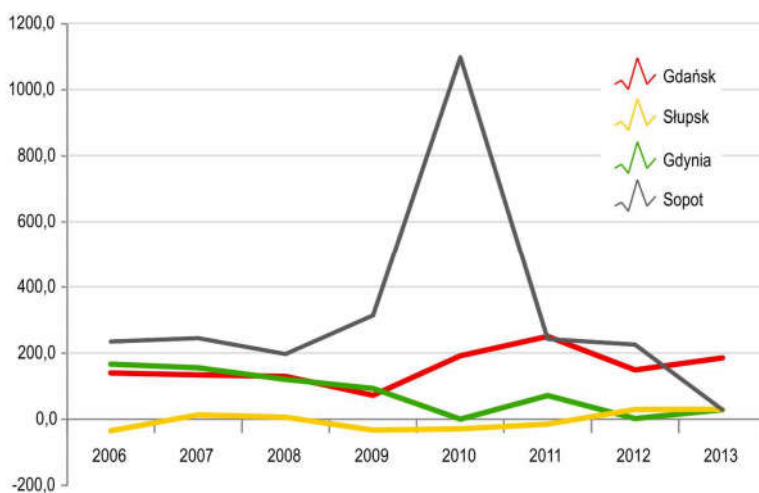
Wskaźnik zadłużenia ogółem do dochodów ogółem ilustruje relację łącznej kwoty zobowiązań do dochodów. Wskaźnik ten pomaga w określeniu zdolności samorządów do możliwości zaciągania

zobowiązań. Poziom zadłużenia gmin miejskich i miejsko-wiejskich w województwie pomorskim jest niemal na tym samym poziomie jak średnio w Polsce. W 2013 r. jedna z gmin województwa pomorskiego przekroczyła znacznie próg 60% (Nowy Staw). Wartość wskaźnika dla innych najbardziej zadłużonych gmin miejskich i miejsko-wiejskich w relacji do dochodów – Nowego Dworu Gdańskiego, Czarnego, Kartuz, Kępic, Chojnic i Helu wynosiła między 57,2% a 50,5%. Relatywnie wysoki poziom zadłużenia do dochodów – między 40 a 50% miał miejsce w kolejnych dziesięciu gminach, najwięcej w Łebie, Kościerzynie, Rumi i Starogardzie Gdańskim. Na przeciwnym biegunie znajdowało się siedem gmin, gdzie poziom zadłużenia nie sięgał 20%: Kwidzyn, Gniew, Skarszewy, Jastarnia, Władysławowo, Krynica Morska i Sztum (tab. 6.5).

Należy zwrócić uwagę, że zdolności finansowe oceniane na podstawie poszczególnych, pojedynczych wskaźników dają obraz niejednoznaczny. Wynika to z faktu, że każdy z nich opisuje nieco inną składową całościowego obrazu gospodarki finansowej jednostki samorządu terytorialnego. Ocena kondycji finansowej JST musi więc bazować na kilku z analizowanych wskaźników jednocześnie. W tym względzie trzeba wskazać na miasta, które cechuje słaba pozycja we wszystkich lub niemal wszystkich (4 na 5) z analizowanych pięciu wskaźników zdolności finansowych miast. Są to (w kolejności alfabetycznej): Czarna Woda, Gniew, Kępice, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Prabuty, Skarszewy i Skórcz. Grupa ta składa się więc w całości z małych miast położonych w obszarze pozametropolitalnym, co pokazuje, że skala wyzwań gospodarczych jest szczególnie duża w tym typie ośrodków miejskich województwa (zob. też Jażewicz, 2009a, Jażewicz 2009b).

Wskaźnikową ocenę potencjału finansowego pomorskich miast należy odnieść do samooceny tej zdolności wyrażonej wynikami ankiety skierowanej do lokalnych władz samorządowych. Ponad połowa miast ocenia, że ich sytuacja finansowa może powodować umiarkowane problemy z finansowaniem projektów inwestycyjnych w perspektywie 2014-2020, jedna piąta miast wskazuje, że może mieć z tym duże problemy. Dobrze swoją kondycję finansową ocenia 11 miast województwa pomorskiego, cztery z nich (czyli co dziesiąte miasto) deklaruje, że ich sytuacja jest na tyle dobra, że nie powinny mieć problemów z finansowaniem projektów inwestycyjnych w okresie programowania 2014-2020. Wyrażona w ankiecie ocena zdolności finansowych, w zdecydowanej większości samorządów (ponad 80% miast) pokrywa się z przeprowadzoną analizą wskaźnikową. W przypadku siedmiu miast, stwierdzono rozbieżność między tymi dwoma metodami oceny, przy czym aż w pięciu przypadkach ocena wskaźnikowa jest wyraźnie niższa niż samoocena dokonana w ankiecie. Wskazuje to na fakt, że samorządy raczej przeceniają swoje zdolności finansowania przyszłych projektów rozwojowych.

Osobno należy się przyjrzeć sytuacji finansowej miast na prawach powiatu. Wśród czterech takich jednostek w województwie najlepsza w 2013 r. była kondycja Gdańska, który osiągał we wszystkich wskaźnikach – z wyjątkiem wielkości zadłużenia do dochodów ogółem – wartości korzystniejsze niż średnio miasta na prawach powiatu w Polsce. Jeszcze rok wcześniej najwyższymi zdolnościami finansowymi odznaczał się Sopot (rys. 6.10), który charakteryzuje się z średnich i dużych miast województwa zdecydowanie największym potencjałem po stronie dochodowej (mierzonym wskaźnikiem dochodów własnych na 1 mieszkańca), jest on zresztą ponadprzeciętny w skali miast na prawach powiatu w Polsce również w przypadku Gdańska i Gdyni. Słabsza pozycja Gdyni w ostatnich latach wynika z niewielkiej nadwyżki operacyjnej (z wyjątkiem 2011 r.). Natomiast zdecydowanie naj słabszymi wskaźnikami potencjału finansowego charakteryzuje się Słupsk, w żadnym z analizowanych wskaźników nie osiągnął on w 2013 r. wartości średniej dla miast na prawach powiatu w Polsce. Słabość finansową miasta szczególnie obrazowało kształtowanie się wskaźnika nadwyżki operacyjnej w ostatniej dekadzie (rys. 6.10), pozytywnym aspektem jest natomiast powolna poprawa tego wskaźnika w ostatnich czterech latach.



**Rys. 6.10** Kształtowanie się nadwyżki operacyjnej (*per capita*) w miastach na prawach powiatu w województwie pomorskim w latach 2006-2013

Źródło: opracowanie na podstawie Systemu Analiz Samorządowych i BDL GUS.

## 6.6. Poziom i dynamika rozwoju gospodarczego miast – ujęcie syntetyczne

Rozwój gospodarczy jest procesem na który składają się trzy główne elementy: realny wzrost dochodu mieszkańców, samorządów i firm (czyli wzrost gospodarczy), zmiany strukturalne oraz poprawa poziomu życia mieszkańców (Domański i Noworól, 2010). W niniejszym badaniu celem uchwycenia tych trzech wymiarów poziomu rozwoju gospodarczego zdecydowano się na konstrukcję

syntetycznego wskaźnika, na który składa się siedem wskaźników cząstkowych. Ich wybór jest kompromisem między ich adekwatnością a dostępnością na poziomie poszczególnych gmin i miast.

Analizowane zmienne odzwierciedlają:

- poziom przedsiębiorczości (liczba firm na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym),
- potencjał miasta w zakresie firm średnich i dużych (liczba spółek prawa handlowego na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym),
- potencjał miasta jako skupienia miejsc pracy (liczba pracujących na 100 osób w wieku produkcyjnym),
- sytuację na rynku pracy (liczba bezrobotnych w stosunku do ludności w wieku produkcyjnym),
- poziom aktywności budowlanej i atrakcyjność rezydencjonalna (średnia z liczby oddanych do użytku mieszkań i powierzchni użytkowej mieszkań),
- zamożność mieszkańców i samorządu lokalnego (dochody własne budżetu gmin na 1 mieszkańca oraz podatek dochodowy od osób fizycznych na 1 mieszkańca),
- udział pracujących w usługach rynkowych, będący przybliżeniem aspektu strukturalnego lokalnych gospodarek<sup>22</sup>.

Dla większości wskaźników przyjęte zostały wartości na koniec 2003 r. i 2013 r. Wyjątkiem są dane dotyczące aktywności budowlanej i finansów samorządów, gdyż ze względu na ich zmienność roczną przyjęte zostały średnie dwuletnie (2003-2004 i 2012-2013).

Porównawczą klasyfikację badanych miast w oparciu o wskaźnik syntetyczny przeprowadzono metodą Perkala (standaryzowanych sum wskaźników cząstkowych). Różnica pomiędzy wartością tego wskaźnika pomiędzy 2003 a 2013 r. określa relatywną tendencję rozwoju gospodarczego w zbiorze miast województwa pomorskiego. Przy interpretacji wskaźnika syntetycznego należy pamiętać o tym, że wskaźnik ten ma charakter względny – tzn. pokazuje wewnętrzne zróżnicowania w grupie badanych miast a nie bezwzględny poziom rozwoju i jego zmiany (rzeczywisty wzrost lub spadek poziomu rozwoju). W efekcie pozwala on na wnioskowanie nie o bezwzględnym rozwoju, stagnacji czy regresie gospodarki danego miasta, lecz o zmianach jego pozycji na tle innych ośrodków miejskich województwa pomorskiego. Ilustracją bezwzględnej skali zmian może być kształtowanie się poszczególnych wskaźników cząstkowych oraz zmiany w poziomie

---

<sup>22</sup> Można zauważyć, że w wykorzystanym zestawie wskaźników słabo reprezentowany jest komponent zmian strukturalnych lokalnych gospodarek. W dotychczasowych przeprowadzanych przez nas badaniach stosowano wskaźnik dywersyfikacji bazy ekonomicznej miasta. Niestety odmowa udostępnienia przez GUS danych na poziomie sekcji PKD (więc i tak dość zgeneralizowanym) uniemożliwia wykorzystanie tego użytecznego wskaźnika w niniejszym badaniu. Inne trafny miernik, jakim jest liczba nowopowstałych podmiotów gospodarczych według działów PKD udostępniany jest przez GUS dopiero od 2009 r.

PKB (dostępne na poziomie podregionów, zob. rozdział 11). Miary te pokazują, że w latach 2003-2013 mieliśmy do czynienia z wzrostem gospodarczym na całym obszarze województwa, z tym że tempo tego wzrostu było przestrzennie zróżnicowane.

W świetle wartości wskaźnika syntetycznego relatywnie najwyższym poziomem rozwoju gospodarczego w 2013 r. charakteryzowało się sześć miast województwa: Sopot, Krynica Morska, Gdańsk, Pruszcz Gdański, Gdynia i Łeba (tab. 6.6). W grupie tej znajdują się więc wszystkie trzy miasta aglomeracji trójmiejskiej, sąsiadujący z rdzeniem obszaru metropolitalnego Pruszcz Gdański a ponadto dwa małe miasta nadbałtyckie. Te dwa typy miast charakteryzowała jednak odmienna dynamika rozwojowa w okresie 2003-2013. Miasta położone w obszarze metropolitalnym umocniły swoją pozycję, natomiast dwa ostatnie zanotowały duży względny spadek.

Tab. 6.6 Poziom i dynamika rozwoju gospodarczego miast województwa pomorskiego

		Relatywny poziom rozwoju gospodarczego			
		niski	poniżej średniej	powyżej średniej	wysoki
Względna dynamika poziomu rozwoju gospodarczego	duży wzrost	–	Skórcz, Brusy, Pelplin	Żukowo, Rumia	Sopot, Gdańsk, Pruszcz Gdański, Gdynia
	wzrost	Gniew, Skarszewy, Czarna Woda	Kościerzyna, Tczew, Bytów,	Hel, Kartuzy, Człuchów, Reda, Puck	–
	bez większych zmian	Dzierżgoń, Czarne, Kępice, Debrzno	Chojnice, Sztum	Słupsk	–
	spadek	Czersk, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Prabuty, Nowy Staw	Ustka, Starogard Gdański, Wejherowo, Łębork, Malbork	Kwidzyn	–
	znaczný spadek	–	–	Władysławowo, Jastarnia	Krynica Morska, Łeba

Źródło: opracowanie własne.

Grupę miast o relatywnie ponadprzeciętnym poziomie rozwoju gospodarczego tworzą trzy główne grupy ośrodków. Po pierwsze są to miasta położone w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta, niezależnie od swojej wielkości (Żukowo, Kartuzy, Rumia, Reda, Puck), po drugie miejscowości nadbałtyckie o silnej funkcji turystyczno-wypoczynkowej (Władysławowo, Hel, Jastarnia)<sup>23</sup>, po trzecie główny ośrodek subregionalny (Słupsk) i dwa ośrodki ponadlokalne (Kwidzyn i Człuchów). Wymienione ośrodki charakteryzowały się w badanej dekadzie odmiennymi tendencjami w poziomie rozwoju. Władysławowo i Jastarnia znacznie osłabiły swą względną pozycję, słaba dynamika cechowała także Puck i Kwidzyn, pozycja Słupska stagnowała, natomiast na tle całej grupy pomorskich miast

<sup>23</sup> Władysławowo i Puck można zaliczyć do obu z wyróżnionych typów.



względnie szybciej rozwijały się ośrodki położone w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta (najszybciej Reda i Żukowo), a poza nimi Człuchów.

Poziom rozwoju gospodarczego trzynastu miast na tle zbioru wszystkich ośrodków miejskich województwa można określić jako poniżej przeciętnej. Trzeba zaznaczyć, że w grupie tej znajduje się duża część miast powiatowych (Kościerzyna, Tczew, Chojnice, Starogard Gdański, Bytów, Wejherowo, Lębork, Malbork, Sztum). Ośrodki klasyfikowane w tej grupie doświadczały również dość dużych zmian w zakresie trendów w rozwoju gospodarczym. Najbardziej wzrosła względna pozycja miast małych: Skórcza, Brus i Pelplina, co może świadczyć o wykorzystaniu przez nie endogenicznego potencjału rozwojowego. Większa od średniej dla miast województwa dynamika rozwojowa cechowała też trzy ośrodki powiatowe: Tczew, Kościerzynę i Bytów, pozostałe miasta powiatowe rozwijały się wolniej niż przeciętnie (Chojnice, Sztum, Starogard Gdański, Wejherowo, Lębork, Malbork). Słaba dynamika cechowała też Ustkę, co potwierdza zaobserwowaną w poprzednich dwóch grupach miast prawidłowość, że oparte na wyspecjalizowanych funkcjach turystycznych (z funkcjami uzupełniającymi takimi jak rybołówstwo i niektóre branże przemysłu) małe miasta nadbałtyckie cechowały się znacznie mniejszą dynamiką rozwojową w dekadzie 2003-2013 w porównaniu do średniego tempa rozwoju miast w regionie.

Pozostałe dwanaście ośrodków miejskich charakteryzuje się wyraźnie niższym od średniego dla miast województwa poziomem rozwoju gospodarczego. Grupa ta składa się wyłącznie z małych miast (liczących 10 tys. i mniej ludności) położone w obszarze pozametropolitalnym, głównie na prawym brzegu Wisły oraz na zachodnich peryferiach województwa. Trzy z tych miast w dekadzie 2003-2013 rozwijały się nieco szybciej w skali całego województwa, cztery w tempie nieodbiegającym od średniego, pięć natomiast zanotowało regres swojej pozycji. Te ośrodki powinny być przedmiotem szczególnej uwagi w polityce regionalnej województwa, przy czym ewentualne wsparcie powinno być poprzedzone indywidualną i pogłębioną diagnozą ich sytuacji.

W sumie, obserwacja procesów rozwoju gospodarczego miast pomorskich w latach 2003-2013 prowadzi do ostrożnie optymistycznych wniosków. W ramach rzeczywistego wzrostu poziomu rozwoju gospodarczego miały miejsce procesy umiarkowanej konwergencji tego poziomu, czyli zmniejszania się kontrastów gospodarczych w przestrzeni regionu. Należy mieć jednak na uwadze fakt, że wynikało to głównie z osłabienia pozycji silnie wyspecjalizowanych funkcjonalnie miejscowości nadmorskich o wiodących funkcjach turystycznych. Niemniej jednak pozytywnym aspektem jest fakt, że względny wzrost lub regres w dekadzie 2003-2013 nie był determinowany wcześniej osiągniętym poziomem rozwoju, zwłaszcza w grupie miast o relatywnie niskiej wartości

wskaźnika syntetycznego. W województwie pomorskim, podobnie jak w innych regionach kraju, najszybciej rozwijają się ośrodki położone w obszarze metropolitalnym, przy czym dynamika ta była duża w badanej dekadzie zarówno dla rdzenia metrologii, tj. Trójmiasta jak i większości miast z nim sąsiadujących. Z punktu widzenia procesów równoważenia rozwoju i transmisji impulsów rozwojowych z „lokomotyw gospodarczych”, tj. najszybciej rozwijających się miast wyzwaniem dla polityki regionalnej w województwie pomorskim jest stagnacja lub relatywny regres miast na zachodzie województwa, włącznie z ośrodkiem subregionalnym (Słupskiem) a także słabość wielu ośrodków ponadlokalnych.



## **7. Stan i dostępność wybranych usług publicznych**

*Robert Guzik, Arkadiusz Kołoś, Monika Panecka, Krzysztof Wiedermann*

Rozwój miast a także rola jaką pełnią w strukturze osadniczej jest także powiązany z dostępnością i jakością usług publicznych. To właśnie usługi publiczne są jednym z kluczowych elementów spajających miasta z ich zapleciami, a więc są kluczowe z perspektywy powiązań funkcjonalnych i relacji przestrzennych. W niniejszym rozdziale przeanalizowano tylko wybrane rodzaje usług publicznych kierując się ich związkiem z treściami pozostałych części opracowania (np. szkolnictwo ponadgimnazjalne, administracja) lub znaczeniem dla funkcjonowania sfery gospodarczej (np. infrastruktura energetyczna, telekomunikacyjna itp.). Ponadto szczególną uwagę zwrócono na problemy transportu publicznego w miastach co jest uzupełnieniem dla rozważań o dostępności transportu i jego funkcjonowania, które są obecne w wielu miejscach niniejszego opracowania.

### **7.1. Dostępność transportu publicznego w miastach**

Transport publiczny jest istotnym czynnikiem poziomu życia, ważna jest zwłaszcza dostępność którą zapewnia osobom nie mogącym korzystać z prywatnych środków transportu. Pozytywny wpływ transportu publicznego na jakość życia wynika również z ograniczenia zanieczyszczenia środowiska i kongestii. Jakość transportu publicznego w miastach województwa pomorskiego przeanalizowano na podstawie wskaźników zestawionych w tabeli 7.1.

Pierwszy wskaźnik (skonstruowany z wskaźników powiązań międzymiastowych analizowanych w rozdziale 12.2, tam również znajduje się szczegółowa analiza wskaźników) służy ocenie dostępności do transportu międzymiastowego. Wysokie wartości charakteryzowały miasta położone tranzytowo, zwłaszcza przy liniach kolejowych zapewniających połączenia z większą liczbą miast (przykładowo Malbork, Reda ale także Czarna Woda). Wysokimi wskaźnikami wyróżniały się

również ośrodki położone w aglomeracji gdańsko-gdyńskiej (gdzie najniższy wskaźnik posiadało Żukowo – 352, a więc powyżej średniej). Z kolei najniższe wskaźniki dotyczyły małych, peryferyjnie położonych miast (Łeba, Skórcz, Ustka – wszystkie poniżej 50), ale także niektórych miast powiatowych (Bytów – 56, Kartuzy – 55). W przypadku miast powiatowych tak niski poziom wskaźnika dostępności międzymiastowej może stanowić problem w rozwoju gospodarczym oraz zapewnieniu odpowiedniej jakości życia.

Wskaźnik dostępności do kas biletowych kolejowych oscylował w większości miast wokół 1 kasy na 10 tys. mieszkańców. Warto zwrócić uwagę na brak kasy biletowej w wielu ośrodkach położonych przy mniej ważnych liniach kolejowych (np.: Czarna Woda, Kępice, Miastko).

**Tab. 7.1 Wskaźniki jakości transportu publicznego w miastach województwa pomorskiego**

Miasto	Wskaźnik jakości połączeń międzymiastowych suma wskaźnika połączeń x wskaźnik liczby obsługiwanych kierunków / 1000 mieszkańców <sup>a</sup>	Wskaźnik dostępności kas biletowych kolejowych Liczba kas biletowych / 10 000 mieszkańców	Gęstość sieci komunikacji miejskiej Długość tras komunikacyjnych w km / km <sup>2</sup> powierzchni	Udział taboru niskopodłogowego Liczba sztuk pojazdów niskopodłogowych (lub z częścią niskopodłogową) / liczby pojazdów	Ocena syntetyczna 1-5, gdzie 1 = bardzo zła, 5 = bardzo dobra	Ocena wg władz miasta <sup>c</sup>	
						dostępność transportu zbiorowego	jakość transportu zbiorowego
Brusy	60	Brak kasy	-	-	2	średnio	źle
Bytów	56	Brak kolei	-	-	1	średnio	średnio
Chojnice	398	0,97	3,0	65%	3	średnio	średnio
Czarna Woda	461	Brak kasy	-	-	2	źle	źle
Czarne	57	Brak kasy	-	-	1	średnio	średnio
Czersk	250	2,00	-	-	3	średnio	średnio
Człuchów	201	Brak kasy	-	-	2	źle	źle
Debrno	55	Brak kolei	-	-	1	źle	źle
Dzierżoń	128	Brak kasy	-	-	2	dobrze	dobrze
Gdańsk	377	1,04	1,2	75%	4	dobrze	bardzo dobrze
Gdynia	542	1,42	1,7	100%	5	bardzo dobrze	bardzo dobrze
Gniew	112	Brak kolei	-	-	2	dobrze	dobrze
Hel	589	4,87	-	-	4	średnio	średnio
Jastarnia	594	Brak kasy	-	-	3	źle	średnio
Kartuzy	55	Brak kolei	-	-	1	średnio	średnio
Kępice	80	Brak kasy	-	-	2	dobrze	dobrze
Kościerzyna	83	0,83	ok. 1,4	b.d.	3	średnio	średnio
Krynica Morska	63	Brak kolei	-	-	1	bardzo źle	średnio
Kwidzyn	82	0,51	0,3	b.d.	2	źle	średnio
Łębork	258	0,27	1,4	100%	4	dobrze	dobrze
Łeba	17	Brak kolei	-	-	1	średnio	średnio
Malbork	516	2,02	3,9	76%	4	-	-
Miastko	209	Brak kasy	-	-	2	źle	źle
Nowy Dw. Gd.	126	Brak kolei	-	-	2	źle	średnio
Nowy Staw	68	Brak kolei	-	-	1	źle	średnio
Pelplin	337	2,33	-	-	4	bardzo dobrze	bardzo dobrze
Prabuty	313	2,22	-	-	4	dobrze	średnio
Pruszcz Gdański	756	0,77	1,8	100%	4	-	-

Miasto	Wskaźnik jakości połączeń międzymiastowych	Wskaźnik dostępności kas biletowych kolejowych	Gęstość sieci komunikacji miejskiej	Udział taboru niskopodłogowego	Ocena syntetyczna	Ocena wg władz miasta <sup>c</sup>	
						dostępność transportu zbiorowego	jakość transportu zbiorowego
	suma wskaźnika połączeń x wskaźnik liczby obsługiwanych kierunków / 1000 mieszkańców <sup>a</sup>	Liczba kas biletowych / 10 000 mieszkańców	Długość tras komunikacyjnych w km / km <sup>2</sup> powierzchni	Liczba sztuk pojazdów niskopodłogowych (lub z zęszcią niskopodłogową) / liczby pojazdów	1 - 5, gdzie 1 = bardzo zła, 5 = bardzo dobra	Bardzo źle Źle Średnio Dobrze Bardzo dobrze Nie wiem	
Puck	391	1,69	-	-	4	średnio	dobrze
Reda	1287	1,01	0,4	100%	5	dobrze	dobrze
Rumia	601	0,44	1,3	100%	4	dobrze	dobrze
Skarszewy	62	Brak kolei	-	-	1	źle	źle
Skórcz	17	Brak kolei	-	-	1	dobrze	dobrze
Słupsk	198	0,81	2,0	100%	3	średnio	średnio
Sopot	1877	1,48	2,9	100%	5	dobrze	dobrze
Starogard Gdański	124	0,40	1,5	100%	3	dobrze	bardzo dobrze
Sztum	258	Brak kasy	-	-	2	średnio	średnio
Tczew	645	1,60	2,0	100%	5	dobrze	średnio
Ustka	33	Brak kasy	-	-	2	średnio	średnio
Wejherowo	566	0,20	1,2	100%	4	bardzo dobrze	bardzo dobrze
Władysławowo	237	1,30	-	-	3	dobrze	dobrze
Żukowo	352	Brak kasy	ok. 0,9	100%	4	dobrze	średnio

Uwaga: <sup>a</sup> – wskaźniki zamieszczone w tabeli 2.2.2 (s.55), [w:] Raport cząstkowy w zakresie: Komponent 3. *Badanie wzajemnych relacji (oddziaływań) miast oraz identyfikacja i delimitacja obszarów funkcjonalnych*, <sup>b</sup> – nie uwzględniono pociągów sezonowych; <sup>c</sup> – odpowiedź w ankiecie przeprowadzonej wśród samorządów miejskich: Jak oceniacie Państwo w Waszym mieście dostępność transportu zbiorowego i jakość transportu zbiorowego?

Źródło: opracowanie własne na podstawie: danych z tabeli 2.2.2 (s.55), [w:] Raport cząstkowy w zakresie: Komponent 3. *Badanie wzajemnych relacji (oddziaływań) miast oraz identyfikacja i delimitacja obszarów funkcjonalnych*; oraz danych ze strony [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl) (25.02.2015) dotyczących lokalizacji kas biletowych a także danych dotyczących długości tras komunikacyjnych w BDL GUS ([www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl), 25.02.2015) oraz informacji ze stron internetowych przewoźników i organizatorów komunikacji miejskiej w województwie pomorskim.

Kolejne dwa wskaźniki opisują jakość komunikacji (wewnątrz)mięjskiej<sup>24</sup>. Oczywiście w przypadku mniejszych miast transport wewnętrzny może być zbędny. W niniejszej analizie przyjęto minimalną granicę 25 tys. mieszkańców lub 20 km<sup>2</sup> powierzchni. W województwie pomorskim komunikację miejską posiadały wszystkie miasta mające powyżej 25 tys. mieszkańców. Natomiast komunikacji miejskiej nie miały 4 miasta o powierzchni powyżej 20 km<sup>2</sup> (Czarne, Hel, Władysławowo, Krynica Morska). W miastach tych osiedla położone z daleka od centrum posiadały jednak komunikację regularną (na przykład linia Karwia – Gdynia przez centrum Władysławowa).

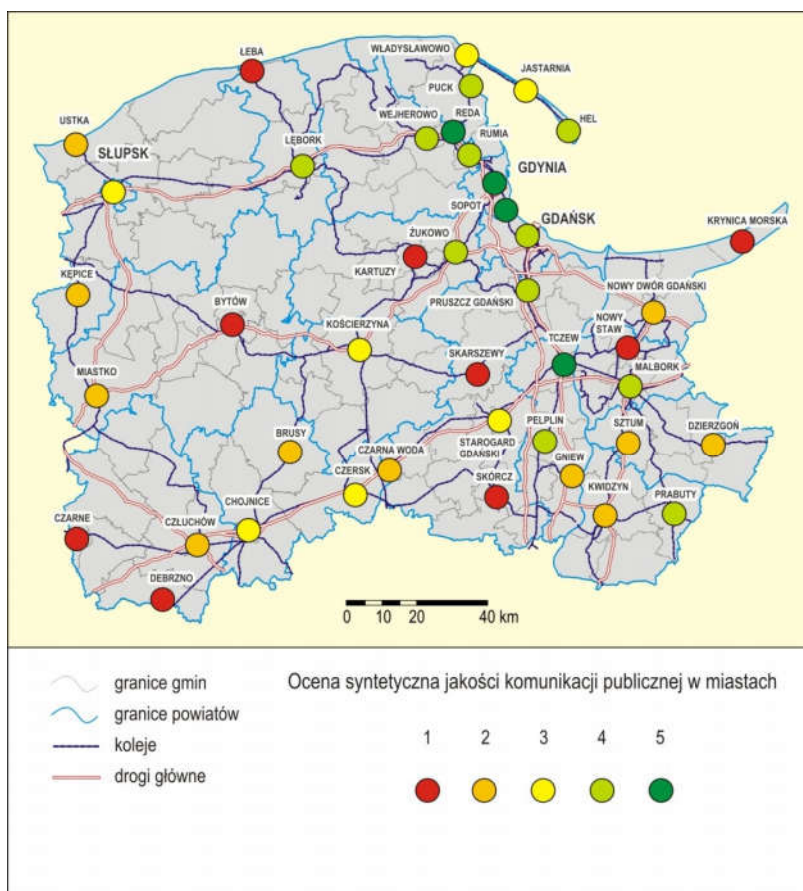
<sup>24</sup> W tym miejscu należy zauważyć, że jakkolwiek prowadzi się w Polsce bardzo szczegółowe badania jakości komunikacji miejskiej (np. marketingowe, przykładowo dla Gdyni: *Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2013.*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, [http://zkmgdynia.pl/admin/\\_pliki\\_/A4\\_zkmgdynia-PZKMG-raport%202013%20i.pdf](http://zkmgdynia.pl/admin/_pliki_/A4_zkmgdynia-PZKMG-raport%202013%20i.pdf) (25.02.2015), to są to badania trudno porównywalne i realizowane tylko w nielicznych przypadkach. Brakuje natomiast dostępnych i porównywalnych danych statystycznych – zwłaszcza w statystyce ogólnodostępnej GUS.

Istotnym parametrem pozwalającym ocenić jakość komunikacji miejskiej był udział pojazdów niskopodłogowych. Pojazdy niskopodłogowe i niskowejściowe dominowały w komunikacji miejskiej autobusowej w województwie pomorskim. Jedynymi miastami używającymi autobusów wysokopodłogowych były Chojnice i Malbork (w tym ostatnim mieście wyłącznie mikrobusy). W Gdańsku pojazdami wysokopodłogowymi były tramwaje.

W związku z trudnościami w zebraniu danych ocena syntetyczna jakości transportu publicznego została przeprowadzona metodą jakościową. Najpierw policzono oceny cząstkowe. Wskaźnik połączeń międzymiastowych poniżej 100 oceniono jako skrajnie negatywny i przyznano ocenę 1. Jeżeli wskaźnik mieścił się w granicach pomiędzy 100 a 200 przyznano 2, 200-300 – 3, 300-500 – 4 a powyżej 500 – 5. Brak dostępności do transportu kolejowego oceniono jako 1 natomiast posiadanie stacji kolejowej bez kasy oceniono na 2. Ocenę 4 otrzymały miasta w których wskaźnik dostępności do kasy kolejowej był niższy niż 1, a ocenę 5 w przypadku gdy był wyższy. W przypadku komunikacji miejskiej oceniono osobno miasta duże (powyżej 25 tys. mieszkańców lub powyżej 20 km<sup>2</sup> powierzchni) i małe. W przypadku miast dużych brak komunikacji miejskiej oceniono na 1, występowanie pojazdów wysokopodłogowych na 2. Ocenę 3 i 4 podzielono w oparciu o wskaźnik gęstości sieci komunikacyjnej (4 wynikała z gęstości wyższej niż 1 km/km<sup>2</sup>). W przypadku miast dużych nie wystawiono oceny 5, gdyż ze wspomnianych badań marketingowych wynika, że ocena komunikacji miejskiej jest co najwyżej dobra. W przypadku miast małych 5 otrzymały miasta posiadające komunikację miejską, pozostałym nie uwzględniono tej oceny. Zaokrąglona średnia omówionych ocen cząstkowych stanowi ocenę syntetyczną (tab. 7.1 i rys. 7.1).

Zauważyć można wyższą jakość komunikacji publicznej w obszarze metropolitalnym i niższą w obszarach peryferyjnych, zwłaszcza w zachodniej części województwa. Słaby dostęp i jakość komunikacji publicznej w małych miastach nadmorskich o silnej funkcji turystycznej w istotny sposób obniżały ich atrakcyjność turystyczną.

W tabeli 7.1 (w ostatnich dwóch kolumnach) zestawiono uzyskaną ocenę syntetyczną z ocenami „dostępności” i „jakości” komunikacji publicznej dokonaną przez władze samorządowe. Wśród 40 miast, które odpowiedziały na ankietę, 18 wskazało ocenę identyczną (lub prawie) z oceną syntetyczną. Rozkład oceny syntetycznej jest wyraźnie bardziej spłaszczony, zwłaszcza w zakresie ocen złych i bardzo złych. Częściowo można to tłumaczyć niechęcią do wykazywania złych ocen przez samorząd. Warto jednak przeanalizować miasta w których ocena syntetyczna różniła się od średniej ocen samorządowych o więcej niż 0,5.



Rys. 7.1 Ocena syntetyczna jakości komunikacji publicznej

Źródło: opracowanie własne.

W trzech miastach (Hel, Reda, Sopot) ocena samorządowa była niższa o 1 stopień od oceny syntetycznej. Były to miasta położone w obszarze metropolitalnym i być może niższe wskazania należy tłumaczyć porównywaniem się do transportu publicznego Gdyni lub Gdańska, który z oczywistych względów jest bardziej rozwinięty.

Osobnym przypadkiem był Tczew, gdzie samorząd zdecydowanie wskazał na niższą jakość transportu publicznego (aż o 2 stopnie). Wynikało to najprawdopodobniej z bardzo nagłośnionych w mediach problemów dotyczących organizowania i funkcjonowania transportu miejskiego (m.in. problemy z rozstrzygnięciem przetargu pod koniec 2014 roku).

Wyższą ocenę samorządu (więcej niż 0,5 od oceny syntetycznej) zanotowano w 18 przypadkach. Można je podzielić na trzy grupy: miasta małe (gdzie w ocenie syntetycznej nie uwzględniano komunikacji miejskiej), miasta o dużej powierzchni, ale małej liczbie ludności oraz miasta średnie ludnościowo.



Władze samorządowe aż 13 małych miast oceniły jakość i dostępność transportu publicznego lepiej (o 1 do 2 stopni) niż w ocenie syntetycznej. Średnia wielkość tych ośrodków wynosiła 8,5 tys. mieszkańców, największy Bytów liczył 17 tysięcy mieszkańców, ponadto w grupie tej znalazły się: Debrzno, Dzierżgoń, Gniew, Kartuzy, Kępice, Łeba, Nowy Staw, Pelplin, Skarszewy, Skórcz, Sztum i Ustka. Zauważyć należy, że w analizowanych ośrodkach nie było komunikacji miejskiej, ale też nie uwzględniano tego faktu w ocenie syntetycznej. Niska ocena syntetyczna wynikała z braku dostępu do kolei (poza Pelplinem) oraz bardzo niskiego wskaźnika powiązań międzymiastowych (aż w 9 przypadkach było to 1). Niemniej w miastach tych konsekwentnie ocena władz była wyższa niż ocena syntetyczna nawet o 2 stopnie (w przypadku Skórcza, gdzie transport publiczny w zasadzie ograniczał się do busów w kierunku Starogardu Gdańskiego). Wydaje się, że tak dobre oceny wynikają z faktu, że w małych miastach transport publiczny często bywa postrzegany jako zbędny, a potrzeby osób nie mogących korzystać z transportu indywidualnego nie są zauważane.

W przypadku trzech ośrodków (Czarne, Władysławowo i Krynica Morska) różnica może częściowo wynikać z faktu dużej powierzchni tych miast<sup>25</sup>. W ocenie syntetycznej nisko oceniono brak komunikacji miejskiej. W przypadku Czarnego dużą część powierzchni zajmują lasy (Krynicy Morskiej – wody) i rzeczywiście komunikacja miejska nie była tam potrzebna. Ośrodki te jednak miały również bardzo niską ocenę pozostałych elementów oceny syntetycznej. Z kolei Władysławowo jest specyficznym miastem–zlepiercem, i rzeczywiście w jego przypadku ocena syntetyczna (gdyby nie uwzględniać komunikacji miejskiej) byłaby zbliżona do oceny samorządu.

Samorzady Wejherowa i Starogardu Gdańskiego wskazały nieco lepszą ocenę niż policzona ocena syntetyczna. W Starogardzie ocena ta wynika najprawdopodobniej z uwzględnienia przede wszystkim jakości komunikacji miejskiej, podczas gdy ocena syntetyczna (3) wynikała głównie z relatywnie niskiego (124) wskaźnika dostępności międzymiastowej.

## **7.2. Sieci wodociągowe, kanalizacyjne i energetyczne**

Ważnym składnikiem standardu życia jest dostęp do infrastruktury komunalnej, takiej jak wodociągi, kanalizacja, sieci gazowe i elektroenergetyczne. Analizę przeprowadzono na podstawie tabel 7.2 (wodociągi i kanalizacja) oraz 7.3 (gazownictwo i elektroenergetyka).

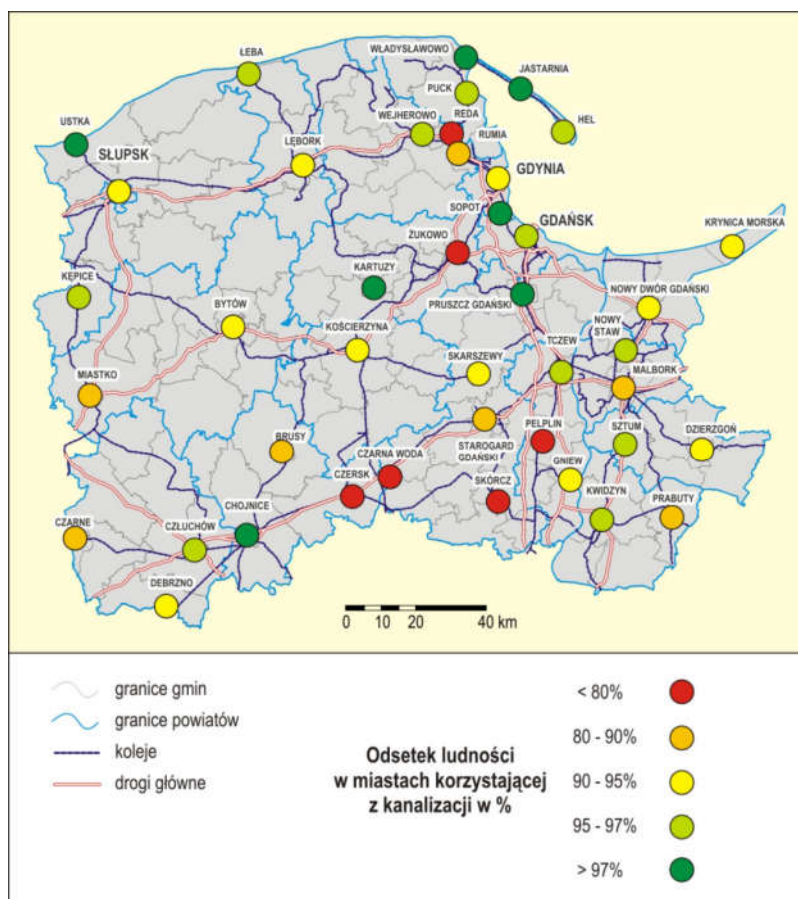
---

<sup>25</sup> Od 1.01.2015 roku miasto Władysławowo znacznie zmniejszyło swój obszar wskutek powstania gminy wiejsko-miejskiej Władysławowo (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. w sprawie połączenia gmin, ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany siedziby władz gminy (Dz.U. 2014, poz. 1023).

Dostęp do wodociągu w miastach województwa pomorskiego był bardzo dobry. W większości miast wskaźnik gęstości sieci przekraczał 4 km/km<sup>2</sup>. Wskaźniki poniżej 1 km/km<sup>2</sup> sieci rozdzielczej wynikały zapewne z dużych niezagospodarowanych powierzchni i nie przyczyniały się do braku dostępu do wodociągu. Potwierdzał to wysoki wskaźnik odsetka ludności, która korzystała z wody wodociągowej. Wynosił on ponad 98% dla całej ludności miejskiej województwa. Zaledwie w 7 miastach wskaźnik ten spadał poniżej 95%, a najniższy zaobserwowano w Czersku (86,2%). Można jedynie zwrócić uwagę na fakt, że aż 4 miasta o najniższym wskaźniku (spośród wspomnianych 7) leżą w południowo-zachodniej części województwa, co podkreśla niewątpliwie niższy standard życia w miastach tej części Pomorza.

Bardziej zróżnicowany był dostęp do sieci kanalizacyjnej. Wynikało to zarówno z trudności natury technicznej, jak i społecznej. Dostęp do wody wodociągowej bywa silną potrzebą społeczną (zwłaszcza w sytuacji zaniku wody w studniach) podczas gdy kanalizacja jest czasem postrzegana jako niepotrzebny kłopot i utrudnienie w stosunku do klasycznych szamb. W miastach województwa pomorskiego średnia gęstość sieci kanalizacyjnej wynosiła 3,9 km/km<sup>2</sup> czyli była niższa od średniej dla wodociągów o 15%. Wiązało się to również z niższym o 4 punkty procentowe średnim wskaźnikiem odsetka ludności korzystającej z kanalizacji (94%) w miastach województwa. Interesujące były również różnice pomiędzy miastami. Wskaźnik odsetka ludności korzystającej z kanalizacji wahał się w znacznie szerszym zakresie niż wskaźnik „wodociągowy” – od 57% (dla Skórcza) do 99,4% (w Pruszczu Gdańskim). Analizowany wskaźnik nie wykazuje korelacji z liczbą ludności, zatem nieuprawniony jest wniosek, że dostęp do kanalizacji zależy od wielkości miasta. Można natomiast zauważyć, że najniższe wartości wskaźnika (poniżej 85%) występują jedynie w miastach małych.

Trudno dopatrzeć się również przyczyn zróżnicowania przestrzennego zaprezentowanego na rys. 7.2 Można jedynie wskazać, że największa grupa miast o najniższym dostępie do kanalizacji znajdowała się na południu województwa, w okolicach Starogardu Gdańskiego. Jako pozytywne należy uznać zjawisko dobrego dostępu do kanalizacji w miastach nadmorskich (z wyjątkiem Krynicy Morskiej).



**Rys. 7.2** Odsetek ludności korzystającej z kanalizacji w 2013 roku

Źródło: opracowanie własne.

Interesująco jawi się analiza różnicy pomiędzy odsetkiem ludności korzystającej z wodociągu i z kanalizacji (tabeli 7.2). Pokazuje ona odsetek ludności korzystającej z wodociągu, ale jednocześnie nie korzystającej z kanalizacji. Sytuacja taka często przyczyniała się do nadmiernego zanieczyszczenia środowiska. Największą różnicę zanotowano w Czarniej Wodzie i Skórczu, gdzie dotyczy około 1/3 ludności.

Warto również zwrócić uwagę na fakt, że w ciągu ostatnich 15 lat w olbrzymiej większości miast województwa zanotowano poprawę dostępności do infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, w niektórych ośrodkach wręcz spektakularną. Bardzo pozytywny był fakt najwyższego wzrostu wskaźników w miastach o najgorszym dostępie – co sugeruje zmniejszanie się różnic w województwie.

Tab. 7.2 Wskaźniki dostępu do sieci wodno-kanalizacyjnych w miastach województwa pomorskiego

Miasto	Gęstość czynnej sieci rozdzielczej wodociągowej	Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej	Zmiana długości czynnej sieci rozdzielczej wodociągowej	Gęstość czynnej sieci kanalizacyjnej	Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej	Zmiana długości czynnej sieci kanalizacyjnej	Różnica pomiędzy odsetkiem ludności korzystającej z wodociągu i z kanalizacji wg lokalizacji
	2013	2013	1999-2013	2013	2013	1999-2013	2013
	km/km <sup>2</sup>	%	1999=100	km/km <sup>2</sup>	%	1999=100	%
Brusy	5,26	86,2	122	4,92	80,2	143	6,0
Bytów	5,72	98,4	141	1,80	93,0	71	5,4
Chojnice	5,75	99,3	157	4,22	97,5	133	1,8
Czarna Woda	1,25	93,0	176	0,73	60,3	703	32,7
Czarne	0,71	90,8	224	0,73	88,6	234	2,2
Czersk	4,48	86,2	172	4,65	73,2	206	13,0
Człuchów	3,44	98,6	127	2,93	95,7	132	2,9
Debrzno	2,61	98,4	157	3,11	91,4	158	7,0
Dzierżgoń	5,13	98,9	121	3,63	93,9	141	5,0
Gdańsk	4,08	98,8	172	3,72	96,2	156	2,6
Gdynia	3,54	98,2	128	3,13	94,9	136	3,3
Gniew	5,65	97,3	197	0,97	90,0	60	7,3
Hel	0,22	98,3	306	0,47	95,1	792	3,2
Jastarnia	3,80	99,6	113	5,75	98,1	106	1,5
Kartuzy	6,91	98,9	104	5,16	97,0	107	1,9
Kępice	1,38	99,7	95	1,52	95,8	102	3,9
Kościerzyna	4,41	96,9	157	5,04	91,2	171	5,7
Krynica Morska	0,24	99,1	121	0,22	94,0	107	5,1
Kwidzyn	4,70	99,1	118	4,41	95,2	132	3,9
Łębork	4,71	98,2	135	3,76	93,7	132	4,5
Łeba	2,67	97,3	186	1,34	95,2	100	2,1
Malbork	7,62	99,3	160	4,84	89,8	169	9,5
Miastko	5,23	98,4	111	4,80	83,6	297	14,8
Nowy Dwór Gdański	4,58	98,8	112	6,80	92,8	236	6,0
Nowy Staw	1,90	99,1	107	4,44	96,4	135	2,7
Pelplin	4,13	91,2	40	4,48	75,2	252	16,0
Prabuty	21,36	99,7	445	4,64	81,4	153	18,3
Pruszcz Gdański	6,33	99,4	191	9,18	99,4	194	0,0
Puck	7,04	98,3	123	6,82	96,8	193	1,5
Reda	2,20	95,0	180	3,08	77,1	494	17,9
Rumia	4,41	95,9	112	3,49	89,9	110	6,0
Skarszewy	4,73	98,6	356	2,39	90,7	165	7,9
Skórcz	5,05	97,1	130	7,38	57,6	590	39,5
Słupsk	3,94	97,9	116	3,54	94,5	117	3,4
Sopot	4,91	99,4	106	3,96	99,1	102	0,3
Starogard Gdański	3,95	95,7	129	3,80	88,0	155	7,7
Sztum	9,32	99,3	104	5,50	95,5	112	3,8
Tczew	5,50	99,4	123	5,56	95,5	132	3,9
Ustka	3,60	99,0	124	3,28	97,5	116	1,5
Wejherowo	3,79	94,4	143	3,38	95,7	184	-1,3
Władysławowo	3,22	99,1	144	3,20	97,1	144	2,0
Żukowo	3,82	94,8	269	6,84	76,0	305	18,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl).

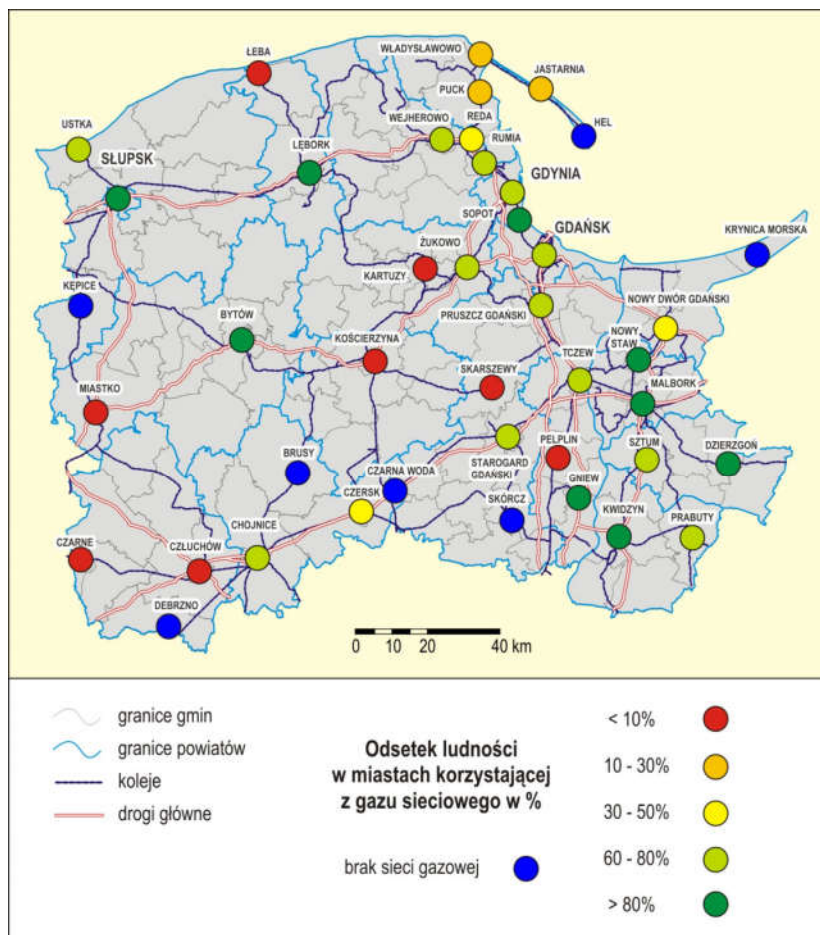
Tab. 7.3 Wskaźniki dostępu do sieci energetycznych w miastach województwa pomorskiego

Miasto	Długość czynnej sieci gazowej ogółem	Odsetek ludności korzystającej z sieci gazowej	Zmiana długości sieci gazowej 2003-2013 2003=100	Zużycie gazu z sieci na 1 mieszkańca	Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca
	2013			2013	2013
	km/km <sup>2</sup>	%	m <sup>3</sup>	kWh	
Brusy	Brak	0			743,0
Bytów	7,85	83,4	124,58	101,5	603,1
Chojnice	4,60	70,0	142,82	103,2	607,8
Czarna Woda	Brak	0			638,8
Czarne	0,07	0,1		0,0	728,4
Czersk	2,64	48,4	115,36	82,0	704,2
Człuchów	1,18	4,2	87,02	27,2	761,6
Debrzno	Brak	0			622,3
Dzierzgoń	5,15	86,4	145,06	168,2	551,2
Gdańsk	3,46	78,3	118,41	143,4	874,3
Gdynia	3,51	75,4	116,37	143,7	868,7
Gniew	7,35	88,2	188,58	83,8	501,6
Hel	Brak	0			788,9
Jastarnia	3,38	12,5	3380,75	99,6	1861,9
Kartuzy	3,05	9,0	195,97	53,1	806,8
Kępice	Brak	0			586,0
Kościerzyna	1,69	1,5	773,66	8,1	753,0
Krynica Morska	Brak	0			2372,5
Kwidzyn	4,67	85,8	118,07	117,9	634,6
Lębork	4,77	93,4	127,53	108,8	601,2
Łeba	1,90	2,8		22,2	1346,1
Malbork	7,56	86,3	136,74	129,5	652,5
Miastko	5,48	3,5		9,6	637,1
Nowy Dwór Gdański	5,71	47,0	165,08	91,6	654,8
Nowy Staw	5,80	93,6	120,25	128,9	606,2
Pelplin	3,92	7,0	233,82	33,2	636,8
Prabuty	4,91	65,5	176,35	94,0	499,7
Pruszcz Gdański	6,84	72,7	136,79	241,4	403,2
Puck	6,69	13,4	263,41	58,9	822,3
Reda	2,19	50,8	192,29	100,5	856,7
Rumia	5,13	78,0	127,46	205,7	856,1
Skarszewy	0,29	0,2	99,14	0,0	798,3
Skórcz	Brak	0			727,4
Słupsk	4,08	86,7	128,87	118,3	683,3
Sopot	5,30	87,0	102,18	317,9	1097,5
Starogard Gdański	5,31	78,6	124,30	110,2	657,1
Sztum	6,58	79,5	144,36	110,0	558,9
Tczew	5,40	75,8	119,97	115,1	410,9
Ustka	3,39	74,3	55,83	119,7	756,6
Wejherowo	3,30	68,6	96,49	101,9	720,8
Władysławowo	2,72	24,5	139,62	177,5	1203,3
Żukowo	9,53	76,9	164,24	264,3	1032,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl).

Sieć gazowa w 2013 r. posiadała 35 miast województwa pomorskiego (, tab. 7.3). Bardzo zróżnicowany był wskaźnik odsetka ludności korzystającej z sieci gazowej – wahał się od 0 (w siedmiu miastach województwa) do ponad 93% w Lęborku i Nowym Stawie. Różnice te częściowo wynikały z faktu, że w części miast trwają dopiero inwestycje związane z doprowadzeniem gazu. O ile budowa głównego gazociągu wraz z siecią rozdzielczą i infrastrukturą towarzyszącą jest wydarzeniem

jednorazowym, to doprowadzenie gazu do gospodarstw domowych (budowa przyłączy) trwa często kilka lat. W roku 2013 rozpoczęto gazyfikację w Czarnym.



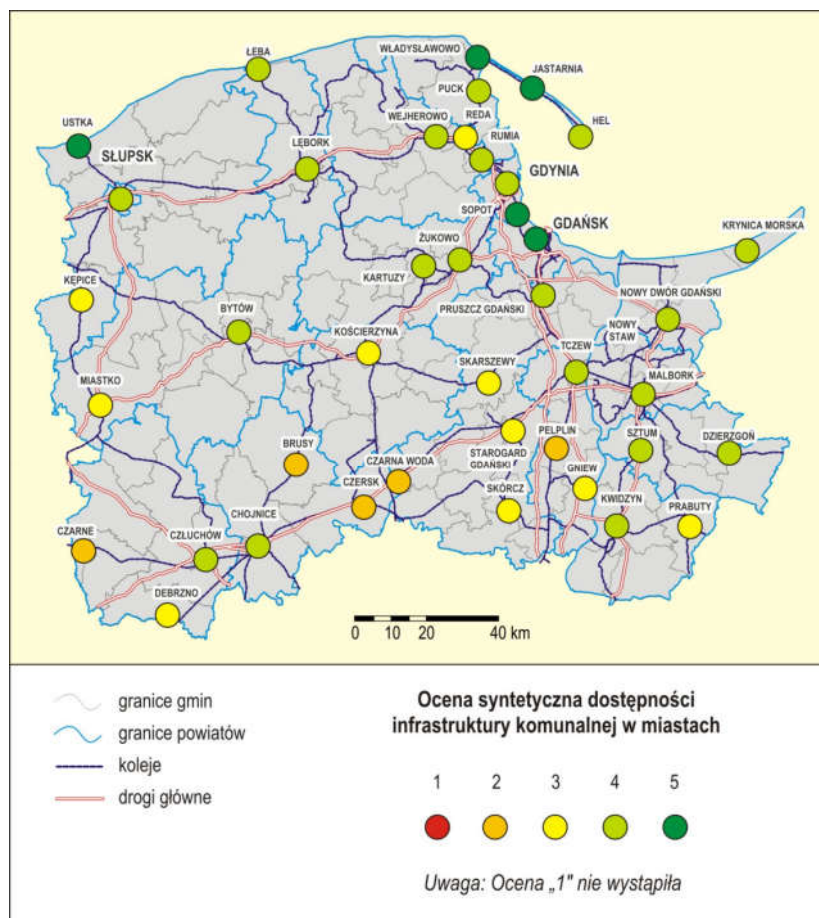
Rys. 7.3 Odsetek ludności korzystającej z gazu sieciowego w miastach województwa pomorskiego w 2013 roku

Źródło: opracowanie własne.

Podobnie jak w przypadku kanalizacji, dostęp do sieci gazowej nie był skorelowany z wielkością miasta, aczkolwiek miejscowości pozbawione całkowicie gazu sieciowego to najmniejsze miasta województwa (rys. 7.3). Najlepszym dostępem cechowały się miasta średniej wielkości oraz miasta Powiśla i aglomeracji Trójmiejskiej. Wskazać jednak należy stosunkowo niską wartość odsetka ludności korzystającej z gazu w Gdańsku i Gdyni. Najstabszą dostępnością do sieci gazowej cechowały się miasta południowej i południowo-zachodniej części województwa. Częściowo mogło to wynikać z faktu peryferyjnego położenia tych obszarów w ramach struktury Polskiej Spółki Gazownictwa. Granice Oddziałów i Zakładów PSG nie pokrywają się z granicami województw ani nawet powiatów.

Przykładowo w powiecie człuchowskim, sam Człuchów należy do zakładu w Bydgoszczy, gmina Rzeczenica podlega oddziałowi Gdańskiemu, a Czarne znajduje się w zakładzie koszalińskim.

Z wskaźnikiem odsetka ludności korzystającej z gazu sieciowego skorelowane była ( $R^2=0,59$ ) wielkość zużycia gazu na 1 mieszkańca (tab. 7.3). Wahala się ona od 0 do 318 m<sup>3</sup>/mieszkańca w Sopocie (średnio 115 dla miast posiadających gazociąg). Zużycie prądu na 1 mieszkańca wynosiło średnio 791 kWh na mieszkańca miast i zawierało się pomiędzy 403 kWh/mieszkańca (w Pruszczu Gdańskim) a 2373 kWh/mieszkańca (w Krynicy Morskiej). Interesujące, że nie odnotowano żadnej korelacji pomiędzy wielkością zużycia gazu i prądu na 1 mieszkańca.



Rys. 7.4 Ocena syntetyczna dostępności infrastruktury komunalnej

Źródło: opracowanie własne.

Do sporządzenia oceny syntetycznej dostępności do infrastruktury technicznej wykorzystano odsetek ludności korzystającej z wodociągu i kanalizacji oraz wskaźniki zużycia gazu i prądu na 1 mieszkańca. Zastosowano procedurę jakościową. W pierwszych dwóch przypadkach przyjęta skala

ocen była następująca: wskaźnik powyżej 97% oceniono na 5, powyżej 95% - 4, powyżej 90% - 3, powyżej 80% - 2 oraz 80% i mniejszy odsetek oceniono na 1. Charakterystyczne, że ocenę 1 miasta otrzymały wyłącznie za niedorozwój sieci kanalizacyjnych. Wskaźnik zużycia prądu oceniono następująco: 1 poniżej 550 kWh na mieszkańca, i odpowiednio 2 poniżej 650, 3 poniżej 750, 4 poniżej 850 i 5 za wskaźnik o wartości 850 i więcej. W przypadku dostępu do sieci gazowej: brak dostępu oceniono jako 1, zużycie gazu poniżej 50 m<sup>3</sup> na mieszkańca oceniono na 2 i odpowiednio: 3 poniżej 100, 4 poniżej 150 i 5 za zużycie powyżej 150. Zaokrąglona średnia omówionych ocen cząstkowych stanowi ocenę syntetyczną. Rozmieszczenie przestrzenne oceny zaprezentowano na mapie 7.4, porównanie oceny syntetycznej do oceny wynikającej z ankiety przeprowadzonej wśród władz samorządowych zaprezentowano w tabeli 7.4.

Zróźnicowanie dostępności do infrastruktury komunalnej w miastach województwa pomorskiego jest niewielkie. Większość miast (22) otrzymała ocenę syntetyczną „4”. Co prawda tylko 5 ośrodków oceniono na „5”, ale jednocześnie ani jedno miasto nie uzyskało oceny „1”. Należy także przypomnieć, że w województwie pomorskim ciągle trwa dość intensywna rozbudowa sieci infrastrukturalnych i wspomniane różnice będą się zmniejszać.

Rozpatrując zróźnicowanie przestrzenne można zauważyć dość wyraźny podział na część północną i wschodnią gdzie wszystkie miasta (poza Redą – bardzo niski wskaźnik dostępu do kanalizacji) uzyskały oceny „4” i „5”, oraz część południową (na zachód od Wisły), gdzie oprócz powiatowych Tczewa, Bytowa, Chojnic i Człuchowa wszystkie pozostałe miasta oceniono na „2” lub „3”. Można zauważyć również zależność oceny syntetycznej od miejsca w hierarchii administracyjnej: wśród miast powiatowych tylko Starogard Gdański i Kościerzyna zanotowały ocenę niższą niż „4”. Jednocześnie najniższe oceny „2” otrzymały wyłącznie małe, gminne ośrodki. Z drugiej strony odnotować należy wysokie oceny („5”) niektórych nadmorskich miasteczek. Generalnie ocena syntetyczna nie jest skorelowana z wielkością miasta.

W 15 miastach nie odnotowano różnicy pomiędzy oceną syntetyczną i oceną wystawioną w ankiecie przez samorządy. 14 miast oceniło się gorzej (w tym Jastarnia aż o 2 stopnie). Interesujące, że dotyczyło to wyłącznie ocen bardzo dobrych i dobrych, z wyjątkiem Skarszew. 11 samorządów oceniło jakość i dostęp do infrastruktury technicznej lepiej niż w ocenie syntetycznej. W grupie tej jedynie Hel wskazał ocenę „bardzo dobrą” (ocena syntetyczna = „4”), ale też należy zauważyć, że ocena syntetyczna Helu wynikała wyłącznie z braku sieci gazowej – gdyby nie ten brak ocena syntetyczna wynosiłaby „5”.



Tab. 7.4 Ocena jakości infrastruktury komunalnej w miastach

Miasto	Ocena syntetyczna	Ocena wg władz miasta <sup>a</sup>
	1- 5, gdzie 1 = bardzo zła, 5 = bardzo dobra	Poziom i jakość infrastruktury technicznej Bardzo źle / Źle / Średnio Dobrze / Bardzo dobrze / Nie wiem
Brusy	2	średnio
Bytów	4	dobrze
Chojnice	4	dobrze
Czarna Woda	2	dobrze
Czarne	2	dobrze
Czersk	2	średnio
Człuchów	4	dobrze
Debrzno	3	dobrze
Dzierżgoń	4	średnio
Gdańsk	5	dobrze
Gdynia	4	dobrze
Gniew	3	średnio
Hel	4	bardzo dobrze
Jastarnia	5	średnio
Kartuzy	4	średnio
Kępice	3	dobrze
Kościerzyna	3	dobrze
Krynica Morska	4	średnio
Kwidzyn	4	dobrze
Lębork	4	dobrze
Łeba	4	dobrze
Malbork	4	
Miastko	3	dobrze
Nowy Dwór Gdański	4	dobrze
Nowy Staw	4	średnio
Pelplin	2	bardzo dobrze
Prabuty	3	średnio
Pruszcz Gdański	4	
Puck	4	średnio
Reda	3	średnio
Rumia	4	średnio
Skarszewy	3	źle
Skórcz	3	bardzo dobrze
Słupsk	4	średnio
Sopot	5	bardzo dobrze
Starogard Gdański	3	średnio
Sztum	4	średnio
Tczew	4	dobrze
Ustka	5	dobrze
Wejherowo	4	średnio
Władysławowo	5	dobrze
Żukowo	4	dobrze

<sup>a</sup> – odpowiedź w ankiecie przeprowadzonej wśród samorządów miejskich na pytanie: Jak oceniacie Państwo w Waszym mieście poziom i jakość infrastruktury technicznej?

Źródło: opracowanie własne.

Pozostałe 10 miast to miasta małe (średnia wielkość 8 tys. mieszkańców), zlokalizowane w południowej części województwa, które otrzymały ocenę syntetyczną „2” lub „3”. Lepsza ocena wskazana przez samorządowców może wynikać zarówno z porównywania się do sąsiadów jak i

niechęci do wskazywania realnych problemów. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że samorządy których ocena najwyraźniej się różniła od oceny syntetycznej (Czarne, Czarna Woda, Skórcz i Pelplin<sup>26</sup>) prowadzą także intensywne inwestycje dotyczące infrastruktury komunalnej. Może więc być i tak, że ocenę zawyżyło poczucie „poprawiania sytuacji” i wynikający stąd oczywisty fakt, że w perspektywie kilku lat jakość infrastruktury komunalnej istotnie się poprawi.

### 7.3. Telefonizacja i Internet

Dostęp do sieci teleinformatycznych, ich pojemność i jakość są istotnymi wyznacznikami tak poziomu życia jak i rozwoju gospodarczego. W pierwszym przypadku odpowiadają za zaspokojenie potrzeby łączności i kontaktów międzyludzkich, dostępu do rozrywki i innych usług oraz kwestię bezpieczeństwa (np. wezwanie pomocy). Zaś w drugim wypadku trudno sobie wyobrazić nie tylko budowę innowacyjnej, opartej na wiedzy gospodarki bez dostępu do sieci teleinformatycznej, ale coraz częściej większość typów działalności, nawet tych najbardziej tradycyjnych, wiąże się z koniecznością dostępu do takich sieci. Dlatego istniejące różnice regionalne i lokalne w dostępie do sieci teleinformatycznych interpretowane są przez pryzmat wykluczenia cyfrowego, które nowoczesne państwa chcą, powinny i muszą eliminować.

Tab. 7.5 Telefoniczne łącza główne na 1000 ludności (31XII 2013)

WOJEWÓDZTWA	Ogółem		Miasta		Wieś	
	ogółem	w tym konsumenci	razem	w tym konsumenci	razem	w tym konsumenci
<i>Polska</i>	151,4	101,0	208,2	133,2	64,9	51,9
Dolnośląskie	167,3	108,1	218,3	138,7	51,5	38,7
Kujawsko-pomorskie	123,0	81,6	168,1	106,7	55,1	43,9
Lubelskie	124,1	90,8	186,9	127,6	70,1	59,2
Lubuskie	157,7	103,6	217,9	139,1	54,5	42,9
Łódzkie	141,2	91,9	181,6	114,5	71,4	52,6
Małopolskie	155,0	111,5	243,4	165,7	71,1	59,9
Mazowieckie	212,1	131,1	286,9	169,5	78,1	62,3
Opolskie	139,7	103,2	212,4	154,6	60,5	47,2
Podkarpackie	125,6	90,0	195,8	124,3	76,3	65,9
Podlaskie	150,5	98,3	189,8	112,2	90,5	77,1
<b>Pomorskie</b>	<b>156,4</b>	<b>106,1</b>	<b>212,5</b>	<b>141,5</b>	<b>51,5</b>	<b>39,9</b>
Śląskie	141,8	96,8	160,4	107,2	78,3	61,3
Świętokrzyskie	114,3	82,5	183,7	123,4	58,0	49,3
Warmińsko-mazurskie .	115,3	75,8	166,6	106,1	40,7	31,9
Wielkopolskie	142,9	91,4	218,6	136,6	49,6	35,7
Zachodniopomorskie	143,9	96,5	187,6	125,0	48,3	34,0

Źródło: GUS (2014) łączność - wyniki działalności w 2013.

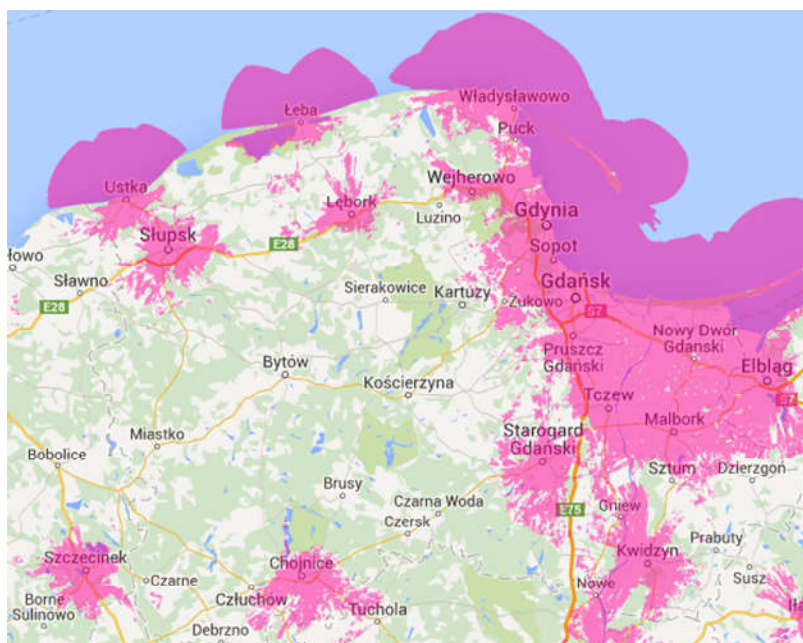
Zagadnienie to wpisuje się w szerszą agendę cyfrową Unii Europejskiej jako jeden z istotnych wymiarów Strategii Europa 2020 i przekłada się na odpowiednie programy na poziomach krajowym (np. Program Operacyjny Polska Cyfrowa – POPC 2014-2020) i regionalnym. Przyjęcie specjalnego

<sup>26</sup> W przypadku Pelplina przyczyną mogą być także błędy w BDL GUS – por. tab. 7.2.

programu POPC 2014-2020 wynikało z uznania przez Radę Europejską oraz Komisję Europejską, że Polska – mimo pozytywnych przemian – wciąż pozostaje w tyle za średnim dla krajów UE poziomem dostępności do sieci szerokopasmowych i wykorzystaniem Internetu w administracji publicznej (e-administracja).

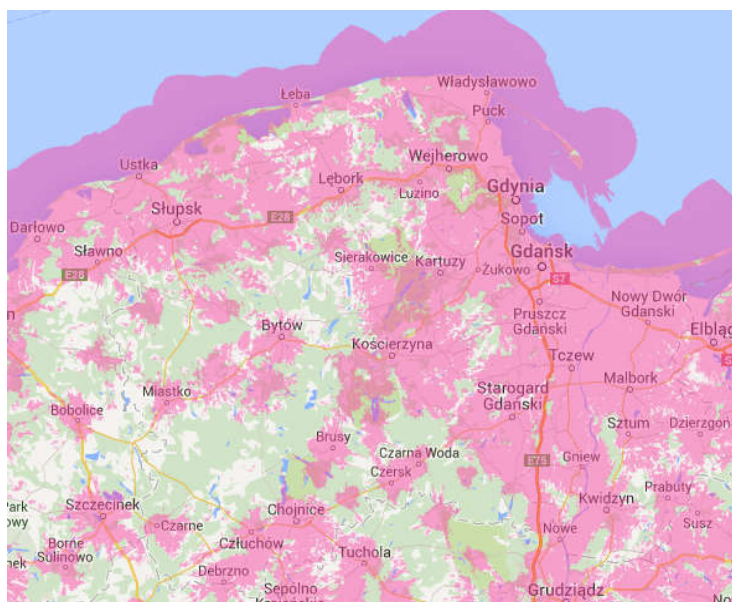
Województwo pomorskie pod względem rozwoju sieci telefonii stacjonarnej pozostaje na poziomie zbliżonym do średniej ogólnopolskiej (tab. 7.5). Wewnętrzne zróżnicowanie przebiega głównie na linii miasto-wieś, ze znacznie niższą penetracją usługami telekomunikacyjnymi w obszarach wiejskich, które znacznie odstają w dół od innych obszarów wiejskich w Polsce. Według rejestru przedsiębiorstw telekomunikacyjnych prowadzonego przez Urząd Komunikacji Elektronicznej – w województwie pomorskim działało w dniu 20.03.2015 – 353 operatorów świadczących usługi telekomunikacyjne (w tym dostęp do Internetu). Warto zwrócić uwagę, że aż 255 podmiotów skoncentrowanych było w Trójmieście i strefie metropolitalnej, z tego aż 108 w samym Gdańsku.

Telefonia stacjonarna konkuruje i jest uzupełniana przez sieci telefonii komórkowej. Według danych operatorów telefonii komórkowej GSM niemal cały obszar województwa pomorskiego znajduje się w zasięgu ich sieci. Niewielkie luki na mapach zasięgu działających operatorów najczęściej dotyczą centralnych części dużych kompleksów leśnych (np. Bory Tucholskie) oraz niewielkich obszarów o niekorzystnej dla propagacji fal GSM topografii terenu (pojezierza, wzgórza morenowe itp.). Znacznie większe różnice występują w zakresie zasięgu, a w efekcie dostępu do sieci nowszych generacji, zapewniających dostęp do szybkiego, mobilnego Internetu. Obecnie rozwijaną technologią jest standard LTE określany mianem technologii czwartej generacji (4G) – rozwijany wcześniej standard UMTS był technologią trzeciej generacji (3G). LTE zapewnia bardzo szybką i wydajną transmisję danych (do 300 Mb/s) oraz większą pojemność łączy i większą odporność na zakłócenia. Dzięki temu standard LTE umożliwia korzystanie z najbardziej zaawansowanych i wymagających usług (np. wideo transmisje, mobilna telemedycyna itp.), a przyłączanie do sieci kolejnych użytkowników nie prowadzi tak szybko do pogarszania jej parametrów jak to miało miejsce w sieciach starszych generacji.



**Rys. 7.5 Zasięg sieci LTE 4G – w sieci T-Mobile (marzec 2015)**

Źródło: <http://www.t-mobile.pl/pl/dlafirm/obsługa-klienta/informacje-i-pomoc/zasięg> (dostęp 20.03.2015)

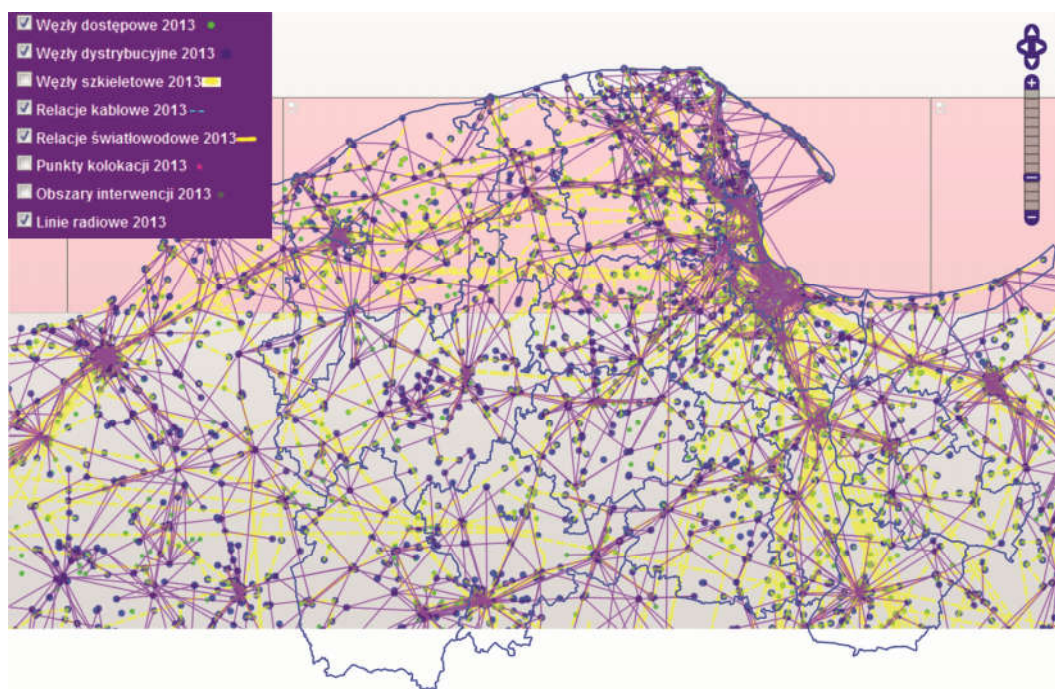


**Rys. 7.6 Zasięg sieci UMTS 2100 – w sieci T-Mobile (marzec 2015)**

Źródło: <http://www.t-mobile.pl/pl/dlafirm/obsługa-klienta/informacje-i-pomoc/zasięg> (dostęp 20.03.2015)

Mapy zasięgów sieci LTE oferujących je operatorów, dostępne na ich stronach internetowych (zob. przykładową mapę sieci T-Mobile rys. 7.5) pokazują wyraźnie, że mają one dość ograniczony

zasięg nie wykraczający poza miasta oraz strefy intensywnej suburbanizacji wokół większych ośrodków. Ma to związek z gęstością popytu na usługi LTE – jest ona większa w obszarach gęściej zaludnionych i lepiej rozwiniętych. Z drugiej strony nierównomierność dostępu w jakimś stopniu utrwała te różnice i sprawia, że pewne obszary są lepiej a inne gorzej rozwinięte. Dostęp do mobilnego Internetu za pomocą sieci komórkowych w starszych standardach (3G, 2G) jest znacznie lepszy niż w standardzie LTE, ale nie tak dobry jak zasięg telefonii komórkowej. Ilustruje to zamieszczona przykładowa mapa zasięgu T-Mobile w standardzie UMTS 2100 (rys. 7.6).

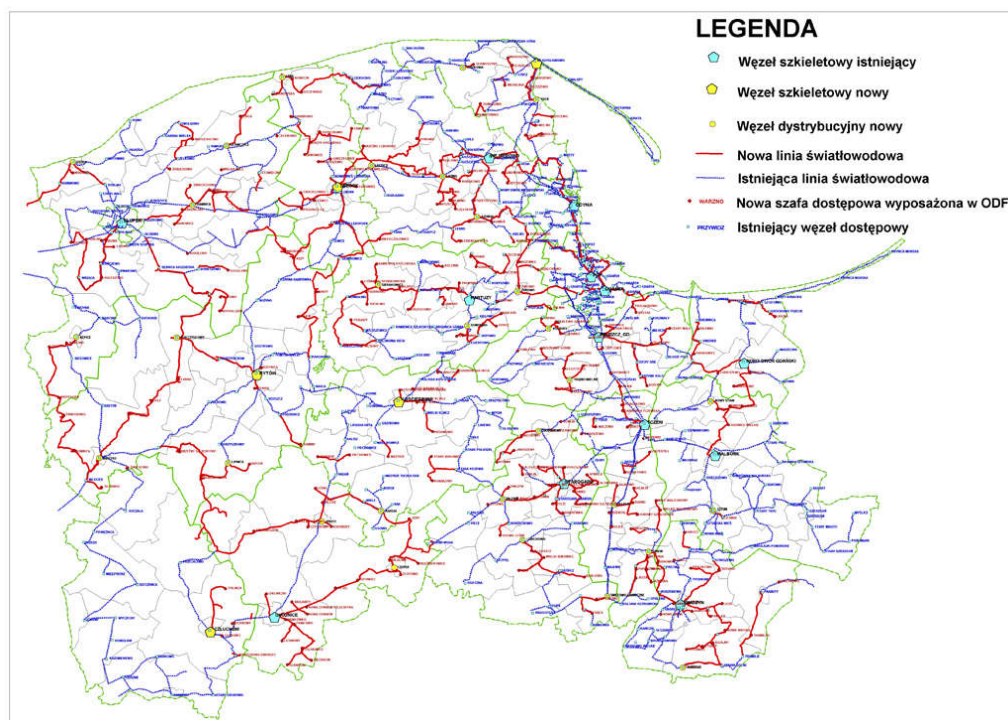


**Rys. 7.7 Infrastruktura teleinformatyczna województwa pomorskiego na koniec 2013 roku**

Źródło: <http://www.polskaszerokopasmowa.pl/mapy/infrastruktura-telekomunikacyjna-na-terenie-rp-2013.html> (dostęp 20.03.2015) (zmienione – dodano granice powiatów).

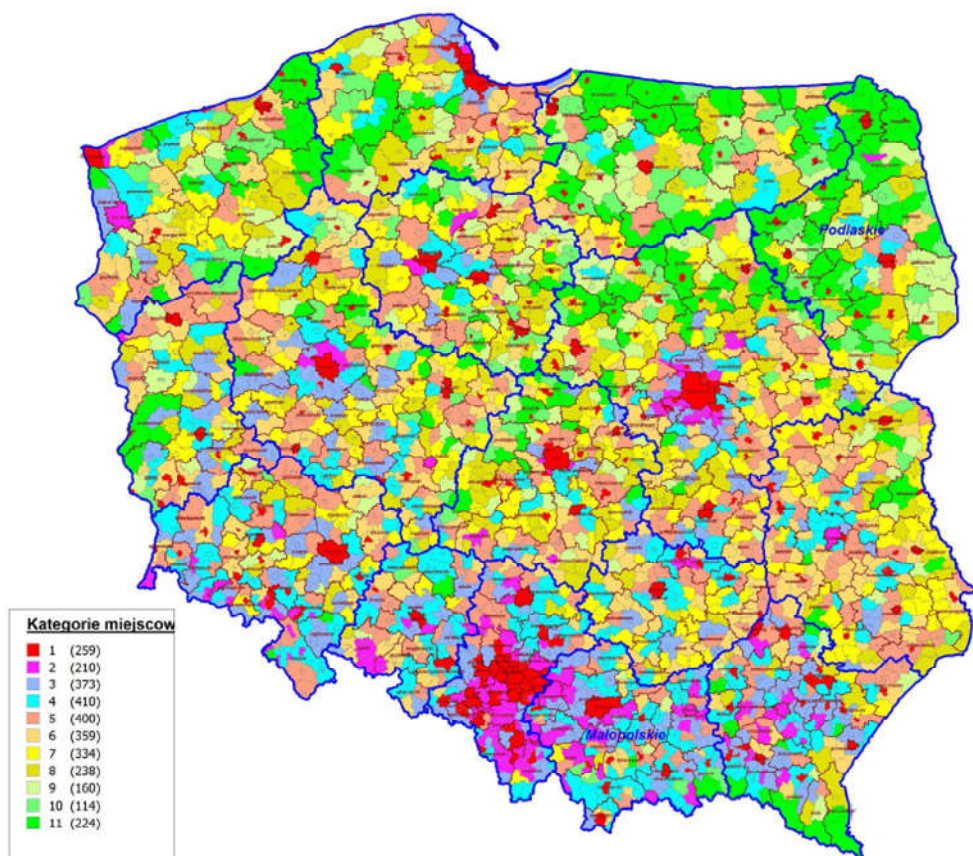
Szerokopasmowy dostęp do Internetu za pomocą sieci telefonii komórkowej jest bardzo ograniczony przestrzennie, a do tego wciąż relatywnie kosztowny i podlegający ograniczeniom w przypadku kiedy opłaty są związane z wielkością transferu danych. Usługi dostępu do Internetu świadczą także operatorzy telewizji kablowych, liczne firmy oferujące Internet radiowy a także władze samorządowe, niektórych gmin gdzie zdecydowano się na tworzenie publicznych darmowych hot-spotów. Na mapie (rys.7.7) pokazano rozmieszczenie węzłów dostępowych do Internetu oraz infrastrukturę sieciową według stanu na koniec 2013 roku. Tutaj także widoczna jest ich koncentracja w ośrodkach miejskich i strefach podmiejskich.

W październiku 2014 firma Orange Polska SA zakończyła realizację projektu „Szerokopasmowe Pomorskie”, w trakcie którego za 137 mln zł (w tym 36 mln zł – środki UE z RPO Województwa Pomorskiego 2007-2013) stworzono sieć światłowodową o długości 1836 km, dzięki czemu 253 miejscowości województwa uzyskały dostęp do szerokopasmowego Internetu (w tym 220 miejscowości z zupełnie nowymi punktami dostępowymi, a 30 ze zmodernizowanymi na potrzeby dostępu szerokopasmowego). Sieć ma charakter otwarty – dzięki czemu komercyjni operatorzy mogą – korzystając z punktów dostępowych – udostępnić połączenie do Internetu (radiowo lub za pomocą sieci kablowych) mieszkańcom i firmom (tzw. sieć dostępowa ostatniej mili). Mapa realizacji projektu (rys. 7.8) pokazuje, że wprawdzie całe województwo zostało objęte projektem to jednak liczba nowych punktów dostępowych i odgałęzień sieci jest znacznie większa w strefie metropolitalnej Gdańska i korytarza rozwojowego wzdłuż autostrady A1 niż w peryferyjnych gminach regionu. Ilustruje to przykładowa różnica, że tylko 4 punkty dostępowe utworzono w powiecie człuchowskim i malborskim, jeden punkt w powiecie sztumskim i aż 25 w powiecie kartuskim, 26 w starogardzkim.



Rys. 7.8 Mapa projektu „Szerokopasmowe Pomorskie” realizowanego przez Orange Polska

Źródło: [http://www.orange.pl/ocp-http/PL/Binary2/1993446/\\_4003611899.jpg](http://www.orange.pl/ocp-http/PL/Binary2/1993446/_4003611899.jpg) (dostęp 20.03.2015)



**Rys. 7.9 Kategorie gmin według Narodowego Planu Cyfrowego**

Źródło: Narodowy Plan Cyfrowy, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, 2014, s. 7.

Na koniec warto zwrócić uwagę na bariery przestrzenne w województwie pomorskim dla realizacji pełnego dostępu do sieci szerokopasmowych. W przyjętym Narodowym Planie Cyfrowym (MAiC 2014) wyróżniono 11 kategorii gmin według kosztów budowy (w przeliczeniu na jednego mieszkańca) infrastruktury zapewniającej dostęp do szerokopasmowego Internetu, spełniającej kryteria Europejskiej Agendy Cyfrowej (EAC) (rys. 7.9). Miejscowości 1 kategorii to takie, gdzie nasycenie infrastrukturą jest już duże a koszty jej uzupełnienia są niskie tak przez ograniczone potrzeby jak i przez wysoką koncentrację ludności co czyni nakłady inwestycyjne bardziej efektywnymi. W miejscowościach i gminach 1 kategorii szacowany koszt nakładów na 1 mieszkańca wynosi mniej niż 1 000 zł. W miejscowościach kategorii 2 zawiera się w przedziale 1000 – 2000 zł i w każdej następnej przedział ten jest o 1 000 zł wyżej. Ostatni kategoria (11) jest klasą otwartą mieszczą się tam gminy, gdzie wymagane nakłady przekraczają 10 000 zł na mieszkańca. Najwięcej takich gmin występuje w województwach Polski północnej, co ma związek z niską gęstością zaludnienia. W

województwie pomorskim koncentracja takich gmin występuje w części zachodniej regionu – zwłaszcza w powiecie bytowskim, północnej części powiatów człuchowskiego i zachodniej kościerskiego. W pewnym stopniu tłumaczy to pokazane wyżej różnice w dostępie do różnych usług telekomunikacyjnych a jednocześnie pokazuje skalę istniejących na tym polu wyzwań.

#### **7.4. Administracja**

Podstawowym celem podrozdziału była analiza rozmieszczenia instytucji administracyjnych. W kontekście poziomu życia (a także rozwoju gospodarczego) ich znaczenie jest dwojakie:

- Bezpośrednio na poziom życia wpływa osiągalność instytucji administracyjnych, a więc także ich lokalizacja. Można zatem przyjąć (w pewnym uproszczeniu), że lokalizacja instytucji administracyjnych w mieście, ułatwiająca dostęp do nich, wpływa na podniesienie poziomu życia jego mieszkańców.
- Obecność instytucji administracyjnej wpływa także pozytywnie na gospodarkę miasta między innymi wskutek: tworzenia miejsc pracy w urzędach oraz w przedsiębiorstwach obsługujących, obsługi przybywających do urzędów mieszkańców sąsiednich miejscowości, a także dzięki efektom mnożnikowym. To wszystko również umożliwia podniesienie poziomu życia.

W tabeli 7.6 zestawiono liczbę lokalizacji państwowych i samorządowych instytucji administracyjnych w poszczególnych miastach w podziale na instytucje o zróżnicowanym zasięgu. W analizie uwzględniono 4 instytucje o zasięgu krajowym (tj. przekraczającym obszar województwa); były to: Urzędy Morskie, Okręgowy Urząd Miar, Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej oraz Sąd Apelacyjny. Instytucje te mieściły się w Gdańsku, z wyjątkiem Urzędów Morskich i Inspektoratów rybołówstwa morskiego, które zlokalizowano w Gdyni i Słupsku.

W województwie pomorskim zlokalizowano także 22 siedziby 14 instytucji o zasięgu regionalnym (tj. obejmującym całe województwo, lub jego fragment i obszary poza województwem pomorskim). Były to: Archiwa Państwowe, oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oddziały ZUS, Izba Skarbowa, Kuratorium Oświaty, Państwowa Okręgowa Inspekcja Pracy, Regionalna Izba Obrachunkowa, Zarząd Zlewni RZGW, Izby Celne, Urząd Marszałkowski (wraz z agendami zamiejscowymi), Wojewódzki Urząd Pracy, Pomorski Urząd Skarbowy, Wojewódzki Urząd Statystyczny oraz Urząd Wojewódzki (wraz z agendami zamiejscowymi). Zdecydowana większość tych instytucji mieściła się w Gdańsku a także w Słupsku. Ponadto w Gdyni i Malborku zlokalizowane były Archiwa Państwowe, w Tczewie Zarząd Zlewni RZGW oraz Izba Celna w Gdyni.



Do poziomu subregionalnego (tj. instytucji obejmujących po kilka powiatów) zaliczono 6 urzędów. Były to: delegatury Kuratorium Oświaty, Obwodowe Urzędy Miar, oddziały Państwowej Inspekcji Pracy, Sądy Okręgowe, Urzędy Celne i Statystyczne. Instytucje te mieściły się w 9 ośrodkach – najwięcej w Słupsku (6).

**Tab. 7.6 Liczba instytucji administracyjnych według zasięgu działania w miastach województwa pomorskiego w 2015 roku – ranga miast wg wskaźnika liczby instytucji**

Miasto	Liczba instytucji administracyjnych o zasięgu						Wskaźnik liczby instytucji
	Ogółem	Krajowym	Regionalnym	Sub-regionalnym	Ponad-lokalnym	Lokalnym	
Gdańsk	33	3	12	3	9	6	180
Słupsk	22	2	6	6	5	3	117
Gdynia	19	2	2	3	7	5	79
Tczew	12	0	1	3	5	3	33
Malbork	9	0	1	1	5	2	24
Chojnice	10	0	0	2	5	3	21
Wejherowo	8	0	0	1	5	2	16
Starogard Gdański	8	0	0	1	5	2	16
Kościerzyna	8	0	0	1	5	2	16
Kwidzyn	8	0	0	0	5	3	13
Człuchów	7	0	0	0	5	2	12
Puck	7	0	0	0	4	3	11
Lębork	6	0	0	0	5	1	11
Kartuzy	6	0	0	0	5	1	11
Bytów	6	0	0	0	4	2	10
Pruszcz Gdański	6	0	0	0	3	3	9
Sopot	5	0	0	0	4	1	9
Sztum	5	0	0	0	3	2	8
Nowy Dwór Gdański	4	0	0	0	2	2	6
Ustka	3	0	0	0	1	2	4
Miastko	3	0	0	0	1	2	4
Hel	2	0	0	0	1	1	3
Łeba	2	0	0	0	1	1	3
Władysławowo	2	0	0	0	1	1	3
Skórcz	2	0	0	0	0	2	2
Rumia	1	0	0	0	0	1	1
Brusy	1	0	0	0	0	1	1
Czarnie	1	0	0	0	0	1	1
Czarna Woda	1	0	0	0	0	1	1
Czersk	1	0	0	0	0	1	1
Debrzno	1	0	0	0	0	1	1
Dzierżgoń	1	0	0	0	0	1	1
Gniew	1	0	0	0	0	1	1
Jastarnia	1	0	0	0	0	1	1
Kępice	1	0	0	0	0	1	1
Krynica Morska	1	0	0	0	0	1	1
Nowy Staw	1	0	0	0	0	1	1
Pelplin	1	0	0	0	0	1	1
Prabuty	1	0	0	0	0	1	1
Reda	1	0	0	0	0	1	1
Skarszewy	1	0	0	0	0	1	1
Żukowo	1	0	0	0	0	1	1
suma	220	7	22	21	96	74	638

Źródło: opracowanie własne

Najwięcej siedzib (w sumie aż 96) miało na terenie województwa pomorskiego 6 instytucji o zasięgu ponadlokalnym (tj. obejmującym po kilka gmin – najczęściej jeden powiat). Były to Inspektoraty ZUS, Terenowe Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego, Sądy Rejonowe, Starostwa Powiatowe, Urzędy Pracy i Urzędy Skarbowe. Co ciekawe, poza Starostwami Powiatowymi ani jedna instytucja nie posiadała właściwości terenowej zgodnej z podziałem administracyjnym na powiaty. Na poziomie lokalnym uwzględniono jedynie 3 instytucje: Urzędy Gmin (w tym Urzędy Miast), Oddziały Celne i Zamiejscowe Wydziały Sądów Rejonowych.

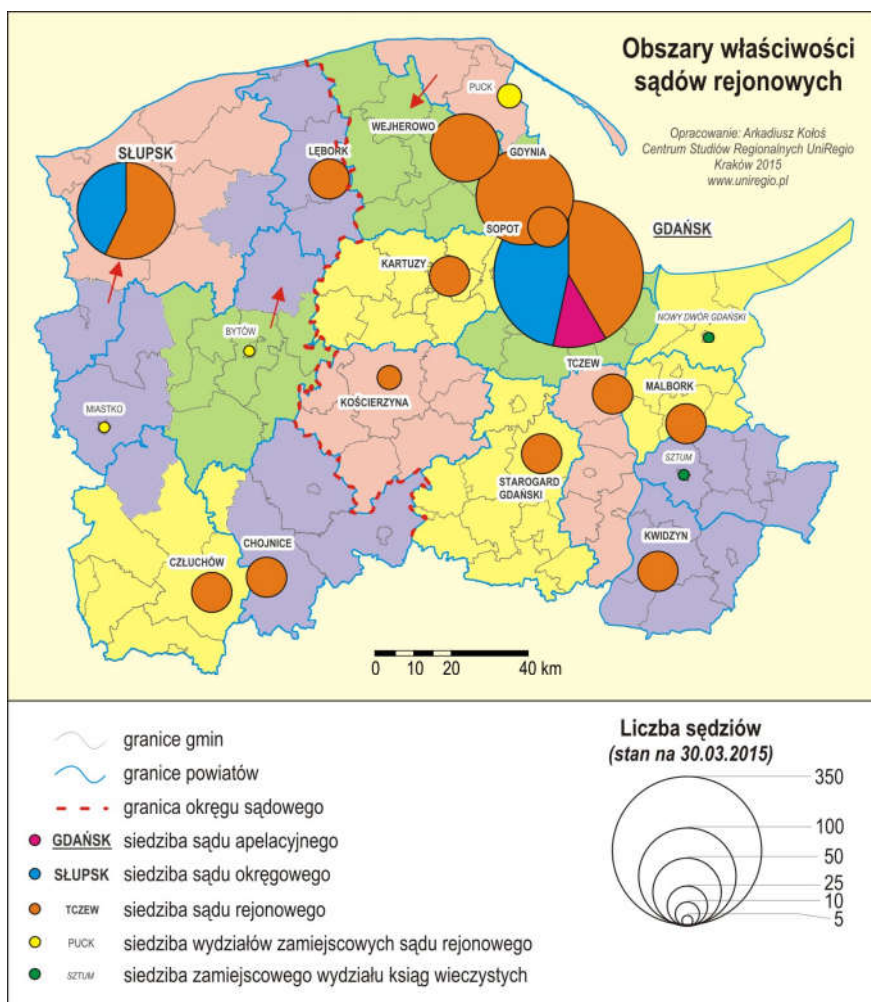
Ostatnia kolumna tabeli 7.6 zawiera wskaźnik liczby instytucji ważony ze względu na ich zasięg. Przyjęto, że szczebel administracyjny jest dwukrotnie ważniejszy niż poprzedni oraz dwukrotnie mniej istotny niż szczebel nadrzędny. W ten sposób siedzibę instytucji o znaczeniu ponadlokalnym przemnożono razy 2, subregionalnym razy 4, regionalnym razy 8 i krajowym razy 16. Skłonność instytucji administracyjnych do koncentracji uwypukla fakt, że tak skonstruowany wskaźnik zmienił ranking miast zaledwie w jednym przypadku: miejscami zamieniły się Malbork (będący siedzibą Archiwum Państwowego w Elblągu) i Chojnice.

Wśród miast województwa pomorskiego wyraźnie wyróżniały się trzy ośrodki grupujące znaczącą liczbę urzędów o zasięgu subregionalnym i regionalnym a także krajowym (78% siedzib). Były to Gdańsk, Gdynia i Słupsk. Warto porównać Gdynię i Słupsk: ta pierwsza była niewątpliwie miastem większym i posiadającym większy potencjał rozwojowy, ale to w Słupsku znajdowało się więcej urzędów, zwłaszcza o znaczeniu regionalnym.

Poza Słupskiem bardzo trudno wskazać w województwie pomorskim ośrodki o charakterze subregionalnym. Sześć ośrodków posiadało siedziby instytucji o charakterze subregionalnym (a czasem nawet regionalnym), ale jednocześnie zaledwie średni wskaźnik liczby instytucji (pomiędzy 16 a 33). Interesujące, że Kwidzyn proponowany w PZPW na ośrodek subregionalny posiadał tylko instytucje ponadlokalne i lokalne. Niemniej, wraz z pięcioma kolejnymi miastami można go było uznać za typowy ośrodek ponadlokalny (pod względem liczby urzędów), dzięki wskaźnikowi liczby instytucji powyżej 10.

Cztery miasta dysponujące wskaźnikiem o wartości pomiędzy 5 a 9 należy rozpatrywać w dwóch podgrupach. Pierwszą stanowiły Sopot i Pruszcz Gdański, gdzie niski wskaźnik wynikał z braku pewnych urzędów (Urzędów Pracy, Sądu Rejonowego w Pruszczu Gdańskim), co można jednak wytłumaczyć bliskością Gdańska i Gdyni i łatwym dostępem do ich infrastruktury społecznej. Z drugiej strony, w przypadku Nowego Dworu Gdańskiego i Sztumu, niski wskaźnik liczby instytucji świadczył

bardzo niekorzystnie o jakości pełnionych przez te miasta funkcji ponadlokalnych oraz z pewnością wpływał obniżająco na poziom życia ich mieszkańców.



**Rys. 7.10 Obszary właściwości sądów rejonowych oraz liczba sędziów w miastach w województwie pomorskim w 2015 roku**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Sądów Rejonowych, Okręgowych i Apelacyjnego (pозyskane ze stron internetowych sądów).

Kolejne 23 miasta (wartość wskaźnika pomiędzy 1 a 4) to typowe ośrodki lokalne. Pozytywnie wyróżniały się wśród nich miasta nadmorskie (dzięki terenowym Inspektoratom Rybołówstwa Morskiego) oraz Miastko dysponujące Wydziałami Zamiejscowymi Sądu Rejonowego w Słupsku<sup>27</sup> oraz Inspektoratem ZUS. Paradoksalnie oznaczało to, że Miastko posiadało lepiej rozwinięte funkcje ponadlokalne niż Nowy Dwór Gdański. Identyfikuje równocześnie problem przestrzeni społeczno-

<sup>27</sup> Od 1.07.2015 Miastko ponownie będzie siedzibą Sądu Rejonowego.

ekonomicznej Polski jakim jest niedostosowanie podziałów administracyjnych do sieci instytucjonalnych.

Prawie połowa (17) miast województwa pomorskiego dysponowała zaledwie jedną instytucją – urzędem gminy. Oznaczało to, że miasta te (pod względem administracyjnym) niczym się nie różnią od wsi – siedzib gmin.

Na tle powyższych rozważań interesujące byłoby przyrzeć się zatem delimitacjom niektórych instytucji, aby spróbować wytłumaczyć fakt niezgodności pomiędzy strukturą administracyjną państwa a strukturą organizacyjną instytucji. Lokalizacja urzędów musi częściowo wynikać z rachunku ekonomicznego – czyli minimalnej liczby klientów. Oczywistym jest zatem ograniczenie instytucji administracyjnych w siedzibach powiatów o zbyt małej liczbie mieszkańców. Decyzje takie powinny być jednak podejmowane po analizie innych czynników, w tym przede wszystkim kwestii osiągalności urzędów.

Na rycinie 7.13 zaprezentowano delimitację obszarów sądów rejonowych. Ponadto rycina ta zawiera wskaźnik wielkości sądów (liczbę sędziów danego sądu). W większości przypadków delimitacja obszarów sądowych (sądów rejonowych) nawiązywała do podziału administracyjnego na powiaty. Do 2012 roku istniały trzy istotne różnice w stosunku do podziału administracyjnego:

- brak sądów rejonowych w Sztumie i Nowym Dworze Gdańskim (były to najmniejsze powiaty ziemskie w województwie pomorskim); w ośrodkach tych istniały jedynie zamiejscowe wydziały ksiąg wieczystych,
- istnienie sądu rejonowego w Miastku, pomimo braku restytucji powiatu miastecckiego; wielkość rejonu sądowego była porównywalna z wielkością wspomnianych wcześniej powiatów nowodworskiego i sztumskiego.

W 2012 roku zlikwidowano najmniejsze sądy rejonowe (w Bytowie, Kościerzynie i Miastku). Od 1.01.2015 roku przywrócono sąd w Kościerzynie, a sądy w Bytowie i Miastku mają być przywrócone od 1.07.2015 roku. Analizując rozmieszczenie sądów widać wyraźnie, że stosowane są różne kryteria w różnych przypadkach. W niektórych obszarach utrzymuje się sądy rejonowe pomimo relatywnie małej liczby mieszkańców i braku powiatu (Miastko). Jednocześnie całe powiaty (nowodworski i sztumski) są pozbawione instytucji sądowej. Jednocześnie z części tych powiatów dojechanie do siedziby sądu (przykładowo z Krynicy Morskiej do Malborka lub z Dzierzgonia do Kwidzyna) jest bardzo trudne, zwłaszcza dla osób chcących skorzystać z transportu publicznego.



Rys. 7.11 Obszary właściwości sądu apelacyjnego w Gdańsku i sądów okręgowych w 2015 roku

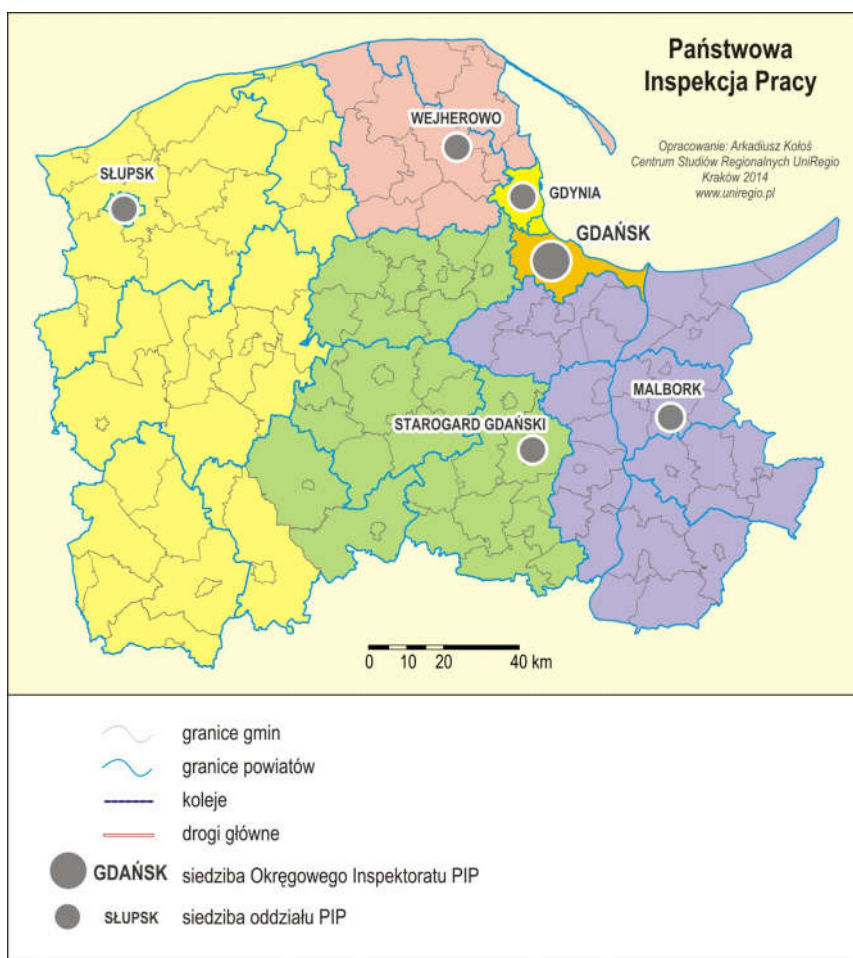
Źródło: <http://www.gdansk.sa.gov.pl/struktura-administracyjna/zasieg-terytorialny>, dostęp: 21.03.2015



Rys. 7.12 Obszary właściwości sądów pracy w województwie pomorskim w 2015 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Sądów Rejonowych, Okręgowych i Apelacyjnego (pозyskane ze stron internetowych sądów).

Zagadnienie to wpisuje się w szerszą agendę cyfrową Unii Europejskiej jako jeden z istotnych wymiarów Strategii Europa 2020 i przekłada się na odpowiednie programy na poziomach krajowym (np. Program Operacyjny Polska Cyfrowa – POPC 2014-2020) i regionalnym. Przyjęcie specjalnego programu POPC 2014-2020 wynikało z uznania przez Radę Europejską oraz Komisję Europejską, że Polska – mimo pozytywnych przemian – wciąż pozostaje w tyle za średnim dla krajów UE poziomem dostępności do sieci szerokopasmowych i wykorzystaniem Internetu w administracji publicznej (e-administracja).



**Rys. 7.13. Obszary działania oddziałów Państwowej Inspekcji Pracy w 2015 roku**

Źródło: opracowanie własne.

Zasięgi działania oddziałów Państwowej Inspekcji Pracy prezentuje rycina 7.13. W tym przypadku zadbano przede wszystkim o to, aby obszary były porównywalne ludnościowo. W efekcie uzyskano podział ze skrajnie złą dostępnością z subregionu chojnickiego. Gdyby delimitacja ta była

przeprowadzona z uwzględnieniem problemu dostępności, to właśnie w Chojnicach powinien mieścić się jeszcze jeden oddział PIP.

Podobny podział funkcjonuje w oświacie. Podział gdańskiego Kuratorium Oświaty na delegatury przedstawia rycina 7.14. Tutaj również „brakowało” delegatury w części południowo-zachodniej województwa. Jest to o tyle dziwne, że w innych województwach kształt delegatur był niewielki i dopasowany do istniejących powiazań (np.: delegatura nowotarska w województwie małopolskim obejmujące jedynie powiat nowotarski i tatrzański).



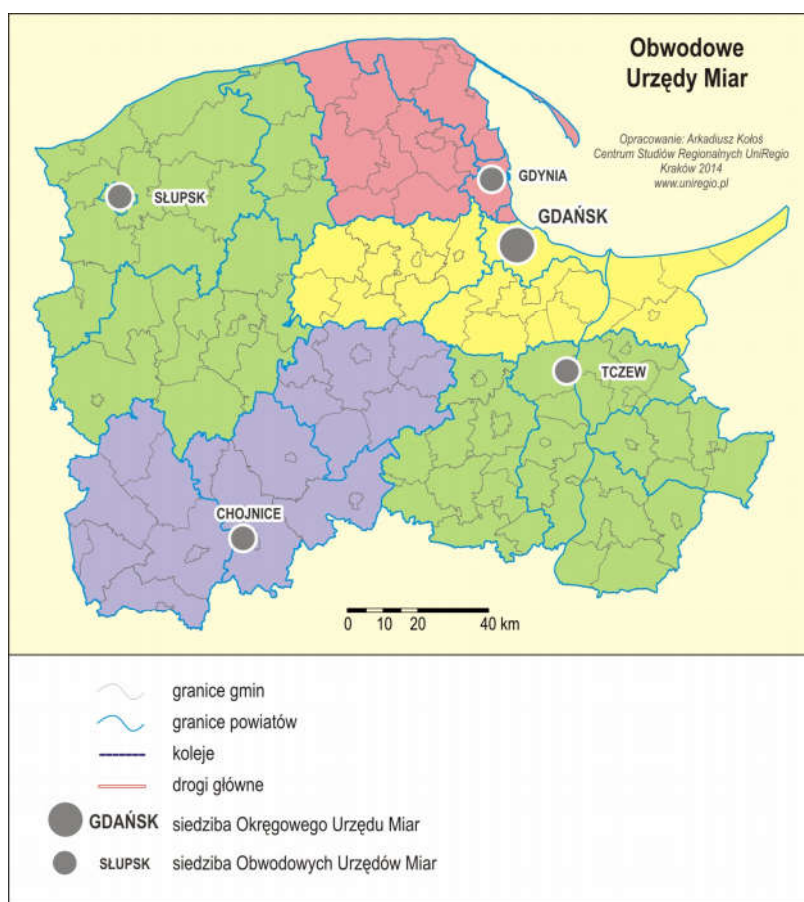
Rys. 7.14 Obszary działania Kuratorium Oświaty i jego delegatur w 2015 roku

Źródło: opracowanie własne.

Interesujący był przykład delimitacji Okręgowego Urzędu Miar na obwoły. Należy zaznaczyć, że siedziby okręgów Urzędu Miar (podobnie jak Sądy Apelacyjne) mieszczą się jedynie w 9

największych ośrodkach Polski. Okręgowy Urząd Miar w Gdańsku obejmuje swoim obszarem województwa pomorskie i warmińsko-mazurskie i dzieli się na 9 obwodów. Teren województwa pomorskiego podzielony jest na 5 części (rys. 7.15). Był to prawdopodobnie najlepiej dopasowany subregionalny podział administracyjny województwa do realnych ciężarów i kierunków powiązań w województwie pomorskim.

Na koniec niniejszego przeglądu warto zwrócić uwagę na podział administracyjny nawiązujący nie do granic antropogenicznych, ale przyrodniczych – działów wodnych. To oczywiście podział na Zarządy Gospodarki Wodnej (rys. 7.16). RZGW w Gdańsku obejmowało prawie całe województwo pomorskie, większość województwa kujawsko-pomorskiego oraz fragment warmińsko-mazurskiego. Z drugiej strony zachodnie części powiatów bytowskiego i słupskiego podlegały RZGW w Szczecinie, a zachodnie krańce powiatu człuchowskiego oraz kilka sołectw z gminy Miastko – RZGW w Poznaniu.

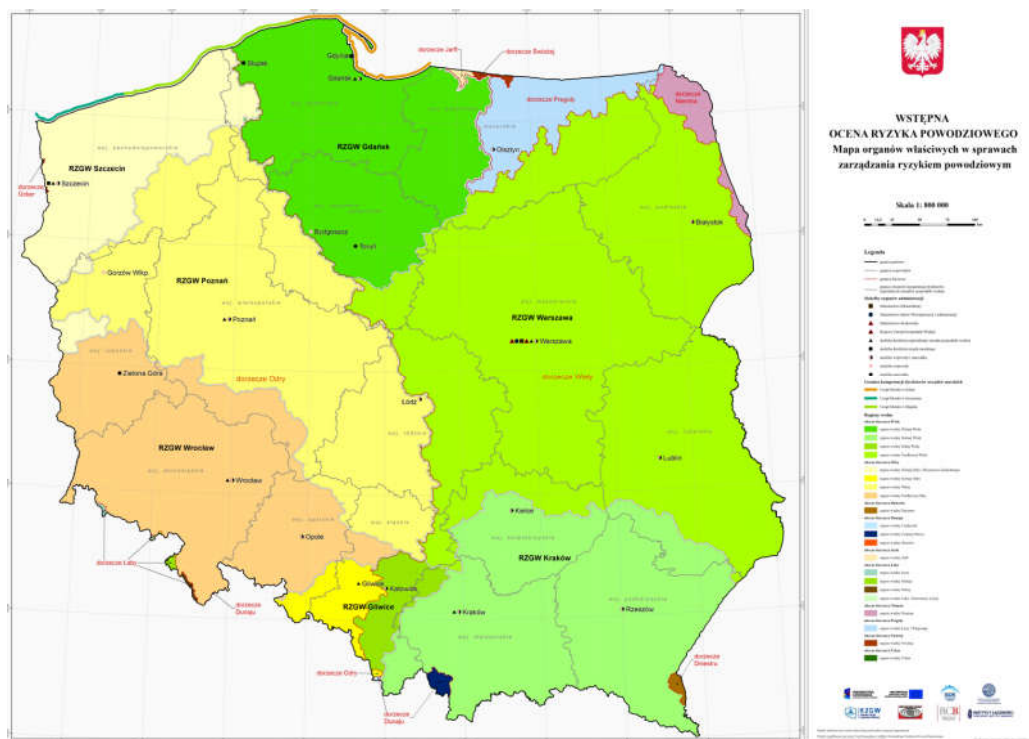


**Rys. 7.15** Obszary działania Obwodowych Urzędów Miar w województwie pomorskim w 2015 roku

Źródło: opracowanie własne.



Podsumowując rozważania dotyczące usług administracyjnych należy podkreślić istotną rolę Gdańska jako ośrodka administracyjnego o charakterze metropolitalnym i zasięgu obejmującym znaczną część północnej Polski. Dwa kolejne miasta (Słupsk i Gdynia) pełniły w województwie rolę regionalną, w niektórych przypadkach (Urząd Morski) wykraczającą nawet poza województwo. Słupsk był poza tym niekwestionowaną stolicą administracyjną subregionu północno-zachodniego obejmującego powiaty słupski, bytowski i lęborski.



**Rys. 7.16 Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej na tle podziału wojewódzkiego**

Źródło: [http://www.kzgw.gov.pl/files/file/Materialy\\_i\\_Informacje/WORP/Polska/4.jpg](http://www.kzgw.gov.pl/files/file/Materialy_i_Informacje/WORP/Polska/4.jpg), dostęp 18.03.2015.

Rozmieszczenie instytucji administracyjnych potwierdza, że w województwie pomorskim brakuje ukształtowanych ośrodków subregionalnych w południowej części województwa. Właściwie każde miasto pełni tam pojedyncze funkcje subregionalne. Stan taki ma oczywiście wady (rozproszenie funkcji, słaba dostępność do siedzib usług administracyjnych), ale i zalety (większą efektywność działania, promowanie policentrycznej sieci osadniczej). Warto w tym miejscu podkreślić, że o ile bezcelowe byłoby proponowanie jakiegoś sztucznego „dopasowywania” struktur administracyjnych, to z drugiej strony chęć wzmocnienia roli subregionalnej wybranych ośrodków powinna (konsekwentnie) nieść ze sobą kreowanie nowych oddziałów czy delegatur. Przykładem mogą być Chojnice (a dokładniej zespół miejski Chojnice-Człuchów), którego rangę subregionalną

można by podkreślić umiejscawiając tam delegaturę Kuratorium Oświaty a zwłaszcza oddział Państwowej Inspekcji Pracy. Samorząd województwa powinien poprzeć odpowiednie starania samorządu lokalnego w tej sprawie.

Podobny problem obserwowany jest na poziomie miast powiatowych, gdzie najmniejsze spośród nich posiadają stanowczo zbyt mały wachlarz instytucji administracyjnych. Mieszkańcy tych powiatów są często podwójnie skrzywdzeni: najpierw brakiem urzędu (np.: sądu rejonowego) w swoim mieście, a ponadto często bardzo złą dostępnością do siedziby swojego urzędu w sąsiednim powiecie.

W sensie administracyjnym rola małych miast jest tożsama z rolą wsi – siedzib gmin wiejskich. Wyróżniały się jedynie miasta nadmorskie, pełniące specyficzne funkcje związane z gospodarką morską oraz Miastko – spełniające *de facto* część funkcji powiatowych w zachodniej części powiatu bytowskiego.

## 7.5. Szkolnictwo ponadgimnazjalne

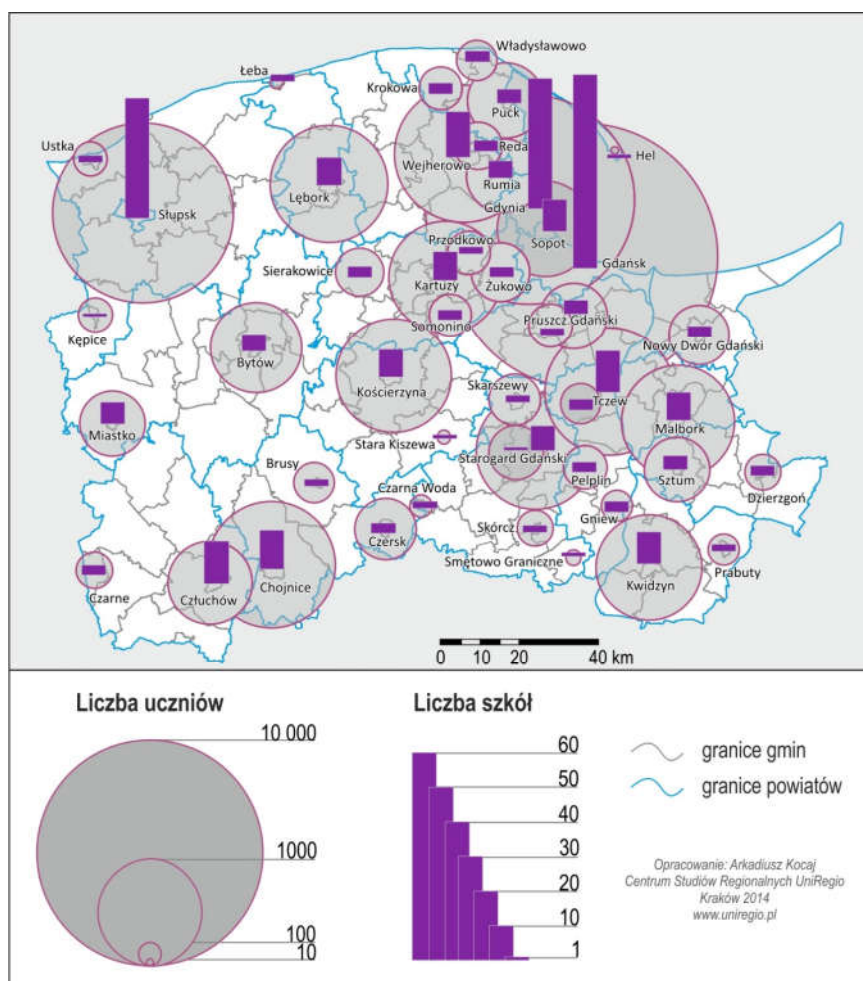
W województwie pomorskim w 2013 roku funkcjonowało 321 szkół ponadgimnazjalnych – liceów ogólnokształcących, średnich szkół zawodowych i zasadniczych szkół zawodowych, istniejących jako samodzielne jednostki lub jako zespoły szkół, w których w tym czasie uczyło się łącznie 73 303 uczniów<sup>28</sup> (rys. 7.17). Wśród szkół ponadgimnazjalnych większość stanowią licea ogólnokształcące (132 szkoły). Na drugim miejscu pod względem liczby szkół znalazły się średnie szkoły zawodowe (114 szkół), natomiast najmniej liczne były zasadnicze szkoły zawodowe (75 szkół). Pod względem liczby uczniów w poszczególnych typach szkół zauważa się, iż uczniowie liceów i średnich szkół zawodowych mają zbliżony udział w populacji uczniów szkół ponadgimnazjalnych – odpowiednio 41,9% i 41,1%, natomiast uczniowie zasadniczych szkół zawodowych stanowią jedynie 17,0% ogółu uczniów. Licea ogólnokształcące znajdują się w 37 gminach, średnie szkoły zawodowe w 43 gminach, natomiast zasadnicze szkoły zawodowe w 40 gminach województwa pomorskiego.

W 2013 roku najwięcej liceów ogólnokształcących znajdowało się w Trójmieście, przy czym zdecydowanie pod tym względem dominował Gdańsk (31 liceów), natomiast w Gdyni i w Sopocie szkół tego typu było odpowiednio 16 i 6. Jednocześnie Gdańsk i Gdynia dominują w województwie pomorskim pod względem liczby uczniów w liceach, ponieważ uczyło się w nich odpowiednio 7 369 i 4 995 uczniów. Również Słupsk jest dużym ośrodkiem szkolnictwa licealnego w regionie z liczbą szkół 13 oraz liczbą uczniów 2 207. Innymi znaczącymi ośrodkami szkolnictwa ogólnokształcącego są

---

<sup>28</sup> bez szkół specjalnych i dla dorosłych

Wejherowo (5 liceów) oraz Kartuzy, Chojnice, Kwidzyn i Malbork. We wszystkich wymienionych gminach naukę w liceach pobiera ponad 1000 uczniów, z wyjątkiem Kwidzyna. W przypadku Rumi, Człuchowa, Lęborka, Starogardu Gdańskiego i Tczewa do takiej samej liczby szkół (po 3 licea) uczęszcza zróżnicowana liczba uczniów, która zawiera się w przedziale od 481 dla Człuchowa do 1208 dla Starogardu Gdańskiego. Do mniejszych ośrodków szkolnictwa licealnego, gdzie liczba licealistów przekroczyła 500 osób, zaliczyć można pozostałe miasta powiatowe: Pruszcz Gdański i Kościerzynę. Inne miejscowości są znacznie mniejszymi ośrodkami szkolnictwa licealnego.

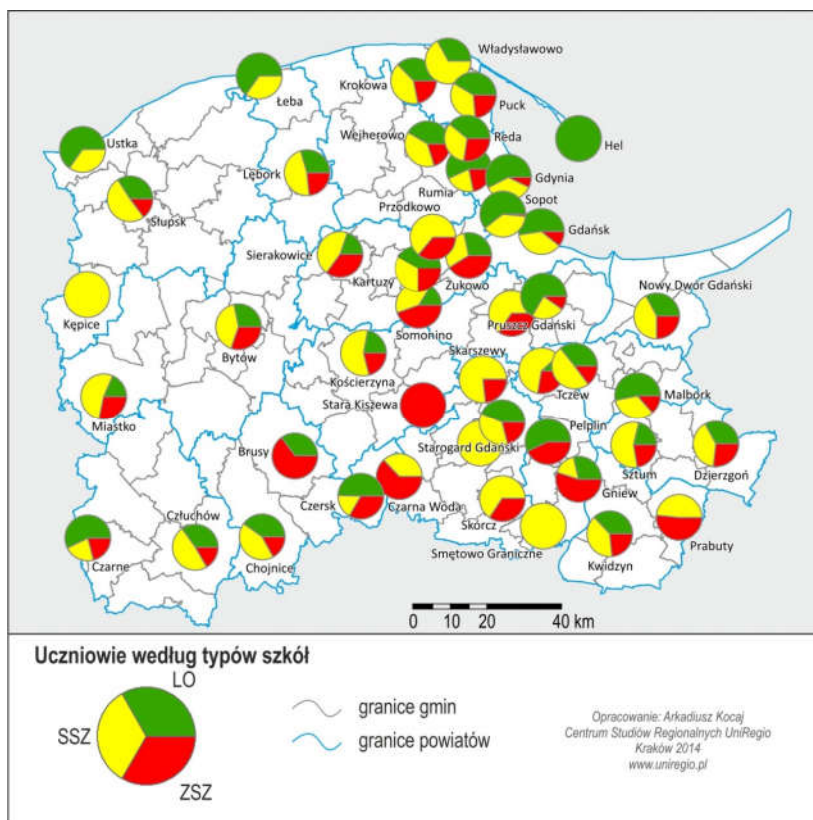


Rys. 7.17 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim

Źródło: opracowanie własne.

Tak jak w przypadku liceów ogólnokształcących, tak i w zakresie średnich szkół zawodowych uwidacznia się wiodąca rola Gdańska, Gdyni i Słupska zarówno pod względem liczby szkół, jak i liczby uczniów. W Gdańsku i Gdyni znajduje się po 16 szkół tego typu (naukę pobiera w nich odpowiednio

5 191 i 3 060 uczniów), natomiast w Słupsku mieści się 11 szkół z liczbą uczniów na poziomie 3 296 osób. Na czwartym miejscu pod względem liczby szkół średnich zawodowych znajduje się Człuchów, jednak pod względem liczby uczniów miasto to znajduje się na dalszym miejscu. Do znaczących ośrodków szkolnictwa średniego zawodowego zaliczyć można również Tczew (5 szkół), Wejherowo, Chojnice (po 4 szkoły), Lębork i Kościerzynę (po 3 szkoły). Liczba uczniów szkół średnich zawodowych w tych gminach przekracza 1000 osób. Nieco mniejszymi ośrodkami szkolnictwa średniego zawodowego są Starogard Gdański (979 uczniów), Kwidzyn (864 uczniów), Kartuzy (846 uczniów), Malbork (842 uczniów), Sopot (699 uczniów), Bytów (698 uczniów) oraz gmina wiejska Starogard Gdański (591 uczniów). Warto podkreślić fakt, iż w ostatniej z wymienionych gmin zlokalizowana jest tylko jedna szkoła średnia zawodowa. Siedem gmin charakteryzuje się mniejszą niż 1000 liczbą uczniów szkół analizowanego typu kształcenia. Są to Prabuty, Ustka, Czarne, Smętowo Graniczne, Czarna Woda, Gniew i Łeba. W przypadku trzech ostatnich wymienionych gmin, liczba uczniów nie przekracza 50 osób.



**Rys. 7.18 Struktura szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim**

LO – liceum ogólnokształcące, SSZ – średnia szkoła zawodowa, ZSZ – zasadnicza szkoła zawodowa

Źródło: opracowanie własne.

Pewną odrębność w stosunku do omówionych wyżej szkół średnich wykazuje rozmieszczenie zasadniczych szkół zawodowych. Najwięcej szkół tego typu (10) znajduje się w Słupsku, więcej niż w Gdańsku i Gdyni (odpowiednio 8 i 5). Jednak pod względem liczby uczniów kolejność jest odmienna. Gdańsk zdecydowanie dominuje pod tym względem na tle pozostałych jednostek (1 502 uczniów). Słupsk z liczbą uczniów 954 zajmuje drugie miejsce, natomiast Gdynia (620 uczniów), dopiero szóste. Pod względem liczby placówek wyróżniają się także Wejherowo, Tczew (po 4 szkoły), Chojnice i Kościerzyna (po 3 szkoły). Wszystkie wymienione gminy – poza Tczewem – przekraczają liczbę 500 uczniów zasadniczych szkół zawodowych. Zwraca uwagę duże zróżnicowanie wielkości poszczególnych szkół zawodowych, szczególnie widoczne w grupie miejscowości, gdzie znajduje się tylko jedna taka placówka oświatowa. Liczba osób uczących się w nich zawiera się w przedziale od 25 do 586 uczniów.

Nawiązując do rozmieszczenia ludności w województwie pomorskim, większość szkół ponadgimnazjalnych koncentruje się we wschodniej, bardziej zurbanizowanej, części województwa, a zwłaszcza w obszarze metropolitalnym Trójmiasta. W zachodniej części regionu ze względu na większe odległości, rzadką sieć osadniczą i układ komunikacyjny, dostępność do szkół ponadgimnazjalnych jest mniejsza, może z wyjątkiem Słupska (rys. 7.20).

Można zaobserwować pewne zróżnicowanie struktury szkół ponadgimnazjalnych w przestrzeni województwa. W miastach aglomeracji trójmiejskiej i w ośrodkach jej obrzeża przeważają licea ogólnokształcące. Znaczny odsetek populacji uczniów szkół ponadgimnazjalnych uczęszczających do średnich szkół zawodowych widoczny jest na obszarze południowo-wschodniej części regionu (rys. 7.18). W województwie pomorskim znajdują się również gminy, gdzie zlokalizowana jest wyłącznie szkoła średnia zawodowa. Dotyczy to gminy miejsko-wiejskiej Kępice (szkoła w Warcinie) oraz gmin wiejskich Smętowo Graniczne (szkoła w Smętowie Granicznym) i Starogard Gdański (szkoła w Owidzu). Przewaga uczniów zasadniczych szkół zawodowych charakteryzuje niektóre gminy miejsko-wiejskie i wiejskie, szczególnie położone w południowej części województwa. W jednej pomorskiej (Stare Kiszewo) 100% uczniów ponadgimnazjalnych to uczniowie zasadniczej szkoły zawodowej. (rys. 7.18).

## 8. Dostępność usług – model potencjału

*Robert Guzik*

Celem tej części opracowania jest pokazanie dostępności do usług w województwie pomorskim z wykorzystaniem modelu potencjału. Klasyczne miary i wskaźniki poziomu życia obliczane w odniesieniu do jednostek administracyjnych tylko w niewielkim stopniu oddają faktyczną dostępność. Na przykład niska, choć taka sama liczba lekarzy na 1000 mieszkańców w gminach wiejskich graniczących z dużymi miastami i w gminach peryferyjnie położonych to dwa zupełnie różne poziomy dostępności do służby zdrowia. Wyjście poza układ granic administracyjnych, które oferuje model potencjału pozwala to uwzględnić, a na dodatek wziąć pod uwagę możliwe alternatywy. Trzymając się przykładu dostępności do służby zdrowia mierzonej liczbą lekarzy w przypadku gminy Kosakowo, model potencjału uwzględnia możliwość docierania z Kosakowa zarówno do Gdyni, Rumi, Redy jak i Pucka, tak naprawdę uwzględnia dostępność do wszystkich ośrodków tyle, że im dalej są one położone tym ich wpływ na dostępność maleje. W tym badaniu posłużono się koncepcją ilorazu potencjału czyli każdorazowo potencjał jakiejś usługi dzielono przez potencjał popytu na nią (najczęściej wyrażany liczbą mieszkańców) i w ten sposób uzyskano łatwy w odbiorze i interpretacji wskaźnik, gdzie wartość 1 oznacza średnią dostępność dla badanego układu; poniżej jeden „niedobór dostępności”, zaś powyżej jedności jej „nadmiar”.

Potencjał liczono dla punktów reprezentujących miasta i gminy wiejskie, przy czym wzięto pod uwagę także gminy graniczących z województwem pomorskim powiatów sąsiednich województw. Uwzględnienie pogranicznych terenów podyktowane jest zarówno faktem, że znajdują się tam ważne dla mieszkańców granicznych powiatów województwa pomorskiego ośrodki usługowe (np. Elbląg), ale także przez wzgląd że w drugą stronę – miasta województwa pomorskiego są ośrodkami usługowymi dla leżących poza granicami regionu terenów. Opór odległości uwzględniony

w modelu potencjału sprawia, że włączanie większej liczby powiatów niż tylko te graniczne ma niewielki wpływ na wartości potencjału w obrębie badanego województwa.

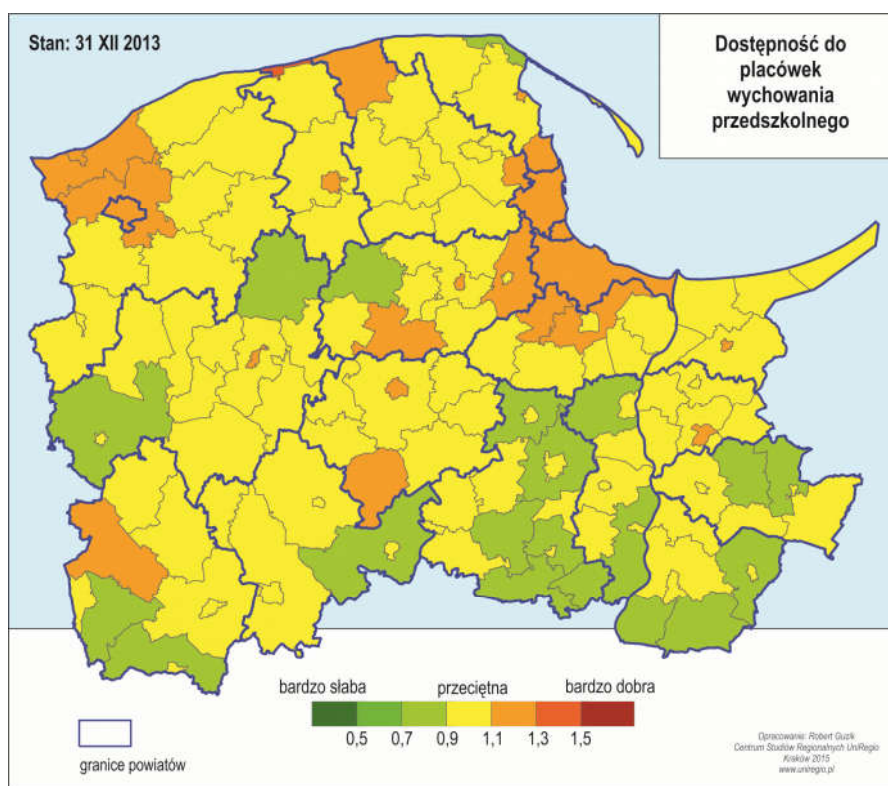
W odróżnieniu od pozostałych rozdziałów niniejszego opracowania zawarta tutaj analiza obejmuje także obszary wiejskie. Należy mieć na uwadze, że miasta są węzłami sieci osadniczej i spełniają w niej określone funkcje centralne, w tym obsługi otaczających obszarów wiejskich. Należy podkreślić, że dobra dostępność usług w miastach także dla mieszkańców otaczających obszarów i innych miast tworzy istotne powiązania o charakterze funkcjonalnym, które przekładają się bezpośrednio na poziom życia – wiele placówek usługowych aby funkcjonować potrzebuje określoną liczbę konsumentów – a tą zapewnia włączenie w system usługowy miasta klientów spoza jego granic, a także pośrednio poprzez wpływ na rozwój gospodarczy, efekty dochodowe itd. Dobra dostępność usług z perspektywy otaczających miasta obszarów ma więc nie tylko znaczenie dla ich poziomu życia, ale także dla miast.

Dla zbadania poziomu dostępności usług i jego zróżnicowania wybrano zestaw 10 usług lub grup usług (4 rynkowe i 6 publicznych) o różnym poziomie centralności (występujące na poziomie subregionalnym, ponadlokalnym – powiatowym oraz lokalnym). Oprócz analizy dostępności poszczególnych usług stworzono trzy wskaźniki syntetyczne – odrębnie dla usług rynkowych, publicznych oraz wskaźnik sumaryczny dla wszystkich usług. Miary syntetyczne budowano jako proste (nieważone) sumy wartości ilorazów potencjału. Dane o rozmieszczeniu placówek pozyskano przez kompilacje źródeł statystycznych (BDL GUS) oraz rejestrów publicznych (np. REGON) i o charakterze komercyjnym (bazy teleadresowe podmiotów gospodarczych).

### **8.1. Usługi publiczne**

W skład usług publicznych wchodzi usługi świadczone bądź finansowane przez sektor publiczny, które są wynikiem zgody społecznej, że powinny być dostępne dla wszystkich bez względu na dochód. Dostępność do nich powinna być w miarę możliwości równa, a przyrost korzystających nie powinien pogarszać ich jakości (Czapiewski 2011). Najważniejszymi, a zarazem najczęściej badanymi z perspektywy ich dostępności są usługi publiczne związane z ochroną zdrowia, edukacją i administracją publiczną. Na potrzeby niniejszej analizy wybrano pięć usług, które przedstawiono w tabeli 8.1 wraz z informacją o miernikach i wskaźnikach użytych do budowy modelu potencjału. W przypadkach kiedy model opierano na więcej niż jednym wskaźniku podaży – efektem końcowym badania była średnia ze wskaźników ilorazu potencjału.

Spośród badanych usług, najbardziej wyrównana w skali regionu był dostępność do przedszkoli (rys. 8.1). Wynika to zarówno z faktu, że różnice w poziomie wyposażenia gmin w ten placówek są niewielkie a ponadto, występują one we wszystkich gminach, więc nie odzwierciedlają typowych dla większości usług linii podziału miasta – obszary wiejskie. Najlepszą dostępnością przedszkoli odznaczały się miasta Łeba (wskaźnik 1,38) oraz Sopot (1,30), a największym zwartym regionem o dobrej dostępności jest Trójmiasto wraz z przyległymi gminami wiejskimi. Najśłabszą dostępność odnotowano dla części wiejskiej gminy Miastko (wskaźnik 0,73) a największa koncentracja gmin o słabszej niż przeciętnie dostępności do przedszkoli występuje w południowej części województwa (powiat starogardzki, kwidzyński).



**Rys. 8.1 Dostępność do placówek przedszkolnych**

Źródło: opracowanie własne.

O wiele większe zróżnicowanie odnotowano dla dostępności liceów ogólnokształcących (rys. 8.2). Najlepszą dostępnością liceów cechowały się Słupsk, Kartuzy, Gdynia i Sopot, zaś lepszą niż przeciętnie wszystkie gminy miejskie, w których występuje ten typ szkół. Słaba dostępność jest wynikiem oddalenia gmin od miejscowości z liceami, przy jednocześnie dużym potencjale popytu (osób w wieku 15-19 lat). Dostępność liceów, a także tutaj niebadanych innych typów szkół

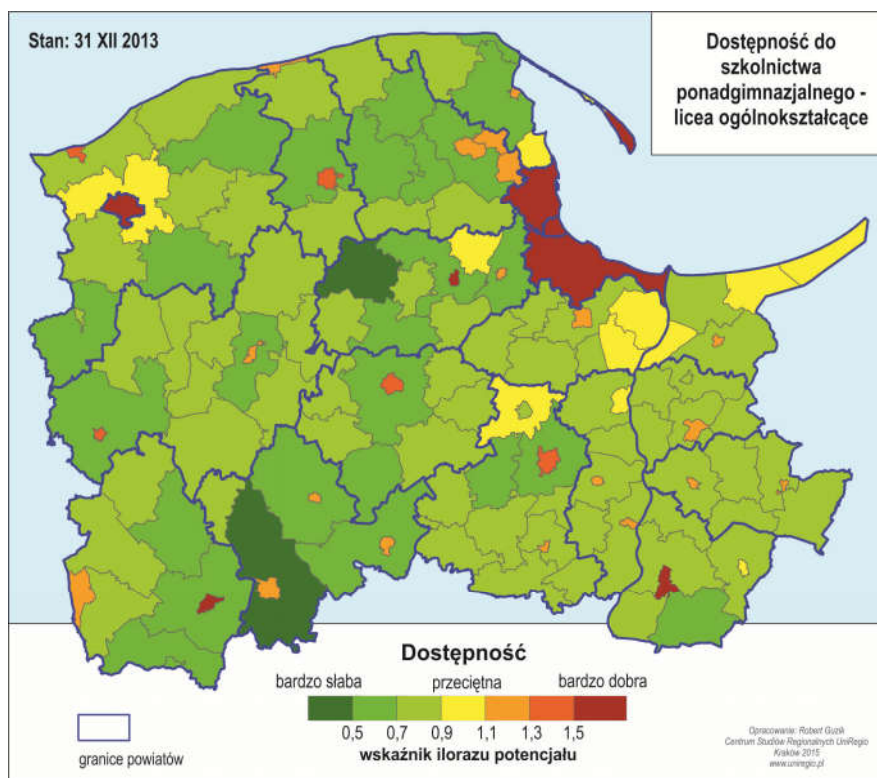


ponadgimnazjalnych, jest funkcją odległości od miejscowości szkolnych i jest typem usługi, który znacznie faworyzuje miasta.

**Tab. 8.1 Usługi publiczne wybrane do badania za pomocą modelu potencjału**

Usługa publiczna		Wskaźnik podaży	Wskaźnik popytu
Edukacja	wychowanie przedszkolne	a) liczba miejsc w przedszkolach; b) liczba przedszkoli	liczba mieszkańców w wieku 3-6 lat
	szkolnictwo ponadgimnazjalne	a) liczba liceów ogólnokształcących b) liczba uczniów w liceach ogólnokształcących	liczba mieszkańców w wieku 15-19 lat
	szkolnictwo wyższe	a) liczba szkół b) liczba studentów	liczba mieszkańców w wieku 20-24 lat
Kultura	biblioteki	a) liczba placówek b) liczba wolumenów	liczba mieszkańców
Ochrona zdrowia	przychodnie i placówki służby zdrowia	a) liczba przychodni b) liczba oddziałów szpitali i klinik c) liczba szpitalnych oddziałów ratunkowych SOR d) liczba udzielonych porad e) liczba lekarzy f) liczba dentyków	liczba mieszkańców

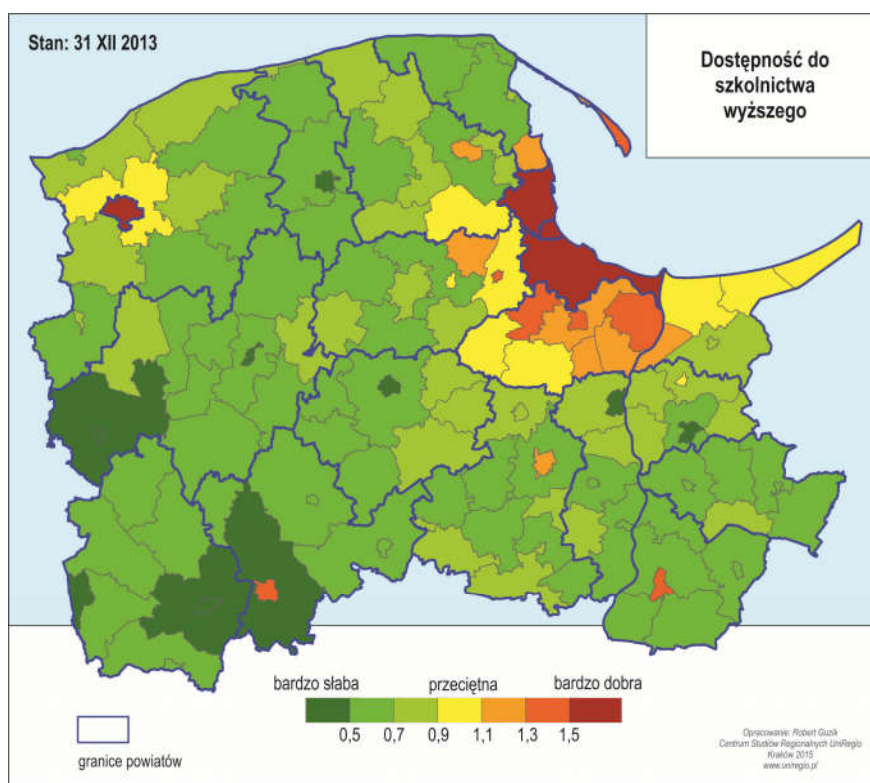
Źródło: opracowanie własne.



**Rys. 8.2. Dostępność do liceów ogólnokształcących**

Źródło: opracowanie własne.

Usługą o najwyższym poziomie centralności występująca na najwyższych poziomach hierarchii usług i hierarchii osadniczej są szkoły wyższe (rys. 8.3). Absolutna dominacja Gdańska jako ośrodka akademickiego w tej części kraju przekłada się na bardzo dobrą dostępność w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta, co po części jest także zasługą pozostałych ośrodków szkolnictwa wyższego w tej części regionu – zwłaszcza Gdyni i Sopotu. Wyraźnie zaznacza się drugi ośrodek akademicki województwa – Słupsk, a pozostałe z racji ich niewielkiego znaczenia (mierzonego liczbą studentów) podnoszą dostępność tylko lokalnie (np. Starogard Gdański, Chojnice, Kwidzyn) – ich potencjał podnosi dostępność tylko w gminach, w których są te szkoły zlokalizowane. Wynika to z dysproporcji między Gdańskiem a tymi ośrodkami – Gdańsk ma ponad 100-krotnie wyższy potencjał od tych miast, co sprawia, że dostępność potencjałowa jest tutaj funkcją odległości do Gdańska, a następnie odległości do Słupska, Koszalina i Elbląga, które w największym stopniu wpływają na obraz dostępności.

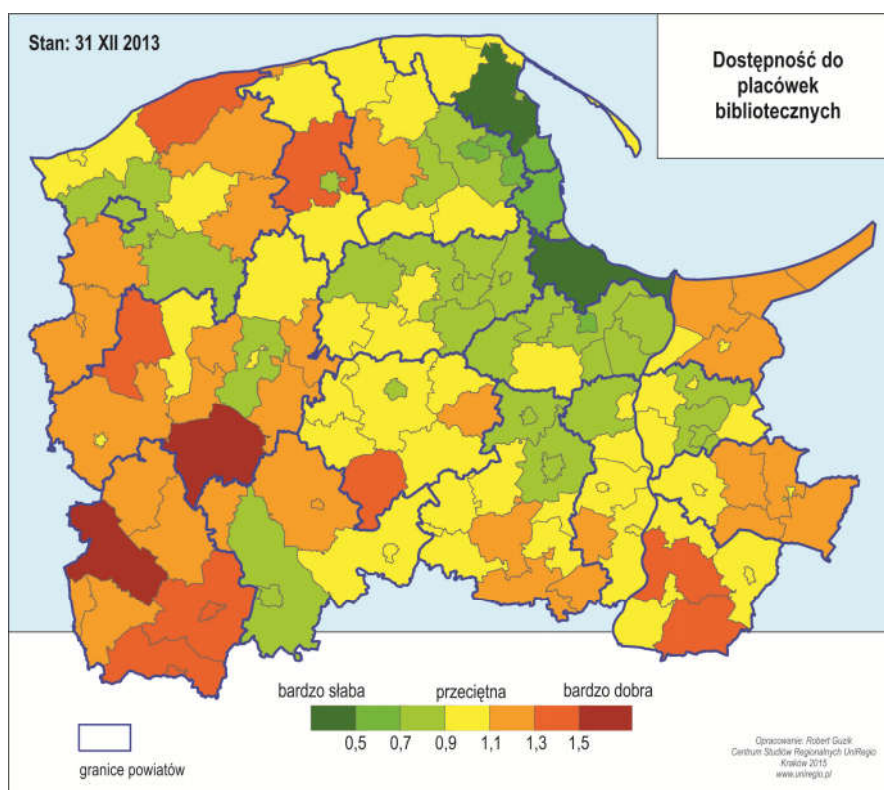


**Rys. 8.3 Dostępność do szkolnictwa wyższego**

Źródło: opracowanie własne.

Interesującym i dość zaskakującym obrazem dostępności charakteryzują się usługi publiczne, które odznaczają się pewną równomiernością w rozmieszczeniu, która w zestawieniu z

nierównomiernym rozmieszczeniem ludności (potencjał ludnościowy) daje podobny obraz jak pokazana dostępność do placówek bibliotecznych (rys. 8.4). Co ciekawe, prezentowany wskaźnik jest średnią z dostępności do bibliotek i do ich księgozbioru i są one wysoko skorelowane. Najstabszą dostępnością tak do placówek bibliotecznych jak i pod względem dostępnych w nich wolumenów odznaczały się Gdańsk oraz część wiejska gminy Puck. Warto zwrócić uwagę, że ogólnie większe miasta cechują się słabszą dostępnością bibliotek, ale nie jest to absolutną regułą – pozytywnie wyróżniają się tutaj Człuchów i Kwidzyn. Pokazany wskaźnik można też interpretować inaczej jako wskaźnik efektywności i wtedy jeśli umieścimy dwie tak samo wyposażone biblioteki w dwóch gminach o różnej wielkości to ta w mniejszej gminie będzie mieć lepszą pomierzoną dostępność (jak na mapie 10.1.4), ale ta druga może być bardziej efektywna. Wskazuje to na potrzebę uwzględniania większej liczby czynników przy takiej analizie – na przykład liczby wypożyczonych książek.

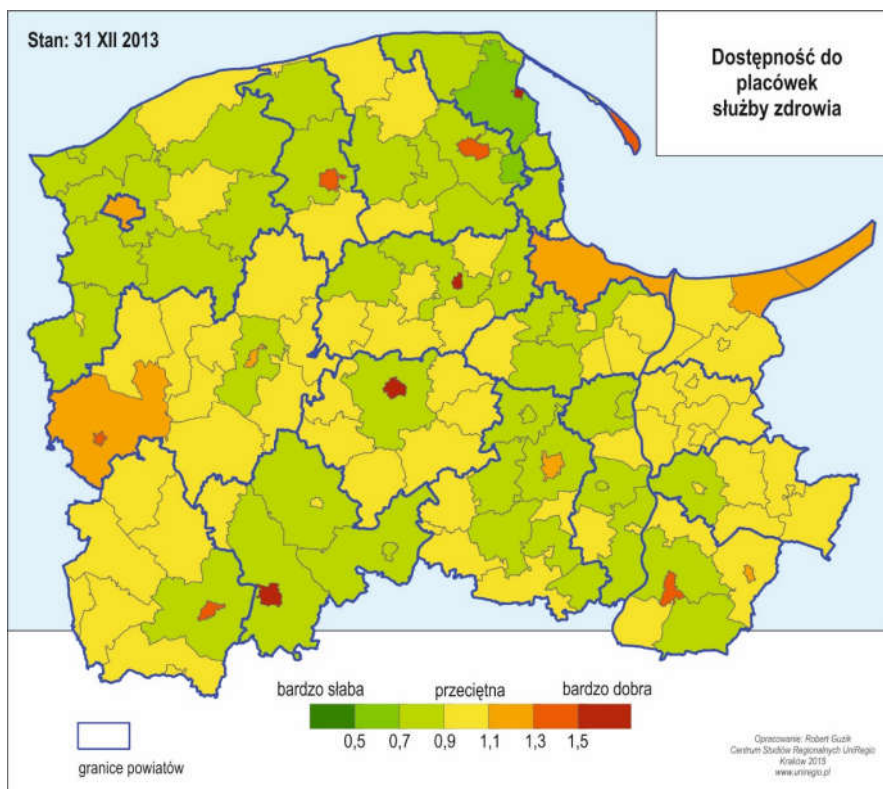


**Rys. 8.4 Dostępność do placówek bibliotecznych**

Źródło: opracowanie własne.

Mierzona ilorazem potencjału dostępność do służby zdrowia (rys. 8.5), będąca uśrednionym wskaźnikiem siedmiu komponentów dostępności, w największym stopniu zależy od rozmieszczenia szpitali i ich poziomu specjalizacji i zaawansowania. Ich obecność, oprócz samego występowania,

liczby oddziałów przekłada się także na liczbę lekarzy czy udzielnych porad. Najlepszą dostępnością do służby zdrowia (tak mierzoną) cieszą się średniej wielkości miasta, w których zlokalizowano duże szpitale dzięki czemu odnotowano znaczną przewagę potencjału usług medycznych nad potencjałem ludnościowym (np. Chojnice, Kartuzy, Kościerzyna, Puck). Wysokim potencjałem odznaczają się także największe ośrodki usług medycznych w regionie Gdańsk i Słupsk. Względnie słabą dostępnością cechują się gminy turystycznych powiatów puckiego i słupskiego, a przecież w potencjale popytu uwzględniono tylko stałych mieszkańców, gdyby doliczyć turystów to poziom dostępności byłby tam jeszcze niższy.



**Rys. 8.5 Dostępność do placówek służby zdrowia**

Źródło: opracowanie własne.

## 8.2. Usługi rynkowe

Pozostałe usługi, które nie są świadczone jako usługi publiczne zaliczają się do usług rynkowych. Obejmują one większość działalności sektora usług. Określenie ich mianem rynkowych wskazuje w otwartych gospodarkach na istotną rolę popytu jako czynnika odpowiedzialnego za ich rozwój i rozmieszczenie. Do badania wybrano cztery typy usług (tab. 8.2) reprezentujących różne ich rodzaje tak w sensie przedmiotowym jak i w odniesieniu do ich pozycji w hierarchii usług i hierarchii

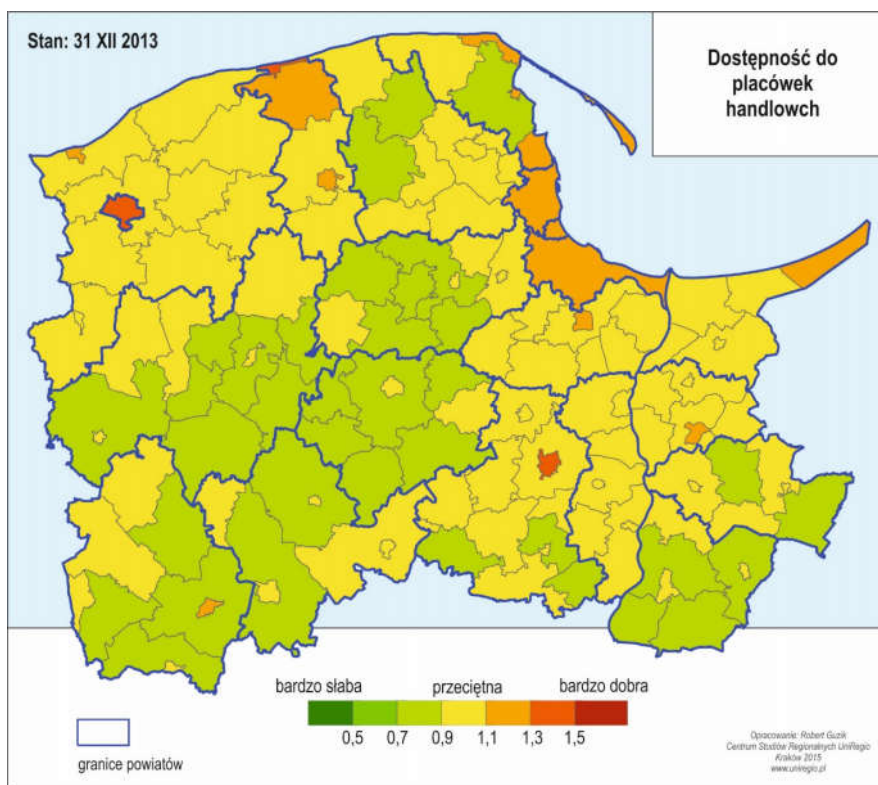
osadniczej. Koncepcja hierarchiczności usług wprost nawiązuje do koncepcji ośrodków centralnych Waltera Christallera – wynika z niej, że każda usługa z jednej strony potrzebuje jakiejś minimalnej liczby konsumentów żeby mogła funkcjonować (ranga – obszar rynkowy), a z drugiej strony posiada swój zasięg – czyli odległość z jakiej konsumenci są skłonni się przemieszczać aby z niej skorzystać. Rozmieszczeniem usług w przestrzeni rządzi zasada centralizacji, która wynika z optymalizacji sumy podróży wszystkich konsumentów oraz koncentracji – jeśli usługi będą blisko siebie dalsza optymalizacja sumy podróży zostanie osiągnięta. W uproszczeniu można przyjąć, że ośrodek centralny to miejsce ulokowania usługi – centralnie położone względem obsługiwanej ludności. Usługi wymagające względnie niewielkiej liczby obsługiwanych konsumentów, choćby z racji tego że często korzystają oni z danej usługi, będą występować częściej – na przykład sklepy spożywcze. Zajmują one najniższy poziom w hierarchii usług i będą wyposażać jednostki na dole drabiny hierarchii osadniczej (wsie, części miast). Na samej górze będą usługi dla całego kraju, niżej dla regionu, potem na poziomie subregionalnym, ponadlokalnym i lokalnym. Zgodnie z zasadą koncentracji, usługi na poziomie regionalnym będą dążyć do koncentracji w ośrodku centralnym regionu, te na poziomie subregionalnym w ośrodkach subregionalnych, itd. Z powyższego wynika, że różnice w poziomie rozwoju usług i ich gęstości w naturalny sposób odzwierciedlają hierarchię osadniczą, którą kształtują. Wielkość obszarów rynkowych zależy nie tylko od gęstości zaludnienia (im jest ona większa tym obszary rynkowe mogą być mniejsze), ale także od zamożności mieszkańców, struktury demograficznej, przedsiębiorczości itd.

Pierwszym typem usług rynkowych, do których określono dostępność potencjałową były placówki handlowe (rys. 8.6). Zgodnie z tym, co przedstawiono wcześniej o teorii ośrodków centralnych – placówki handlowe powinny się odznaczać lepszą dostępnością w ośrodkach stojących wyżej w hierarchii osadniczej, choćby z racji tego, że niektóre typy sklepów, o wysokim stopniu specjalizacji będą się koncentrować właśnie w takich ośrodkach.

**Tab. 8.2 Wybrane usługi rynkowe do badania za pomocą modelu potencjału**

Usługa publiczna		Wskaźnik podaży	Wskaźnik popytu
Handel	placówki handlowe	a) liczba podmiotów w sekcji G dział 47 REGON	liczba mieszkańców
Finanse	banki	a) placówki (oddziały) bankowe b) bankomaty	liczba mieszkańców
Gastronomia	bary i restauracje	a) liczba podmiotów w sekcji I dział 56 REGON	liczba mieszkańców
Usługi prawnicze i księgowość	adwokaci, radcy prawni, biura księgowość, doradcy podatkowi	a) liczba podmiotów w sekcji M dział 69 REGON	liczba mieszkańców
			liczba podmiotów w systemie REGON

Źródło: opracowanie własne.



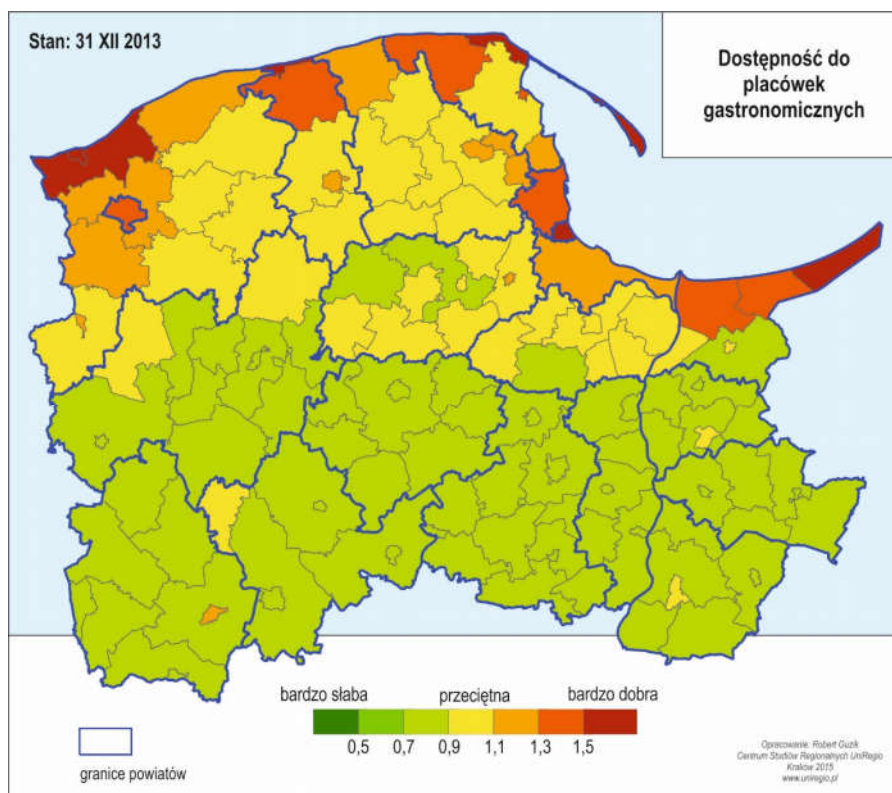
**Rys. 8.6 Dostępność do placówek handlowych**

Źródło: opracowanie własne.

Najlepszą dostępnością do handlu cechują się dwa typy gmin: te stojące najwyżej w hierarchii osadniczej – Trójmiasto, Słupsk, Starogard Gdański oraz małe miasta nadmorskie o funkcji turystycznej (Krynica Morska, Hel, Władysławowo, Łeba, Ustka). W tym drugim przypadku wynika to z dużej liczby sklepów ukierunkowanych na obsługę turystów (np. sprzedaż pamiątek) oraz z faktu, że wskaźnik potencjału handlu odniesiony jest do potencjału liczby stałych mieszkańców, choć faktycznie służą znacznie większej liczbie gdyby uwzględnić turystów. Nie bez znaczenia jest także wyższa niż przeciętnie zamożność tak mieszkańców, jak i przyjezdnych do tych ośrodków, co oznacza, że obszary rynkowe mogą być odpowiednio mniejsze. Warto odnotować, że najlepszą dostępność nie zanotowano dla Trójmiasta a dla Słupska, co może mieć związek ze strukturą wielkością placówek handlowych. W Trójmieście znaczna część handlu przypada na obiekty wielkopowierzchniowe, które w tym badaniu miały taką samą wagę jak małe sklepy.

Najsłabszą dostępnością odznaczają się gminy, które są położone peryferyjnie względem ośrodków o najwyższym potencjale handlowym, jak to ma miejsce w powiatach południowo-

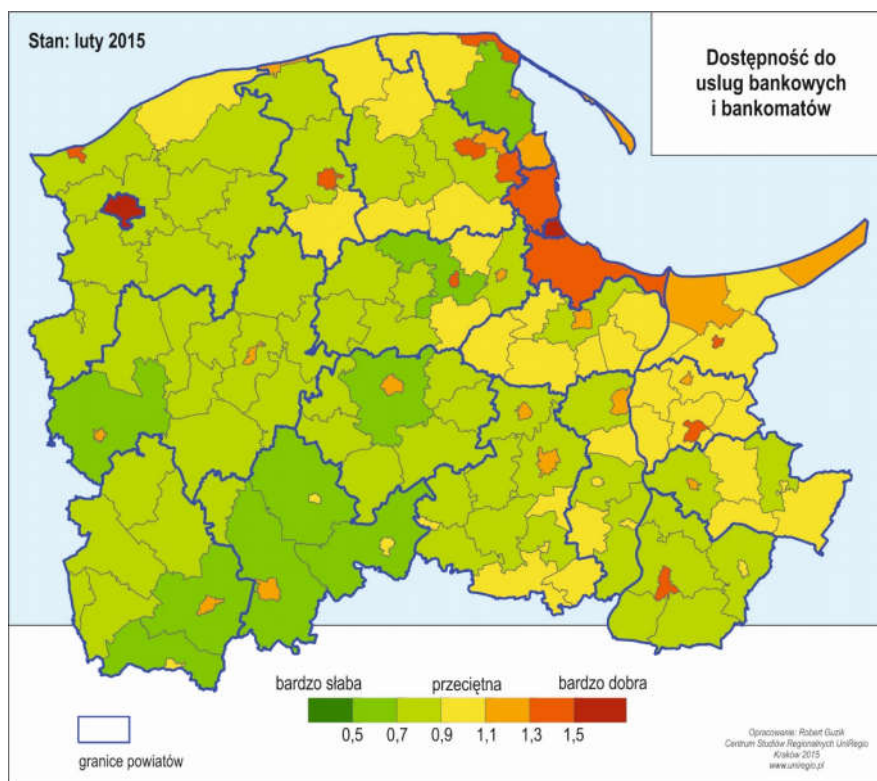
zachodniej części regionu (powiaty człuchowski, bytowski, kościerski). Słaba dostępność komunikacyjna w tych powiatach przekłada się gorszy rozwój potencjału handlowego ich stolic.



**Rys. 8.7 Dostępność do placówek gastronomicznych**

Źródło: opracowanie własne.

Kolejną uwzględnioną w analizie usługą rynkową jest dostępność do placówek gastronomicznych (rys. 8.7). Wzorec ich rozmieszczenia jest podobny do wyżej przedstawionej dostępności placówek handlowych, z tą różnicą, że skala rozpiętości jest tutaj o wiele większa, a przewaga dostępności w gminach turystycznych jest bardziej wyraźna. Liderem jest miasto Łeba (wskaźnik 3,19) a następnie miasto Władysławowo (wskaźnik 3,04), kolejne pozycje zajmują miasta Ustka, Darłowo, Jastarnia oraz Hel. Usługi gastronomiczne są także względnie dobrze dostępne w Trójmieście, Słupsku i miastach powiatowych północnej części regionu. Na pozostałym obszarze wyróżnia się *in plus* – podobnie jak w przypadku dostępności placówek handlowych – Człuchów. Chojnice, Starogard Gdański i Tczew wyróżniają się tylko nieznacznie i wprawdzie mają wyższy potencjał takich placówek, ale też ich wysoki potencjał ludnościowy sprawia, że ogólnie dostępność placówek gastronomicznych jest tam relatywnie słaba.



**Rys. 8.8 Dostępność do placówek bankowych i bankomatów**

Źródło: opracowanie własne.

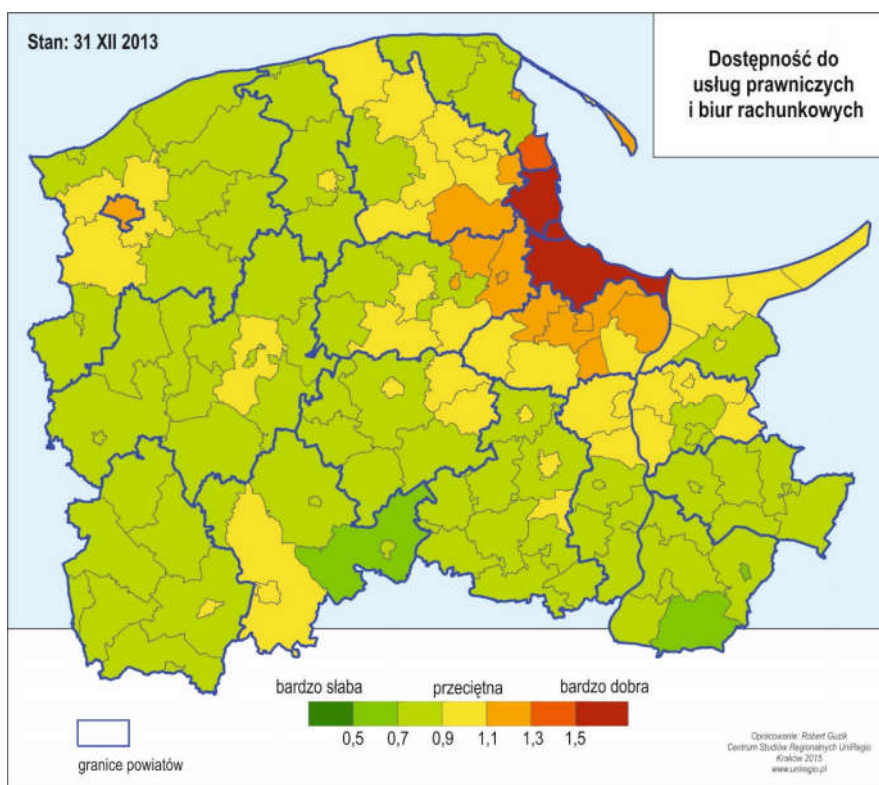
Najniższe wartości dostępności usług gastronomicznych notowane są w południowo-wschodniej części regionu. Odpowiada za to niski poziom rozwoju bazy gastronomicznej w tych obszarach a także duża odległość do większych ośrodków miejskich oraz obszarów o dużym znaczeniu funkcji turystycznej. Na niski potencjał wpływ ma także jeszcze słabsza dostępność i niższy poziom rozwoju takich usług w graniczących powiatach województw warmińsko-mazurskiego i kujawsko-pomorskiego.

Inny wzorec rozmieszczenia a tym samym dostępności cechuje usługi bankowe (rys. 8.8). Są to przykłady usług ściśle wpisujących się christallerowski model ośrodków centralnych. Wprawdzie, dla usług bankowych a zwłaszcza dostępności bankomatów wciąż widoczne jest znaczenie funkcji turystycznej, to jednak przede wszystkim odzwierciedlają one hierarchię osadniczą regionu i mogą być przybliżonym wskaźnikiem rangi miast.

Dostępność usług finansowych wypada najlepiej w Słupsku (wskaźnik 1,69), Sopocie (1,55) i Kartuzach (1,47), co wynika z bardzo dobrej dostępności zarówno placówek bankowych jak i bankomatów w tych ośrodkach. Gdyby uwzględnić tylko dostępność do placówek bankowych to



liderem dalej byłby Słupsk (1,88) przed Lęborkiem (1,62) i Kartuzami (1,60). Ośrodkami o najlepszej dostępności bankomatów były Sopot (1,72), Gdańsk (1,68) i Gdynia (1,55). Warto zwrócić uwagę na lepszą dostępność do usług finansowych we wschodniej części regionu (powiaty nowodworski, malborski, sztumski, gdański) niż zachodniej, co ma związek z rozwojem bankowości spółdzielczej i obecnością placówek bankowych w obszarach wiejskich. Najśłabsza dostępność do usług finansowych obserwowana jest w powiatach chojnickim, człuchowskim, bytowskim i kartuskim, gdzie poza ośrodkami miejskimi są one bardzo słabo rozwinięte.



**Rys. 8.9 Dostępność do usług prawnych i księgowych**

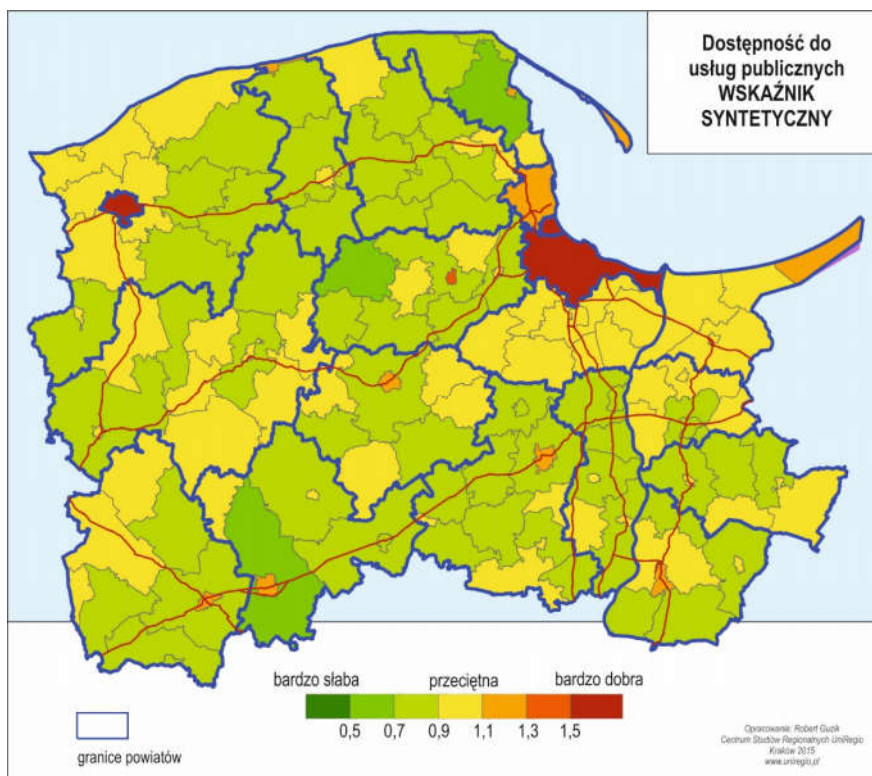
Źródło: opracowanie własne.

Obraz dostępności do usług prawnych i księgowych (rys. 8.9) wskazuje, że ich znaczna część to usługi stojące jeszcze wyżej w hierarchii usług o randze skorelowanej z poziomem subregionalnym i regionalnym w hierarchii osadniczej. Widać tutaj absolutną dominację Trójmiasta z najwyższym wskaźnikiem dostępności w Sopocie (1,86), Gdyni (1,78) i Gdańsku (1,68). Poziom dostępności takich usług w Słupsku jest podobny jak w gminach wiejskich Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, a Chojnicach, Starogardzie Gdańskim czy Malborku ledwo osiąga wartość przeciętną dla województwa. Można to zilustrować odwołując się do bezwzględnej liczby podmiotów świadczących

usługi prawne i księgowe, których w Trójmieście było na koniec 2013 roku ponad 3,5 tys. a w Chojnicach – 76, Malborku – 70, Słupsku – 291.

### 8.3. Dostępność usług – wskaźnik syntetyczny

Wskaźnik syntetyczny dostępności do usług publicznych będący średnią (nieważoną) z dostępności do wybranych usług zaprezentowanych w rozdziale 8.1 pokazuje dwie prawidłowości. Jego najwyższe wartości cechują największe i najważniejsze ośrodki miejskie województwa pomorskiego (Gdańsk, Słupsk, większość miast powiatowych) (rys. 8.10). Ponadprzeciętne wartości syntetycznego wskaźnika dostępności występują także, w niektórych peryferyjnie położonych gminach o niskiej gęstości zaludnienia. Przykładem może być obszar południowej części powiatu bytowskiego, sztumskiego i północna część powiatu człuchowskiego. Podobny poziom wyposażenia w usługi w przeliczeniu do mniejszej liczby mieszkańców odpowiada tam za wyższy poziom dostępności.

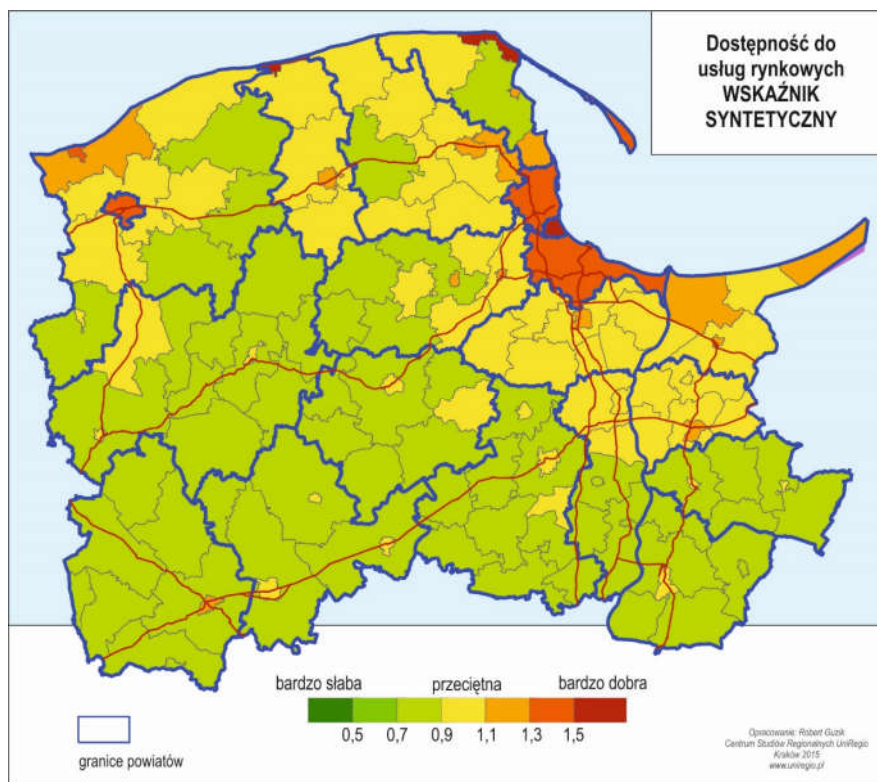


Rys. 8.10 Wskaźnik syntetyczny dostępności do usług publicznych

Źródło: opracowanie własne.

Najniższe wartości wskaźnika syntetycznego dostępności do usług publicznych występują w gminach wiejskich z siedzibą w miastach (gminy wiejskie Puck, Chojnice, Wejherowo) lub w częściach wiejskich

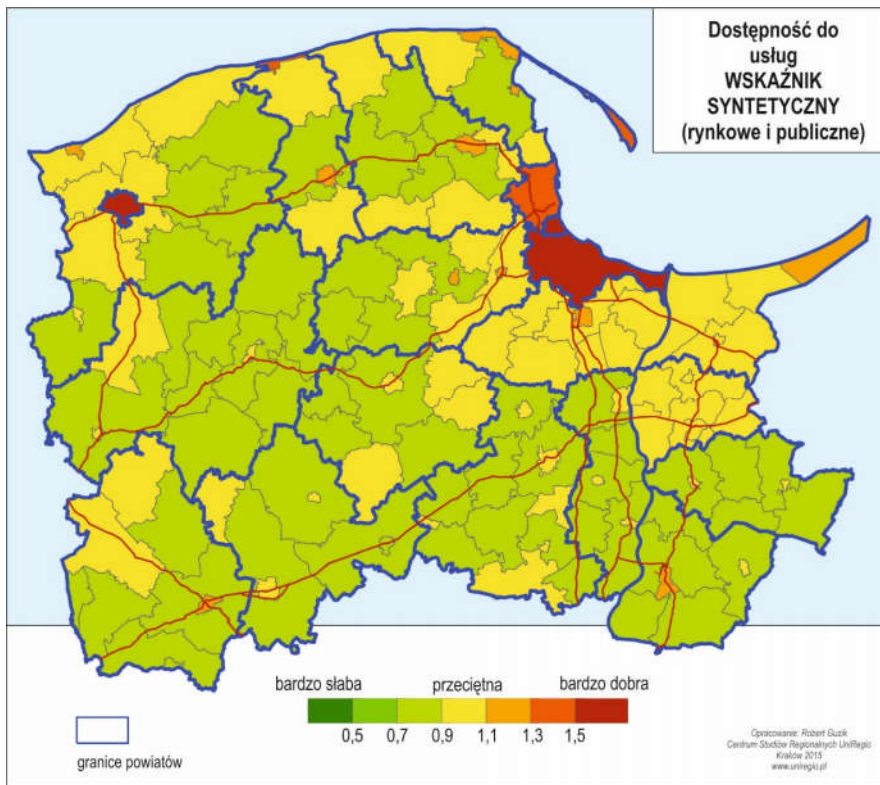
gmin miejsko wiejskich (np. obszar wiejski gmin Czersk, Bytów, Kartuzy). Wynika to z faktu, że są to gminy na ogół duże ludnościowo, a dla skorzystania z większości usług konieczne jest przemieszczenie do miasta – centrum gminy. Pojawia się dystans, który trzeba pokonać, a który w modelu potencjału obniża dostępność.



**Rys. 8.11 Wskaźnik syntetyczny dostępności do usług rynkowych**

Źródło: opracowanie własne.

Syntetyczne ujęcie dostępności do usług rynkowych (rys. 8.11) ukazuje bardzo dobrą dostępność w Trójmieście, Słupsku oraz nadmorskich miastach o funkcji turystycznej. W stosunku do otoczenia zawsze lepszą dostępnością wyróżniają się wszystkie miasta. Bardzo wysoki potencjał usługowy miast Trójmiasta wraz z ogólnie wyższym poziomem rozwoju usług w całym obszarze metropolitalnym wywiera wpływ na dobrą dostępność w północno-wschodniej części regionu. Wartość potencjału jest tam także wysoka ze względu na oddziaływanie Elbląga. Najlepsza dostępność usług rynkowych została odnotowana dla Łeby oraz dla Sopotu, który oprócz własnej bogatej bazy usługowej korzysta z bliskości Gdańska i Gdyni.



**Rys. 8.12** Wskaźnik syntetyczny dostępności do usług (publiczne i rynkowe łącznie)

Źródło: opracowanie własne.

**Tab. 8.3** Gminy o najlepszej dostępności do usług (rynkowych i publicznie łącznie)

Gmina	Usługi razem	Usługi publiczne	Usługi rynkowe
Sopot	<b>1,59 (1)</b>	<b>1,59 (2)</b>	<b>1,59 (2)</b>
Gdańsk	<b>1,50 (2)</b>	<b>1,66 (1)</b>	<b>1,35 (8)</b>
Słupsk	<b>1,50 (3)</b>	<b>1,58 (3)</b>	<b>1,43 (5)</b>
Łeba	<b>1,42 (4)</b>	1,15 (11)	<b>1,70 (1)</b>
Gdynia	<b>1,36 (5)</b>	<b>1,29 (5)</b>	<b>1,43 (6)</b>
Hel	<b>1,32 (6)</b>	<b>1,27 (6)</b>	<b>1,37 (7)</b>
Kartuzy (miasto)	<b>1,26 (7)</b>	<b>1,32 (4)</b>	1,20 (15)
Ustka	<b>1,20 (8)</b>	0,96 (44)	<b>1,44 (4)</b>
Jastarnia	<b>1,19 (9)</b>	1,06 (21)	<b>1,33 (9)</b>
Puck	<b>1,18 (10)</b>	1,11 (13)	<b>1,24 (10)</b>
Krynica Morska	1,17 (11)	1,11 (12)	1,24 (11)
Władysławowo	1,17 (12)	0,77 (132)	<b>1,58 (3)</b>
Człuchów	1,16 (13)	<b>1,17 (10)</b>	1,15 (20)
Kwidzyn	1,15 (14)	<b>1,23 (7)</b>	1,06 (29)
Lębork	1,14 (15)	1,03 (23)	1,24 (12)
[...]			
Kościerzyna	1,09 (20)	<b>1,18 (9)</b>	1,00 (41)
Chojnice	1,07 (25)	<b>1,19 (8)</b>	0,95 (56)

Źródło: opracowanie własne.

Uśredniony obraz dostępności usług (rys. 8.12, tab. 8.3) będący wypadkową dostępności do usług rynkowych i publicznych przedstawia interesujący rozkład przestrzenny. Najlepszą dostępność poza Sopotem, Gdańskiem, Słupskiem i Gdynią odznaczają się liderzy dostępności do usług publicznych (wybrane miasta powiatowe – na przykład Kartuzy lub Kwidzyn) oraz liderzy dostępności do usług rynkowych – nadmorskie miasta o funkcji turystycznej (Łeba, Ustka, Jastarnia). Przeciętnie lub powyżej przeciętnej wypadają także niektóre peryferyjne gminy wiejskie, które swoją pozycję zawdzięczają dobrej dostępności usług publicznych. Liderem dostępności okazał się Sopot, dzięki temu, że zarówno w dostępności usług rynkowych jak i w dostępności usług publicznych wyróżniał się bardzo wysoką i wyrównaną pozycją (2 miejsca). Gminy wiejskie o najlepszej sumarycznej dostępności to Kosakowo (22 lokata), Sztutowo (23 lokata), Stegna (24 lokata), Cedry Wielkie (26 lokata) oraz Kolbudy (27 lokata) – są to gminy podmiejskie lub o charakterze turystycznym i wszystkie korzystają z bliskości Gdańska/Trójmiasta.

## **9. Ocena wpływu polityki rozwoju i jej instrumentów na poziomie lokalnym i regionalnym**

*Jarosław Działek, Krzysztof Gwosdz, Łukasz Sykała*

Przeprowadzona w rozdziale 6. analiza ekonomicznych podstaw rozwoju miast województwa pomorskiego wymaga uzupełnienia rozważań o prowadzoną politykę rozwoju i stosowane w niej instrumenty, zwłaszcza na poziomie lokalnym. W niniejszym rozdziale, opierając się na badaniach różnorodnych materiałów zastanych, ankietach skierowanych do samorządów miast i wywiadach z ekspertami, przeprowadzono analizę i ocenę następujących elementów składających się na lokalną politykę rozwoju gospodarczego:

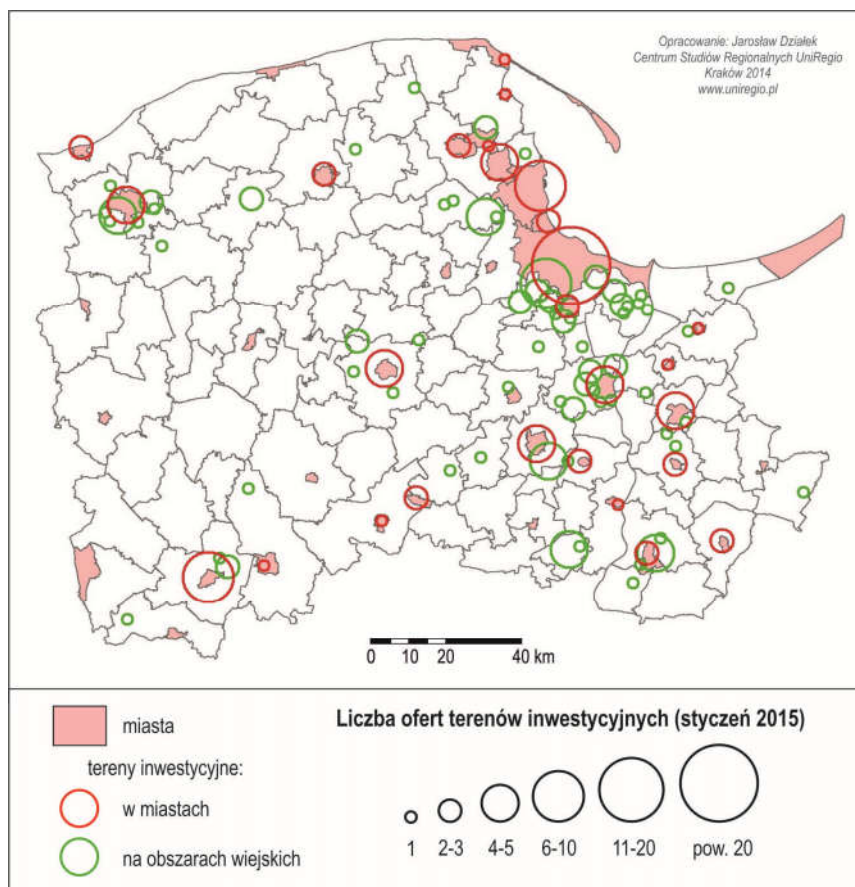
- instrumenty przyciągania inwestorów (oferty inwestycyjne, strefy aktywności gospodarczej i specjalne strefy ekonomiczne),
- wspieranie przedsiębiorczości lokalnej,
- wykorzystanie funduszy UE,
- partnerstwo publiczno-prywatne.

### **9.1. Oferty inwestycyjne, strefy aktywności gospodarczej i inne instrumenty przyciągania inwestorów**

#### **9.1.1. Oferty inwestycyjne w województwie pomorskim**

Przygotowanie terenów pod inwestycje realizowane przez podmioty zewnętrzne (zagraniczne lub krajowe), a także przez firmy lokalne, stanowi ważny element budowania pozycji konkurencyjnej miasta. Dostępność atrakcyjnych terenów inwestycyjnych świadczy o potencjale gospodarczym miasta, wynikającym nie tylko z korzystnego położenia, ale także z zaangażowania władz lokalnych w działalność proinwestycyjną.

Zestawienie terenów inwestycyjnych oraz hal produkcyjnych i magazynowych w województwie pomorskim zostało opracowane na podstawie informacji z internetowych baz danych dostępnych na stronach Państwowej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych oraz regionalnej agencji *Invest in Pomerania*. Obejmuje ono wszystkie oferty dostępne na początku stycznia 2015 roku. Łącznie pozyskano dane na temat 216 ofert terenów inwestycyjnych oraz 43 hal.



**Rys. 9.1 Liczba ofert terenów inwestycyjnych w podziale na miejscowości**

Źródło: opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIZ i Invest in Pomerania.

Dostępność terenów pod inwestycje jest wyraźnie zróżnicowane w przestrzeni województwa pomorskiego (rys. 9.1). Zdecydowana większość z nich skoncentrowana jest we wschodniej części województwa w pasie ciągnącym się od aglomeracji trójmiejskiej przez Żuławy i Powiśle. Związane to jest z ukształtowaniem terenu (możliwość zapewnienia dużych płaskich działek), dostępnością komunikacyjną, jaką zapewnia obecnie autostrada A1 i połączenia kolejowe oraz bliskością aglomeracji trójmiejskiej z dużym rynkiem zbytu oraz zasobami wykwalifikowanej siły roboczej. Mniejsze skupisko terenów inwestycyjnych znajduje się wokół Słupska.

Natomiast w pasie nadbrzeżnym oraz na pojezierzach tereny inwestycyjne oferują jedynie niektóre miasta (większość powiatowych, kilka mniejszych) oraz pojedyncze gminy wiejskie. Niższa podaż tego rodzaju terenów w tych obszarach wynika z kilku czynników: słabszej dostępności komunikacyjnej, mniejszych zasobów siły roboczej (mniejsze miasta, niska gęstość zaludnienia), niższego potencjału gospodarczego oraz wysokiej atrakcyjności krajobrazowej, co sprawia, że inwestycje przemysłowe są preferowane w mniejszym stopniu. Postrzegana przez samorządy lokalne niższa atrakcyjność inwestycyjna nie skłania ich do podejmowania wysiłku inwestowania w uzbrajanie terenów inwestycyjnych.

W podziale na obszary miejskie i wiejskie oferty inwestycyjne rozkładają się po równo pod względem ich liczby (tab.9.1). Na obszarach wiejskich dostępne są jednak przeciętnie większe działki – średnio o wielkości blisko 29 ha. Średnia wielkość działek w miastach przekracza natomiast nieco 13 ha.

**Tab. 9.1. Charakterystyka terenów inwestycyjnych w woj. pomorskim w podziale na obszary miejskie i wiejskie**

Rodzaj obszaru	Liczba ofert terenów inwestycyjnych	Powierzchnia terenów inwestycyjnych w ha	Średnia powierzchnia oferowanych terenów inwestycyjnych w ha
miejskie	105	1367,81	13,03
wiejskie	111	3212,08	28,94
<b>RAZEM</b>	<b>216</b>	<b>4579,89</b>	<b>21,20</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIZ i Invest in Pomerania.

**Tab. 9.2 Miejscowości woj. pomorskiego o największej powierzchni oferowanych terenów inwestycyjnych (pow. 100 ha)**

Miejscowość	Gmina	Powiat	Liczba ofert terenów inwestycyjnych	Powierzchnia terenów inwestycyjnych w ha
Gdańsk	Gdańsk	Gdańsk	33	716,88
Straszyn	Pruszcz Gdański – gmina wiejska	gdański	3	277,37
Górki	Kwidzyn – gmina wiejska	kwidzyński	4	265,52
Strzelino	Słupsk – gmina wiejska	słupski	1	214,50
Kamionka	Kwidzyn – gmina wiejska	kwidzyński	1	186,83
Kopytkowo	Smętowo Graniczne	starogardzki	4	178,51
Swarożyn	Tczew – gmina wiejska	tczewski	3	173,88
Jabłowo	Starogard Gdański – gmina wiejska	starogardzki	4	161,02
Łęczyce	Łęczyce	wejherowski	1	146,00
Słupsk	Słupsk – gmina miejska	Słupsk	4	124,87
Łaszka	Sztutowo	nowodworski	1	121,00
Nowa Wieś	Malbork – gmina wiejska	malborski	1	118,00
Redzikowo	Słupsk – gmina wiejska	słupski	2	113,00
Wieszyno	Słupsk – gmina wiejska	słupski	1	107,37

Źródło: opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIZ i Invest in Pomerania.



Największa liczba ofert dostępna jest tym samym w miastach: w Gdańsku (33 oferty), Gdyni (8), Człuchowie (6), Kościerzynie, Rumi i Starogardzie Gdańskim (po 5). Spośród wsi największą liczbę ofert odnotowano w miejscowości Kowale w gminie Kolbudy, położonej tuż przy granicy z Gdańskiem przy przebiegającej przez tę miejscowość obwodnicy trójmiejskiej. Po cztery tereny inwestycyjne oferowane były w kilku wiejskich miejscowościach położonych w bliskim sąsiedztwie Gdyni, Kwidzyna, Słupska i Starogardu Gdańskiego.

Bardziej istotna jest jednak wielkość oferowanych działek pod inwestycje. W zestawieniu 14 miejscowości (tab. 9.2), w których łączna powierzchnia proponowanych terenów przekracza 100 ha znajdują się tylko 2 miasta: Gdańsk (blisko 720 ha) oraz Słupsk (prawie 125 ha). Pozostałe miejscowości to wsie położone w następujących gminach: wiejskiej Pruszcz Gdański, wiejskiej Kwidzyn, wiejskiej Słupsk, Smętowo Graniczne (powiat starogardzki), wiejskiej Tczew, wiejskiej Starogard Gdański, Łęczycy (wejherowski), Sztutowo (nowodworski), wiejskiej Malbork. W bazach terenów inwestycyjnych jest jednocześnie 23 ofert deklarowanych jako tereny obejmujące 50 ha lub więcej, które mogą zainteresować dużych inwestorów – z tego tylko 5 znajduje się w miastach: w Gdańsku (3 obszary), Słupsku i Władysławowie (po 1). Wszystko to sprawia, że wśród gmin liderów o największej powierzchni terenów inwestycyjnych znajdują się głównie gminy wiejskie (tab. 9.3).

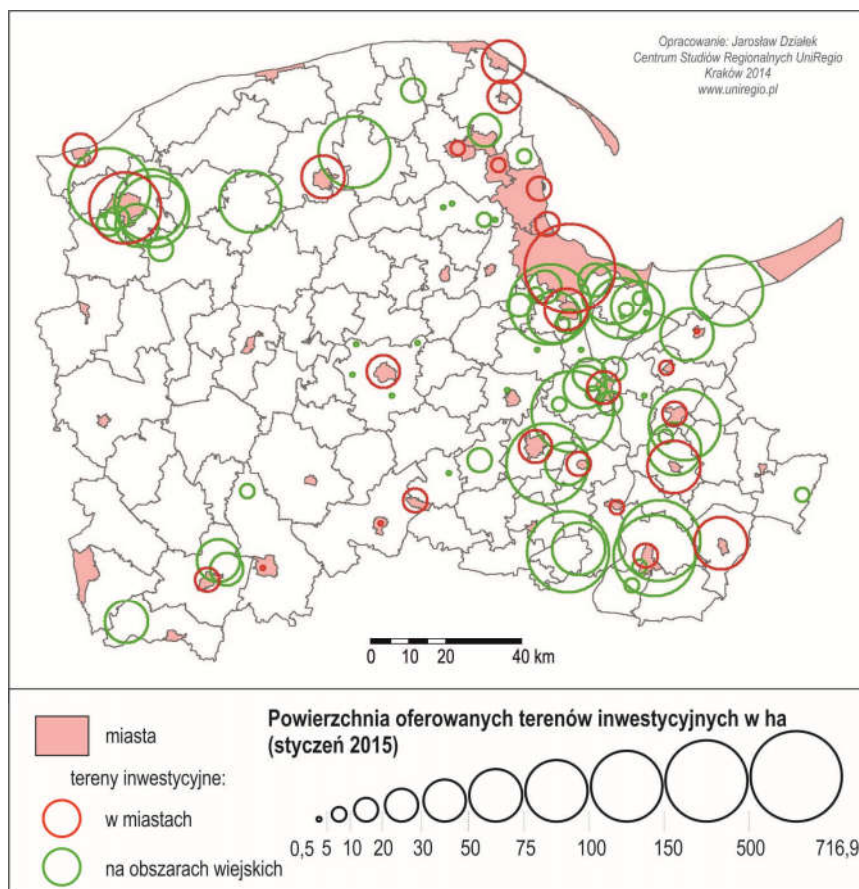
**Tab. 9.3 Gminy województwa pomorskiego o największej powierzchni oferowanych terenów inwestycyjnych (pow. 100 ha)**

Gmina	Powiat	Liczba ofert terenów inwestycyjnych	Powierzchnia terenów inwestycyjnych w ha
Gdańsk	Gdańsk	40	729,83
Słupsk – gmina wiejska	słupski	5	468,87
Kwidzyn – gmina wiejska	kwidzyński	6	457,79
Pruszcz Gdański – gmina wiejska	gdański	10	372,31
Tczew – gmina wiejska	tczewski	14	292,92
Cedry Wielkie	gdański	11	259,32
Smętowo Graniczne	starogardzki	5	230,21
Starogard Gdański – gmina wiejska	starogardzki	4	161,02
Łęczycy	wejherowski	1	146,00
Słupsk – gmina miejska	Słupsk	4	124,87
Sztutowo	nowodworski	1	121,00
Malbork – gmina wiejska	malborski	1	118,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIZ i Invest in Pomerania.

Nie należy jednak traktować tutaj sytuacji jako wskazującej na niski potencjał inwestycyjny obszarów miejskich. Należy je bowiem traktować łącznie razem ze swoim zapleczem w miejskim obszarze funkcjonalnym. Polityka inwestycyjna wymaga współpracy i koordynacji pomiędzy różnymi gminami miejskiego obszaru funkcjonalnego. Albowiem to obszary wiejskie dysponują większą liczbą

dużych działek do zagospodarowania przez inwestorów. Miasta natomiast dysponują większym potencjałem ludzkim i organizacyjnym.



**Rys. 9.2 Powierzchnia oferowanych terenów inwestycyjnych w woj. pomorskim w podziale na miejscowości**

Źródło: opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIZ i Invest in Pomerania.

Stąd też wśród miast, których potencjał gospodarczy łącznie ze strefą podmiejską zyskuje dzięki bogatej ofercie inwestycyjnej wymienić należy (rys.9.2):

- Gdańsk oraz gminy powiatu gdańskiego: Pruszcz Gdański (gminy wiejska i miejska), Cedry Wielkie i Kolbudy (1439,7 ha; 31,4% wszystkich terenów inwestycyjnych oferowanych w województwie),
- Słupsk oraz gmina wiejska Słupsk i Kobylnica (622,9 ha; 13,6%),
- Kwidzyn i gmina wiejska Kwidzyn (476,4 ha; 10,4%),
- Tczew i gmina wiejska Tczew (320,8 ha; 7,0%),
- Starogard Gdański i gmina wiejska Starogard Gdański (187,9 ha; 4,1%),

- Malbork i gmina wiejska Malbork (135,8 ha; 3,0%),
- Sztum – gmina miejsko-wiejska (128,1 ha; 2,8%),
- Człuchów i gmina wiejska Człuchów (80,5 ha; 1,8%),
- Nowy Dwór Gdański – gmina miejsko-wiejska (66,3 ha; 1,4%),
- Pelplin – gmina miejsko-wiejska (59,7ha; 1,3%),
- Prabuty – gmina miejsko-wiejska (50,2 ha; 1,1%).

Łącznie w wymienionych powyżej 11 obszarach skumulowanych jest ponad 3/4 terenów inwestycyjnych województwa pomorskiego.

Oferta hal dla inwestorów jest mniej rozbudowana i w zdecydowanej większości obejmuje obiekty zlokalizowane w miastach, gdzie istniały niegdyś obecnie upadłe duże zakłady przemysłowe. Ponad połowa z oferowanych hal mieści się w Trójmieście. Pozostałe w większości zlokalizowane są w strefie podmiejskiej Trójmiasta albo w miejscowościach w strefie opisanej wcześniej przypadku terenów inwestycyjnych, czyli ciągnącej się na południe wzdłuż Wisły. Wyjątkiem jest kilka hal dostępnych w Zagórkach koło Człuchowa. W ofercie tego rodzaju obiektów brak jest natomiast hal w Słupsku lub okolicach.

### 9.1.2. Specjalne strefy ekonomiczne i strefy aktywności gospodarczej

Jednym z głównych narzędzi przyciągania inwestorów zewnętrznych są specjalne strefy ekonomiczne. W założeniu powinny stanowić one jeden z elementów polityki regionalnej i takie było założenie towarzyszące ich powstaniu w Polsce w połowie lat 1990 (zob. Kryńska 2000, Domański i Gwosdz 2005). Obecnie ze względu na rozproszenie terenów inwestycyjnych są one bardziej standardowym elementem wsparcia przedsiębiorstw, właściwie niezależnym od ich lokalizacji. Jedyną *de facto* cechą różnicującą regiony z punktu widzenia regulacji prawnych dotyczących SSE jest różna intensywność maksymalnej pomocy publicznej, która od 1 lipca 2014 r. wynosi między 10% w przypadku Warszawy do 50% w czterech województwach Polski wschodniej. Województwo pomorskie zostało zakwalifikowane do kategorii regionów, w którym maksymalna wielkość wsparcia wynosi 35%<sup>29</sup>.

W województwie pomorskim działają 2 specjalne strefy ekonomiczne: Pomorska i Słupska (*Informacja o realizacji... 2014, Rozporządzenie..., 2014*). Pierwsza z nich posiada podstrefy w 13 gminach województwa pomorskiego (w 6 miastach: Gdańsk, Gdynia, Kwidzyn, Malbork, Starogard

<sup>29</sup> w przypadku małych przedsiębiorstw maksymalny poziom wsparcia może być podwyższony o dodatkowe 20 punktów procentowych, w przypadku średnich przedsiębiorstw o dodatkowe 10 punktów procentowych.

Gdański, Tczew oraz w 7 gminach wiejskich: Chojnice, Czarna Woda, Człuchów, Gniewino, Krokowa, Sztum i Tczew). Druga z wymienionych stref dysponuje terenami inwestycyjnymi w 6 gminach (3 miastach: Słupsku, Ustce i Lęborku, 3 gminach wiejskich i miejsko-wiejskich: Debrzno, Słupsk i Czarne). Podstrefy specjalnych stref ekonomicznych zlokalizowane są zatem w 3 częściach województwa: wschodniej (Trójmiasto i Powiśle), w południowo-zachodniej oraz w okolicach Słupska.

Pod względem efektów, jakie przynoszą specjalne strefy ekonomiczne, mierzonych liczbą nowych miejsc pracy, województwo pomorskie zajmuje piąte miejsce w kraju za województwami dolnośląskim, śląskim, podkarpackim i łódzkim. Do końca 2012 r. firmy, które zainwestowały w pomorskich podstrefach SSE utworzyły ponad 10 tys. nowych miejsc pracy (tab. 9.4).

**Tab. 9.4 Porównanie efektów działalności specjalnych stref ekonomicznych według województw**

Województwo	Liczba nowych miejsc pracy w SSE na koniec 2012 r.	
	ogółem	w %
Dolnośląskie	46 458	24,8
Śląskie	37 491	20,0
Podkarpackie	22 847	12,2
Łódzkie	17 268	9,2
<b>Pomorskie</b>	<b>10 112</b>	<b>5,4</b>
Lubuskie	8 192	4,4
Małopolskie	7 956	4,2
Warmińsko-mazurskie	7 179	3,8
Mazowieckie	7 037	3,8
Wielkopolskie	5 750	3,1
Zachodniopomorskie	4 765	2,5
Świętokrzyskie	3 943	2,1
Podlaskie	2 899	1,5
Opolskie	2 194	1,2
Kujawsko-pomorskie	2 148	1,1
Lubelskie	1 038	0,6
<b>Polska</b>	<b>187 277</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Gospodarki.

Efekty działalności SSE w samym województwie pomorskim są znacząco zróżnicowane w zależności od położenia terenów inwestycyjnych (tab. 9.5). Największą liczbę nowych miejsc pracy stworzyły firmy, które zainwestowały w podstrefach w Tczewie i okolicach, w Starogardzie Gdańskim i w Kwidzynie, czyli w najbardziej atrakcyjnych, średniej wielkości ośrodkach miejskich, położonych na południe od aglomeracji trójmiejskiej, w pobliżu autostrady. W tych podstrefach stworzono ponad 3/4 ogółu nowych miejsc pracy, które powstały w pomorskich SSE. Dodatkowo w Kwidzynie dzięki objęciu SSE utrzymano ponad 1,4 tys. miejsc pracy w już istniejących zakładach. Mniejszy wpływ, ale

dość istotny w skali lokalnej, mają podstrefy w okolicach Słupska (blisko 1,3 tys. nowych miejsc pracy, 300 miejsc utrzymanych) i powiecie puckim (ponad 750 nowych miejsc). Natomiast niewielkie są jak dotychczas efekty funkcjonowania podstref w powiecie chojnickim (36 nowych miejsc pracy) i człuchowskim (brak inwestorów), co wynika z niższej atrakcyjności inwestycyjnej tej części regionu, którą trudno przezwyciężyć nawet zachętami inwestycyjnymi w postaci ulg podatkowych.

Oddziaływanie SSE na lokalne rynki pracy zależy nie tylko od bezwzględnej wielkości zatrudnienia w firmach strefowych, ale też od ich udziału w liczbie pracujących ogółem. W powiecie tczewskim, nowe miejsca pracy stworzone w SSE stanowią blisko 1/5 ogółu pracujących, w kwidzińskim i starogardzkim jest to około 6%, niewiele mniej w puckim. Zauważalny wpływ firmy SSE wywierają także w Słupsku i powiecie słupskim, natomiast w pozostałych powiatach, gdzie dzięki SSE powstały nowe miejsca pracy, obejmują one 1% ogółu pracujących lub mniej.

**Tab. 9.5 Efekty działalności specjalnych stref ekonomicznych w województwie pomorskim**

Powiat	Skumulowane nakłady inwestycyjne na koniec 2013 r. w mln zł	Nowe miejsca pracy w strefach (stan na koniec 2013 r.)	Utrzymane miejsca pracy w strefach (stan na koniec 2012 r.)	Udział nowych miejsc pracy w liczbie pracujących w %
kwidziński	1 114,10	1 285	1 431	5,9
tczewski	1 031,49	4 611	0	17,1
starogardzki	605,16	1 706	0	6,2
Gdańsk	346,40	108	84	0,1
Słupsk	286,42	876	69	3,3
słupski	190,82	369	233	1,8
pucki	164,75	775	0	5,4
Gdynia	136,39	159	231	0,2
malborski	78,24	109	0	1,0
chojnicki	58,05	36	0	0,1
sztumski	0,44	0	0	0,0
czyłuchowski	0,00	0	0	0,0
kartuski	0,00	0	194	0,0
wejherowski	0,00	0	0	0,0
<b>RAZEM</b>	<b>4 012,26</b>	<b>10 034</b>	<b>2 242</b>	<b>1,8</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Gospodarki i danych GUS.

Poza specjalnymi strefami ekonomicznymi, instrumentem, który służy przyciąganiu zewnętrznych inwestorów, są również strefy aktywności gospodarczej (SAG). Są to kompleksowo uzbrojone w sieci i urządzenia infrastruktury technicznej zwarte tereny inwestycyjne, składające się z większej ilości działek, a zarządzanie przez władze samorządowe, powołane przez nie spółki lub podmioty prywatne. Cele, jakie przyświecają tworzeniem SAG jest najczęściej zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej dla podmiotów zewnętrznych a także rozwój lokalnej przedsiębiorczości i tworzenie nowych miejsc pracy.

Przedsięwzięcia związane z tworzeniem stref inwestycyjnych o charakterze SAG w województwie pomorskim są jak dotychczas nieliczne (tab. 9.6). Wiąże się to m.in. z faktem, że tereny o charakterze stref inwestycyjnych<sup>30</sup> w regionie zarządzane są głównie przez specjalne strefy ekonomiczne. Poza nimi, cechy SAG spełnia Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny, Zielony Park Przemysłowy „Cierznie” (powiat człuchowski) oraz Strefa Rozwoju Przedsiębiorczości w Starogardzie Gdańskim. Na etapie opracowania dokumentacji technicznej znajduje się projekt Kościerskich Stref Aktywności Gospodarczej, będący wspólnym przedsięwzięciem gmin powiatu kościerskiego (liderem prowadzącym to przedsięwzięcie jest miasto Kościerzyna).

**Tab. 9.6 Strefy inwestycyjne w województwie pomorskim (styczeń 2015 roku)**

Nazwa strefy inwestycyjnej	Powierzchnia (ha)	Podmiot zarządzający
Tczew Rokitki	38,96	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Tczew Czatkowy	63,70	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Kwidzyn	65,79	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Człuchów	15,00	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Chojnice	15,30	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Starogard Gdański	59,64	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Sztum	12,47	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Malbork	18,56	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Park Przemysłowo – Technologiczny Maszynowa (Gdańsk Kokoszki)	46,12	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Kwidzyński Park Przemysłowo – Technologiczny	17,00	Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.
Gdańsk Klukowo	12,44	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Bałtycki Port Nowych Technologii w Gdyni	6,18	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Żarnowiec	105,33	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o.
Słupsk-Włynkówko	100,28	Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
Słupsk-Westerplatte	38,47	Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
Redzikowo	62,48	Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
Wieszyno	82,16	Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
Ustka	9,15	Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
Debrzno	9,87	Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
Lębork	18,80	Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
Zielony Park Przemysłowy „Cierznie” (powiat człuchowski)	56,63 (w tym 9,87 SSE Debrzno)	Gmina Debrzno
Strefa Rozwoju Przedsiębiorczości w Starogardzie Gdańskim	35,00	Gmina Starogard Gdański

Źródło: badania własne.

## 9.2. Wspieranie przedsiębiorczości lokalnej

Innowacyjność i dynamizm gospodarki rynkowej wynika z dwóch jej podstawowych cech: przedsiębiorczości i konkurencji (Kornai, 2014). Udowodniona teza, że przedsiębiorczość jest niezbędna dla rozwoju gospodarki, sprawia, że władze publiczne formułują polityki i podejmują

<sup>30</sup> Za Huculakiem (2011: 26) poprzez strefy inwestycyjne rozumiemy „zwarte, wydzielone, zarządzane oraz zoperacjonalizowane w dokumentach programowych władz samorządowych tereny przeznaczone pod nowe inwestycje”.

działania mające na celu jej pobudzenie. Działania te nakierowane są z jednej strony nadziejami na wzrost innowacyjności gospodarki, co wynika ze słusznego założenia, że przedsiębiorstwa prywatne są głównym źródłem innowacji prowadzącej do rozwoju gospodarczego, a z drugiej strony oczekiwaniami poprawy sytuacji na rynku pracy. Obecnie w Polsce funkcjonuje rozbudowany system wsparcia przedsiębiorczości, zarówno na poziomie centralnym, regionalnym jak i lokalnym.

Analiza dokumentów strategicznych i realizowanych działań wskazuje, że województwo pomorskie należy do grupy wyróżniających się regionów w zakresie systemu wsparcia przedsiębiorczości i innowacyjności. Na poziomie programowym wyrazem tego są m.in. cele sformułowane w strategii rozwoju województwa pomorskiego i regionalnych programach operacyjnych oraz realizowane projekty wsparcia przedsiębiorczości finansowane ze środków unijnych. Województwo pomorskie jest jednym z liderów wdrażania źródeł finansowania o charakterze pozadotacyjnym (inicjatywa JEREMIE)<sup>31</sup>.

Niniejsza część opracowania ma na celu analizę zróżnicowania wsparcia przedsiębiorczości i jej ocenę na poziomie lokalnym (gmin miejskich i miejsko-wiejskich). Dokonano tego poprzez analizę:

- wyposażenia miast w instytucje otoczenia biznesu, które dzięki mechanizmom finansowym i pozafinansowym wspierają powstawanie i rozwój firm i komercjalizację technologii,
- obecność zapisów dotyczących wsparcia przedsiębiorczości w dokumentach strategicznych gmin,
- podejmowane działania o charakterze finansowym, instytucjonalnym i infrastrukturalnym na rzecz pobudzania przedsiębiorczości lokalnej i wsparcia MŚP<sup>32</sup>.

Na terenie województwa pomorskiego działa obecnie co najmniej pięćdziesiąt instytucji otoczenia biznesu (IOB), takich jak fundusze: pożyczkowe, poręczeń kredytowych, kapitału załączkowego; ośrodki szkoleniowo-doradcze, inkubatory przedsiębiorczości, inkubatory technologiczne oraz parki przemysłowe i naukowo-technologiczne. Piętnaście miast województwa posiada przynajmniej jedną taką instytucję, a dziewięciu z nich działają co najmniej dwa typy instytucji otoczenia biznesu<sup>33</sup>. Ponad połowa wszystkich zidentyfikowanych instytucji ma siedzibę na terenie Trójmiasta, a przede wszystkim w Gdańsku (40% wszystkich IOB w województwie). Drugim po Trójmieście ośrodkiem koncentracji tych instytucji jest Słupsk, gdzie siedzibę ma 12% IOB działających

---

<sup>31</sup> Inicjatywa JEREMIE – aktualny stan wdrażania w Polsce, Bank Gospodarstwa Krajowego, [www.pzfp.pl/file\\_store/dokumenty/prezentacja\\_BGK.ppt](http://www.pzfp.pl/file_store/dokumenty/prezentacja_BGK.ppt) [dostęp 30 I 2015]

<sup>32</sup> Warto tutaj wspomnieć o zrealizowanym przez Regionalną Izbę Gospodarczą Pomorza i Instytut Rozwoju Projektów badaniu „Gmina przyjazna przedsiębiorcom” (edycja 2012 i 2014).

<sup>33</sup> Uwzględniano zarówno siedzibę jak i oddziały IOB.

w regionie. Liczbą instytucji IOB wśród pozostałych miast wyróżniają się Tczew i Kartuzy (po 3 instytucje). Co najmniej jedną instytucję IOB posiada na swoim terenie siedem innych miast powiatowych (po dwie Kościerzyna, Łębork, Malbork). W miastach o randze niższej niż powiatowa wyróżnione wyżej typy instytucji IOB działają sporadycznie – zidentyfikowano je jedynie w Debrznie i Dzierzgoniu.

Zdecydowana większość miast województwa pomorskiego (z wyjątkiem czterech ośrodków) na poziomie dokumentów strategicznych dostrzega istotność problematyki przedsiębiorczości i deklaruje podejmowanie działań na rzecz jej wsparcia. Zapisy te najczęściej przewidują kreowanie warunków sprzyjających rozwojowi małych i średnich firm, niektóre z miast przewidują ukierunkowanie wsparcia: najczęściej na turystykę oraz odnawialne źródła energii.

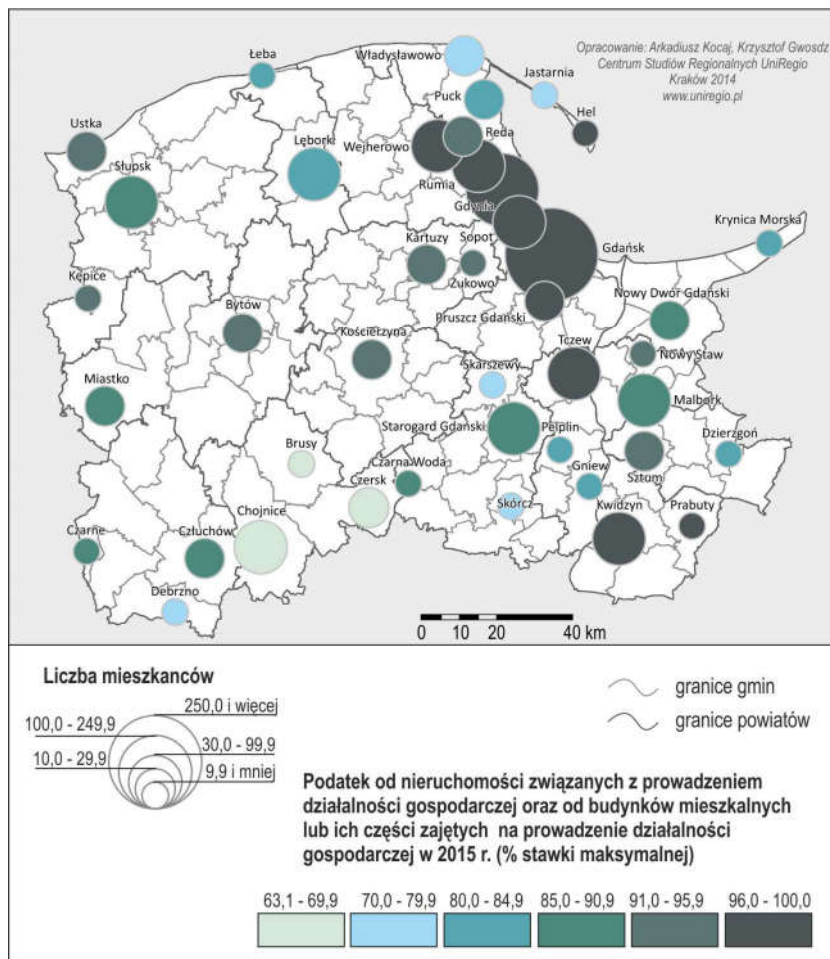
Większe zróżnicowanie charakteryzuje miasta pomorskie w zakresie faktycznych działań podejmowanych na rzecz wsparcia przedsiębiorczości.

Oprócz zamieszczania informacji dla przedsiębiorców, w postaci ogłoszeń na oficjalnych stronach internetowych gmin, dotyczących np. szkoleń organizowanych przez instytucje otoczenia biznesu (działanie takie prowadzi 74% miast), zdecydowanie najbardziej powszechnym instrumentem wsparcia przedsiębiorczości są ulgi w podatku od nieruchomości. Odpowiednie uchwały w tym względzie przyjęło aż  $\frac{3}{4}$  miast województwa pomorskiego. Zwolnieniem podatkowym (lub obniżeniem wymiaru podatku) obejmowane są najczęściej przedsięwzięcia związane z nową inwestycją w mieście i tworzące nowe miejsca pracy. Niekiedy ulgi adresowane są tylko dla niektórych typów działalności (np. rzemiosła, działalności magazynowej). Interesująco przedstawia się sytuacja w zakresie zwolnień dla działalności związanych z turystyką. Niektóre miasta nadmorskie przyjęły uchwałę o wyższej stawce podatku od nieruchomości dla ośrodków wypoczynkowych, hoteli, pensjonatów, domów wycieczkowych, a niższe dla innych działalności. Z kolei niektóre samorządy chcące pobudzać turystykę przyjmują odwrotną strategię.

Ulgi inwestycyjne mają z natury charakter selektywny. Innym możliwym mechanizmem finansowym jest przyjęcie niższej od maksymalnej stawki podatków lokalnych dla wszystkich przedsiębiorców. Polityka samorządów miejskich w województwie pomorskim jest w tym zakresie bardzo zróżnicowana. W 2015 r. wymiar podatku od nieruchomości związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz od budynków mieszkalnych lub ich części zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej zawierał się od 100% stawki maksymalnej do 63,1%, przy medianie wynoszącej 89,8% (rys. 9.3). Generalnie najwyższe stawki stosują miasta położone w obszarze metropolitalnym Trójmiasta oraz w powiecie kwidzyńskim, zdecydowanie najniższe zaś w powiecie



chojnickim. Warto zwrócić uwagę na dość charakterystyczne zjawisko polegające na zbliżonym poziomie wielkości stawek podatkowych w miastach danego powiatu, przy niekiedy silnym zróżnicowaniu stawek w miastach blisko położonych, ale należących do innego powiatu.



Rys. 9.3 Zróżnicowanie miast województwa pomorskiego w zakresie stawek podatku od nieruchomości (% ustawowej stawki maksymalnej) w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie BIP gmin i Dziennika Urzędowego województwa pomorskiego

W sumie, w zakresie stosowanej polityki zachęt finansowych mających na celu ożywienie gospodarki (głównie poprzez pobudzenie MŚP i przyciągnięcie nowych inwestycji) możemy wyróżnić w województwie pomorskim cztery typy gmin miejskich i miejsko-wiejskich:

- stosujące wysoką lub maksymalną stawkę podatku od nieruchomości i nie oferujące zwolnień podatkowych (5 samorządów),

- stosujące wysokie<sup>34</sup> lub maksymalne stawki podatku od nieruchomości przy równoczesnej polityce zwolnień podatkowych (16 samorządów),
- oferujące średnie lub niskie stawki podatku od nieruchomości, ale nie udzielające zwolnień podatkowych (6 samorządów),
- oferujące średnie lub niskie stawki w podatku od nieruchomości i na dodatek udzielające zwolnień z tego podatku (15 samorządów)<sup>35</sup>.

Podatek od nieruchomości jest najbardziej wydajnym podatkiem lokalnym, a stosowanie dużych ulg i niskiego jego wymiaru wpływa istotnie na obniżenie zdolności finansowej samorządów. Rodzi to duży dylemat w lokalnej polityce rozwojowej. Dobrze oddaje uwikłanie w ten dylemat wypowiedź S. Kracika (1993), który wskazał, że lokalny samorząd może nakładać wysokie podatki co jest niepopularne wśród wyborców, ale dzięki osiąganym dochodom realizować inwestycje (co jest oczywiście popularne), lub też przyjąć politykę niskich podatków (co jest popularne), ale skazując się tym samym na niewielką zdolność do realizacji inwestycji (co jest niepopularne). Warto podkreślić, że wiele gmin będących liderami w polityce proinwestycyjnej i przedsiębiorczej w Polsce stosuje zbliżone do maksymalnych lub maksymalne stawki podatków lokalnych, prowadząc przy tym jednocześnie odpowiednią politykę informacyjną skierowaną do lokalnych interesariuszy, wyjaśniając rolę lokalnych podatków w zdolności inwestycyjnej samorządów (zob. Jarczewski 2007, Jarczewski i Huculak 2010).

Prowadzone badania klimatu inwestycyjnego (m.in. Jarczewski 2007, Guzik, Gwosdz i Działek, 2013) pokazują, że na etapie podejmowania decyzji o lokalizacji działalności w danym miejscu jednymi z głównych oczekiwań przedsiębiorców jest m.in. pomoc w procedurach administracyjnych oraz dostarczenie konkretnych i aktualnych informacji o dostępnym wsparciu. Dobrym kryterium oceny w tym względzie jest polityka informacyjna prowadzona za pomocą oficjalnego serwisu internetowego gminy. Kompletnie lub w miarę pełne informacje, na dodatek zaprezentowane w sposób czytelny (poprzez dedykowaną przedsiębiorcom zakładkę lub nawet osobny portal) oferuje 38% miast województwa pomorskiego, serwisy 36% samorządów oferują pewien zakres takiej informacji, natomiast aż ¼ miast nie dostarcza żadnych treści istotnych dla przedsiębiorców.

Stosunkowo najrzadziej miasta podejmują działania o charakterze infrastrukturalnym w postaci kompleksowo uzbrojonych w sieci i urządzenia infrastruktury technicznej zwartych terenów

<sup>34</sup> Jako wartość graniczną klasy „wysokie” przyjęto 90% ustawowej stawki maksymalnej w 2015 r.

<sup>35</sup> Warto zauważyć, że w grupie tej znajdują się cztery miasta, które stosują najniższy wymiar podatku od nieruchomości w województwie.

inwestycyjnych lub inkubatorów przedsiębiorczości. Przedsięwzięcia takie zrealizowało jak dotąd 1/3 samorządów, co rozumiałe są to głównie miasta średnie i duże.

Wsparcie przedsiębiorczości zajmuje istotne miejsce wśród działań realizowanych w ramach polityki spójności Unii Europejskiej, czego przejawem są chociażby znaczne środki przeznaczane m.in. na rozwój małych i średnich przedsiębiorstw, tworzenie terenów inwestycyjnych, poprawę dostępu firm do zewnętrznych źródeł finansowania (np. poprzez uruchamianie funduszy poręczeniowych oraz pożyczkowych), promowanie inicjatyw klastrowych, prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej czy komercjalizację wyników badań naukowych. W niektórych sferach beneficjentami tych środków mogą być również jednostki samorządu terytorialnego (i podległe im podmioty) realizujące działania dotyczące wsparcia rozwoju przedsiębiorczości. W latach 2004–2014 w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego wdrożono w sumie 53 projekty, współfinansowane z funduszy europejskich, które ukierunkowane były na podniesienie poziomu atrakcyjności inwestycyjnej oraz wsparcie rozwoju przedsiębiorczości. Łączna wartość powyższych inicjatyw wyniosła 478,5 mln PLN, co stanowiło 4,1% całkowitych nakładów na wszystkie działania urzeczywistnianie, w analizowanych jednostkach, w ramach wspólnotowej polityki spójności. Realizowane w tym zakresie przedsięwzięcia podzielić można na dwie główne grupy. Pierwszą z nich są projekty infrastrukturalne, które wyraźnie dominują pod względem zaangażowanych środków finansowych (443,1 mln PLN – 92,6%). Natomiast drugą grupę stanowią tzw. działania miękkie, obejmujące różnego rodzaju inicjatywy edukacyjne oraz szkoleniowe, zogniskowane na rozwój przedsiębiorczości i samozatrudnienia. Projekty odnoszące się do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i wsparcia przedsiębiorczości realizowane były na terenie 16 pomorskich miast i gmin miejsko-wiejskich. Jednocześnie największe środki na powyższe działania pozyskano w przypadku Gdyni (268,2 mln PLN), a mniejszym stopniu również w Kwidzynie (52,9 mln PLN) oraz Gdańsku (46,7 mln PLN). Na tle pozostałych jednostek samorządu terytorialnego względnie dużymi nakładami na rozwój przedsiębiorczości charakteryzowały się ponadto: Słupsk (28,9 mln PLN), Dzierżoń (21,5 mln PLN) i Kościerzyna (20,4 mln PLN).

Wśród przedsięwzięć o charakterze infrastrukturalnym realizowanych przy wsparciu funduszy UE największe nakłady finansowe zostały zaangażowane w tworzenie i rozwój parków naukowo-technologicznych. W badanym okresie tego typu inwestycje zrealizowano w Gdyni (rozbudowa Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego) oraz Kwidzynie (utworzenie Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego z centrum energii odnawialnej). Równocześnie dzięki wsparciu ze środków europejskich utworzone zostały inkubatory przedsiębiorczości. Obiekty te powstały w Gdańsku, Tczewie, Malborku, Kwidzynie, Lęborku, Bytowie, Kościerzynie, Dzierżoniu, jak również na terenie Zielonego Parku Przemysłowego w Cierznie (gmina Debrzno). Kolejną grupę działań

infrastrukturalnych, służących podniesieniu poziomu atrakcyjności inwestycyjnej i wsparciu rozwoju przedsiębiorczości, stanowiły projekty dotyczące tworzenia terenów inwestycyjnych (zarówno prace planistyczne, jak i uzbrajanie wyznaczonych terenów w niezbędne sieci i urządzenia infrastruktury technicznej). Wyżej wymienione przedsięwzięcia realizowane były na obszarze następujących miast (gmin): Słupsk, Malbork, Lębork, Bytów, Sztum, Ustka oraz Debrzno. Ponadto dzięki dotacjom pozyskanym z budżetu Unii Europejskiej wsparte zostały również inicjatywy klastrowe (Sopocki Klaster Turystyczny, Malborski Klaster Turystyczny, a także Nadwiślański Klaster Energii Odnawialnej). Jednocześnie środki europejskie przeznaczone na dokapitalizowanie funduszy poręczeniowych i pożyczkowych (wsparcie Funduszu Pożyczkowego Słupia działającego przy Słupskim Stowarzyszeniu Innowacji Gospodarczych i Przedsiębiorczości<sup>36</sup>, jak również wsparcie Regionalnego Towarzystwa Inwestycyjnego S.A. w Dzierzgoniu w zakresie działalności poręczeniowej<sup>37</sup>). Wreszcie środki europejskie przeznaczone także na działania informacyjne i promocyjne, służące przyciąganiu nowych inwestorów oraz zwiększeniu międzynarodowej aktywności gospodarczej przedsiębiorstw z województwa pomorskiego.

W przypadku głównych ośrodków miejskich regionu: Gdańska i Gdyni możemy mówić o kompleksowym systemie wsparcia przedsiębiorczości przejawiającym się w szeregu skoordynowanych instytucjonalnie działań, takich jak dostarczanie kompleksowej informacji (prowadzone przez osobno do tego powołane jednostki miejskie: Gdańskie Centrum Obsługi Przedsiębiorców i Gdyńskie Centrum Wsparcia Przedsiębiorczości), pomoc w obsłudze procesu zakładania firmy, prowadzenie inkubatorów przedsiębiorczości i inkubatorów technologicznych oraz szereg innych, oryginalnych projektów, jak np. Pomorskie Miasteczko Zawodów, Gdyński Biznesplan czy „Akademia Gdańskiego Przedsiębiorcy” i „Biznes na Start”. O elementach takiego systemu możemy mówić także w przypadku Słupska, w jego przypadku na uwagę zasługuje działanie instytucjonalne w postaci Centrum Obsługi Inwestora.

Wśród pozostałych miast powiatowych różnorodnością polityki wsparcia przedsiębiorczości wyróżniają się Tczew i Malbork. W pierwszym mieście warte podkreślenia jest zaangażowanie miasta w sferze instytucjonalnej – „Dom Przedsiębiorcy” oferujący wsparcie informacyjne a także zawierający inkubator przedsiębiorczości, w ramach Urzędu Miasta Tczewa funkcjonuje Biuro Wsparcia Przedsiębiorczości, miasto oferuje także zachęty podatkowe. Z kolei w Malborku utworzono „Lokalne Okienko Przedsiębiorczości”, które jest kompleksowym punktem konsultacyjno –

---

<sup>36</sup> Słupskie Stowarzyszenie Innowacji Gospodarczych i Przedsiębiorczości jest organizacją pozarządową, która została powołana do istnienia w 1995 roku z inicjatywy władz samorządowych miasta Słupska.

<sup>37</sup> Regionalne Towarzystwo Inwestycyjne S.A. zostało utworzone w 1994 roku z inicjatywy władz samorządowych gminy Dzierzgoń i lokalnych przedsiębiorców. Główny akcjonariuszem Towarzystwa pozostaje gmina Dzierzgoń.

doradczym działającym w strukturze Urzędu Miasta. Malbork wyróżnia się także profesjonalnie przygotowanym pakietem informacyjnym dla przedsiębiorców zamieszczonym na oficjalnej stronie internetowej miasta, w mieście działa także inkubator przedsiębiorczości. Kilka innych miast powiatowych podjęło ważne działania instytucjonalne i infrastrukturalne. W Kwidzynie, efektem współpracy trzech instytucji samorządowych było powołanie Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, Sopot wspiera finansowo lokalne „Centrum Przedsiębiorczości w Sopocie”, gdzie znajduje się m.in. inkubator przedsiębiorczości. Ta ostatnia forma wsparcia początkujących przedsiębiorców działa także w analizowanej grupie miast w Kościerzynie, Lęborku, Bytowie i Kartuzach. Uwagę zwraca realizowany w Sztumie projekt „kawiarenek biznesowych”, mający na celu m.in. wymianę dobrych praktyk między samorządem, przedsiębiorcami i ekspertami. Szczególnie warte podkreślenia jest realizacja wsparcia przedsiębiorczości poprzez partnerstwa samorządowe. Oprócz wspomnianego wyżej Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego ciekawą inicjatywą jest portal [www.inwestujnakaszubach.com](http://www.inwestujnakaszubach.com) będący efektem współpracy trzech samorządów: Kartuz, Bytowa i Kościerzyny. Częstym przykładem jest współpraca samorządu gminnego z powiatowymi urzędami pracy, te ostatnie są ważnym elementem w systemie wsparcia przedsiębiorczości w regionie.

Również kilka małych miast województwa zrealizowała działania o charakterze infrastrukturalnym lub instytucjonalnym nakierowanych na rozwój przedsiębiorczości. Przykładowo, w Debrznie powołano Inkubator przedsiębiorczości (IPC Ciernie). W Dzierzgoniu, gmina przekazała nieruchomości lokalnej instytucji otoczenia biznesu w ramach wsparcia działań statutowych ukierunkowanych na rozwój przedsiębiorczości, integracji społecznej i partnerstw. Wiele gmin w ramach oficjalnych serwisów internetowych informuje na bieżąco o możliwościach wsparcia firm. Ogólnie jednak polityka informacyjna dla przedsiębiorców prowadzona poprzez stronę WWW w większości małych miast wymaga udoskonalenia. Dobrą praktyką – wyjątkową wśród małych miast, a nawet miast powiatowych – jest konstrukcja serwisu internetowego miasta Pelpin, gdzie w sposób czytelny i wyczerpujący zawarto szereg użytecznych informacji dla przedsiębiorców (zawartych w następujących kategoriach: aktualności dla przedsiębiorców, jak założyć firmę, ulgi dla inwestorów, firmy w regionie, kalendarz przedsiębiorcy, przedsiębiorcy dla Pępłina).

### **9.3. Wykorzystanie funduszy UE**

Począwszy od 2004 roku, w efekcie przystąpienia kraju do struktur Unii Europejskiej, polskie jednostki samorządu terytorialnego uzyskały niezwykle szerokie możliwości dofinansowania różnego rodzaju projektów rozwojowych ze środków funduszy strukturalnych. Wśród działań wspólnotowych

szczególnie istotne miejsce zajmuje polityka regionalna, której podstawowym celem jest osiągnięcie większej spójności społeczno-gospodarczej całej Unii Europejskiej poprzez niwelowanie dysproporcji występujących między jej regionami. W ramach urzeczywistniania programów operacyjnych polityki regionalnej współfinansowanych jest szereg różnych przedsięwzięć, obejmujących zarówno projekty infrastrukturalne, jak również działania o charakterze społecznym (tzw. projekty miękkie). Głównym zamierzeniem poniższej części książki jest zobrazowanie struktury oraz kierunków wykorzystania funduszy europejskich w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego.

Dla celów niniejszego opracowania analizie poddano wszystkie projekty współfinansowane ze środków funduszy europejskich w ramach wspólnotowej polityki regionalnej (tj. polityki spójności), urzeczywistniane w latach 2004–2014 na obszarze gmin miejskich i miejsko-wiejskich województwa pomorskiego przez samorządy gmin i podległe im jednostki organizacyjne (np. placówki edukacyjne, instytucje kultury itp.). Jednocześnie uwzględnione zostały inwestycje wdrażane przez spółki prawa handlowego (przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej), w których lokalne samorządy były głównym udziałowcem i posiadały co najmniej 30,0% ogólnej wartości udziałów. Tym samym w opracowaniu pominięto przedsięwzięcia realizowane przez organy administracji rządowej, samorząd województwa oraz samorządy poszczególnych powiatów, podmioty gospodarcze, a także organizacje pozarządowe (z wyłączeniem stowarzyszeń i fundacji powstałych z inicjatywy samorządów gmin i podejmujących działania w imieniu tych jednostek). W związku z powyższym przyjęta metodologia umożliwi ocenę aktywności miejscowych władz samorządowych w zakresie pozyskiwania funduszy europejskich oraz realizacji projektów rozwojowych. Przy opracowywaniu niniejszego rozdziału korzystano w głównej mierze z danych zamieszczonych w KSI SIMIK 2007–2013<sup>38</sup>, jak również na portalu informacyjnym Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju *Mapa Dotacji Unii Europejskiej*<sup>39</sup>. Cennym źródłem informacji na temat projektów współfinansowanych ze środków funduszy europejskich okazały się także strony internetowe poszczególnych gmin i podległych im jednostek organizacyjnych.

Na przestrzeni okresu obejmującego lata 2004–2014, w granicach gmin miejskich i miejsko-wiejskich województwa pomorskiego, zrealizowano w sumie 811 projektów współfinansowanych ze środków europejskich w ramach wspólnotowej polityki spójności. Łączna wartość tych przedsięwzięć wyniosła 11 795,2 mln PLN. Równocześnie na wdrożenie rozpatrywanych projektów, z budżetu Unii Europejskiej, pozyskano kwotę 7 091,0 mln PLN, co stanowiło 60,1% ich całkowitych kosztów. Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż badane jednostki samorządu terytorialnego są wyraźnie niejednorodne

<sup>38</sup> KSI SIMIK (Krajowy System Informatyczny SIMIK) – system służący gromadzeniu i agregacji danych na temat programów operacyjnych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, wspierający proces zarządzania oraz monitorowania realizacji polityki spójności w Polsce w latach 2007–2013.

<sup>39</sup> <http://www.mapadotacji.gov.pl>

pod względem liczby i ogólnej wartości wdrażanych przedsięwzięć (tab. 9.7). Zróżnicowanie to związane jest zarówno z potencjałem poszczególnych miast (np. wielkość mierzona liczbą ludności, funkcje pełnione w systemie osadniczym kraju i regionu, poziom osiąganych dochodów budżetowych itp.), jak również jest pochodną zapisów określonych programów operacyjnych (m.in. dotyczących kryteriów dostępu dla potencjalnych beneficjentów). Podobnie miasta oraz gminy miejsko-wiejskie województwa pomorskiego są zróżnicowane w zakresie struktury i kierunków wykorzystania środków europejskich, choć w większości przypadków wyraźnie dominują projekty infrastrukturalne, przede wszystkim zaś inwestycje dotyczące rozwoju infrastruktury technicznej (transportowej i komunalnej).

W całym analizowanym okresie najwięcej projektów współfinansowanych ze środków polityki spójności Unii Europejskiej zostało zrealizowanych na terenie Gdańska (113 przedsięwzięć). Kolejne lokaty zajmowały natomiast Gdynia (71 projektów) oraz Słupsk (55 projektów). Na tle pozostałych miast i gmin miejsko-wiejskich województwa pomorskiego względnie dużą liczbą urzeczywistnionych przedsięwzięć odznaczała się również gmina Dzierżoń (38 projektów), co w znacznym stopniu należy wiązać z aktywnością Regionalnego Towarzystwa Inwestycyjnego S.A. (spółka powołana z inicjatywy władz samorządowych oraz lokalnych przedsiębiorców, której głównym akcjonariuszem jest gmina). W przypadku następnych ośmiu samorządów, w latach 2004–2014 wdrożono od 20 do 30 projektów dofinansowanych z funduszy europejskich. W grupie tej obok jednostek o znaczeniu subregionalnym (tj. Bytów, Sopot, Kartusy, Kościerzyna i Sztum) znalazły się także ośrodki o zasięgu lokalnym (Ustka, Czersk oraz Kępcice). Spośród miast pełniących funkcję stolic powiatów, najmniejszą liczbą projektów charakteryzował się Człuchów (tylko 9 operacji). Ogółem najmniej przedsięwzięć zostało wcielonych w życie na obszarze miast: Skórcz (jedynie 3 projekty), Rumia (5 projektów) i Łeba (5 projektów).

Spośród badanych jednostek samorządu terytorialnego wyraźnie największym beneficjentem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej jest Gdańsk (tab. 9.7). Przedsięwzięcia realizowane w granicach stolicy regionu, przy wsparciu środków funduszy strukturalnych, pochłonęły w sumie 6 481,4 mln PLN, co stanowiło aż 54,9% ogólnej wartości wszystkich projektów wdrażanych w pomorskich miastach oraz gminach miejsko-wiejskich w latach 2004–2014. W dalszej kolejności, ze względu na całkowite koszty wdrażanych inwestycji, uplasowały się: Gdynia (1 664,9 mln PLN), Sopot (797,1 mln PLN) i Słupsk (560,8 mln PLN). Na powyższe 4 miasta na prawach powiatu przypada 80,6% całkowitej wartości wszystkich rozpatrywanych projektów (w tym 75,8% na samo Trójmiasto). Na tle pozostałych gmin miejskich i miejsko-wiejskich względnie duże nakłady (od 100,0 do 250,0 mln PLN) poniesiono również w: Chojnicach, Starogardzie Gdańskim, Tczewie, Pucku, Kwidzynie i Kościerzynie. Wśród miast o znaczeniu lokalnym największymi środkami, jakie zaangażowano w realizację działań współfinansowanych w ramach europejskiej polityki spójności, charakteryzowały się Władysławowo

(73,6 mln PLN) i Łeba (61,0 mln PLN). Na wysoką pozycję powyższych ośrodków wpłynęły zwłaszcza duże inwestycje z zakresu gospodarki wodno-ściekowej (w przypadku Łeby także działania dotyczące rozbudowy infrastruktury transportowej).

**Tab. 9.7 Podstawowe informacje na temat wykorzystania funduszy europejskich w miastach oraz gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego w latach 2004–2014**

L.p.	Miasto (gmina)	Liczba projektów	Wartość projektów [mln PLN]	Wkład UE [mln PLN]	Wartość projektów na 1 mieszkańca [PLN]
1	Gdańsk	113	6 481,4	3 948,4	14 043,2
2	Gdynia	71	1 664,9	1 092,7	6 712,3
3	Sopot	26	797,1	272,4	21 029,3
4	Słupsk	55	560,8	391,1	5 970,5
5	Chojnice	17	248,6	133,2	6 180,0
6	Starogard Gdański	16	231,8	146,5	4 768,4
7	Tczew	14	226,9	139,2	3 743,0
8	Puck	13	129,8	76,4	11 385,6
9	Kwidzyn	15	119,7	63,4	3 079,2
10	Kościerzyna	21	109,6	67,6	4 623,8
11	Wejherowo	11	97,2	38,3	1 930,5
12	Pruszcz Gdański	14	95,6	57,4	3 311,6
13	Łębork	19	78,3	51,8	2 204,2
14	Władysławowo	15	73,6	48,9	4 779,0
15	Kartuzy	25	71,4	42,6	2 163,5
16	Łeba	5	61,0	38,2	15 940,2
17	Bytów	28	60,6	41,1	2 442,2
18	Sztum	20	57,4	32,3	3 066,9
19	Dzierżgoń	38	49,4	32,5	5 199,3
20	Jastarnia	11	49,4	34,0	12 742,8
21	Ustka	24	48,3	32,9	2 971,8
22	Malbork	18	41,1	27,2	1 054,0
23	Nowy Dwór Gd.	15	38,6	26,9	2 124,9
24	Brusy	12	37,8	24,1	2 670,6
25	Krynica Morska	8	37,7	20,9	27 923,9
26	Hel	7	37,6	26,8	10 244,2
27	Debrzno	13	29,4	19,9	3 168,3
28	Żukowo	16	27,6	18,5	849,5
29	Kępice	22	26,7	21,9	2 823,7
30	Rumia	5	26,5	17,6	560,0
31	Reda	10	24,3	10,4	1 050,5
32	Czersk	22	24,0	17,5	1 116,0
33	Czarne	9	23,3	14,0	2 495,9
34	Człuchów	9	21,6	13,1	1 501,3
35	Miastko	13	19,6	10,8	976,2
36	Prabuty	9	16,4	7,1	1 232,3
37	Nowy Staw	7	15,0	7,9	1 914,2
38	Skarszewy	15	12,9	9,1	877,2
39	Pelplin	11	10,0	7,4	598,5
40	Gniew	7	5,8	4,4	368,2
41	Czarna Woda	9	4,1	2,9	1 238,8
42	Skórcz	3	2,5	1,5	703,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KSI SIMIK 2007-2013 oraz portalu Mapa Dotacji UE.



W całym analizowanym horyzoncie czasowym najniższymi nakładami finansowymi (poniżej 10,0 mln PLN) odznaczały się miasto Skórcz i gminy miejsko-wiejskie: Czarna Woda, Gniew i Pelplin. Warto jednocześnie zauważyć, iż wśród ośrodków subregionalnych najmniejszą wartością realizowanych projektów cechował się Człuchów (21,6 mln PLN). Należy w tym miejscu podkreślić, iż wielkość nakładów poniesionych na wdrażanie przedsięwzięć dofinansowanych z budżetu Unii Europejskiej, poza nielicznymi wyjątkami, istotnie nawiązuje do pozycji danych miast w systemie osadniczym regionu, a także spełnianych przezeń funkcji. W badanym okresie najwięcej środków finansowych zaangażowano w realizację projektów w miastach regionalnych (zwłaszcza zaś w Gdańsku). W dalszej kolejności na ogół plasowały się ośrodki subregionalne (tj. stolice powiatów). Natomiast najmniejszymi nakładami inwestycyjnymi odznaczały się jednostki o znaczeniu lokalnym.

W latach 2004–2013 najwięcej przedsięwzięć zrealizowanych zostało w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki (290 projektów) i Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego (226 projektów). Ponadto na tle pozostałych programów zaznacza się także względnie duży udział inwestycji wcielanych w życie w toku Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (91 projektów) i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (70 projektów). Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż ostatni z wymienionych powyżej instrumentów był największym, pod względem ogólnej wartości, źródłem środków finansowych zaangażowanych w realizację polityki spójności w miastach oraz gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego. Łączne nakłady poniesione na wdrażanie projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wyniosły 6 052,7 mln PLN (tj. 51,3% całkowitej wartości wszystkich rozpatrywanych przedsięwzięć). Istotny udział tego programu w finansowaniu działań rozwojowych w badanych jednostkach trzeba wiązać z faktem, iż w jego ramach urzeczywistniane są duże projekty inwestycyjne, dotyczące przede wszystkim budowy i rozbudowy infrastruktury transportowej oraz komunalnej. Jednocześnie wypada podkreślić, iż projekty o największych kosztach, realizowane w toku omawianego programu, zostały skoncentrowane głównie na obszarze stolicy regionu (21 inwestycji o łącznej wartości 4 769,1 mln PLN), a w mniejszym stopniu również w Gdyni, Sopocie, Tczewie, Starogardzie Gdańskim, Chojnicach i Pucku. Obok Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, największymi źródłami wsparcia działań rozwojowych w pomorskich miastach i gminach miejsko-wiejskich były Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego (2 456,0 mln PLN) oraz Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (1 111,9 mln PLN). Na powyższe 3 programy przypada 81,6% ogólnej wartości wszystkich projektów wdrażanych w badanych jednostkach samorządu terytorialnego.

Warto w tym miejscu odnotować, iż 10 pomorskich ośrodków miejskich (tj. Gdańsk, Gdynia, Sopot, Tczew, Wejherowo, Malbork, Lębork, Pruszcz Gdański, Ustka oraz Krynica Morska), w latach

2004–2014, realizowało projekty w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej, w partnerstwie z podmiotami z innych państw członkowskich Wspólnoty oraz krajów sąsiadujących. Zakres rzeczowy tych działań obejmował przede wszystkim rozwój infrastruktury turystycznej i organizację wydarzeń o charakterze kulturalnym i sportowo-rekreacyjnym.

**Tab. 9.8 Szczegółowe kierunki wykorzystania funduszy europejskich w ramach wspólnotowej polityki spójności w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego w latach 2004–2014**

Kierunek alokacji	Liczba projektów	Wartość projektów [mln PLN]
<b>Projekty infrastrukturalne (twarde)</b>	<b>460</b>	<b>11 424,3</b>
Rozwój infrastruktury transportowej i transportu publicznego	81	5 559,2
Rozwój infrastruktury komunalnej	80	2 914,5
Rozwój infrastruktury społecznej	125	1 406,8
Poprawa bezpieczeństwa publicznego i przeciwdziałanie zagrożeniom	9	498,8
Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i wsparcie rozwoju przedsiębiorczości	34	443,1
Rewitalizacja miast i odnowa obszarów wiejskich	15	268,2
Poprawa efektywności energetycznej i rozwój odnawialnych źródeł energii	41	131,4
Rozwój infrastruktury i usług społeczeństwa informacyjnego	30	72,1
Ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego	10	64,2
Rozwój i promocja rybołówstwa	16	43,7
Organizacja wydarzeń kulturalno-rekreacyjnych i promocja turystyczna	14	15,5
Rozwój współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej	3	6,5
Wsparcie tworzenia i rozwoju partnerstw terytorialnych	2	0,2
<b>Projekty społeczne (miękkie)</b>	<b>351</b>	<b>370,9</b>
Przeciwdziałanie wykluczeniu i aktywizacja społeczna mieszkańców	80	117,8
Edukacja, oświata i wychowanie	189	107,9
Przeciwdziałanie bezrobociu i aktywizacja zawodowa mieszkańców	43	92,0
Rozwój przedsiębiorczości i samozatrudnienia	19	35,3
Podnoszenie kwalifikacji i umiejętności pracowników	17	15,7
Wzmacnianie potencjału administracji publicznej	3	2,2
<b>RAZEM</b>	<b>811</b>	<b>11 795,2</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KSI SIMIK 2007-2013 oraz portalu Mapa Dotacji UE.

W strukturze projektów realizowanych w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego przy wsparciu środków polityki spójności wyraźnie przeważają działania inwestycyjne (tzw. projekty twarde), które w latach 2004–2014 stanowiły 56,7% ogólnej liczby i 96,9% całkowitej wartości wszystkich analizowanych przedsięwzięć (tab. 9.8). Równocześnie wśród tych projektów na pierwszy plan wysuwają się inwestycje dotyczące rozwoju infrastruktury technicznej (transportowej i komunalnej). Przedsięwzięcia, których zakres rzeczowy obejmował rozbudowę i modernizację sieci i urządzeń infrastruktury technicznej pochłonęły 71,8% ogółu nakładów finansowych poniesionych na wdrażanie projektów dofinansowanych z funduszy europejskich w pomorskich miastach i gminach miejsko-wiejskich. Jednocześnie projekty związane z rozwojem infrastruktury technicznej stanowiły podstawowy kierunek wykorzystania środków pozyskanych z budżetu Unii Europejskich w większości

badanych samorządów. W przypadku czterech miast (Krynica Morska, Hel, Władysławowo oraz Starogard Gdański) udział nakładów wydatkowanych na rozbudowę infrastruktury technicznej kształtował się na poziomie powyżej 90,0%. Warto zwrócić uwagę, iż w całym rozpatrywanym okresie tylko dwie jednostki samorządu terytorialnego (tj. miasto Reda i gmina miejsko-wiejska Nowy Staw) nie zrealizowały ani jednego projektu z zakresu infrastruktury technicznej. Należy także podkreślić, iż w przypadku pięciu pomorskich miast i gmin miejsko-wiejskich (Sopot, Wejherowo, Malbork, Czersk i Sztum) najwięcej środków finansowych przeznaczonych zostało na inwestycje związane z rozwojem infrastruktury społecznej. Pomimo relatywnie dużej liczby, projekty o charakterze społecznym (tzw. działania miękkie) stanowiły jedynie nieduży ułamek wartości przedsięwzięć współfinansowanych ze środków europejskich w badanych samorządach (zazwyczaj były to niewielkie projekty szkoleniowe oraz edukacyjne o wartości nie przekraczającej 2,5 mln PLN).

Dominującym kierunkiem wykorzystania funduszy europejskich w przypadku miast oraz gmin miejsko-wiejskich województwa pomorskiego były działania ukierunkowane na rozwój infrastruktury transportowej (przede wszystkim drogowej) i transportu publicznego (tab. 9.8). Środki zaangażowane w realizację tego typu inwestycji (5 559,2 mln PLN) stanowiły aż 47,1% całkowitej wartości wszystkich rozpatrywanych projektów. Równocześnie wśród tych działań największą grupę, tak pod względem liczby (58 projektów), jak i wartości (3 342,0 mln PLN), tworzyły przedsięwzięcia dotyczące budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury drogowej. Inwestycje drogowe i służące ich przygotowaniu prace planistyczne podejmowane były na terenie 26 badanych gmin. Najwięcej środków finansowych pochłonęły projekty wdrażane w Gdańsku (2 313,4 mln PLN), Gdyni (445,3 mln PLN) i Słupsku (229,6 mln PLN)<sup>40</sup>. W przypadku czterech pomorskich miast (Gdańsk, Gdynia, Słupsk oraz Starogard Gdański) dofinansowanie z budżetu Unii Europejskiej uzyskały przedsięwzięcia z zakresu rozwoju transportu publicznego. W realizację tych inwestycji, obejmujących m.in. zakup taboru dla komunikacji miejskiej, zaangażowano w sumie 1 531,5 mln PLN, przy czym największą kwotę pochłonęły działania w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej (4 przedsięwzięcia o łącznej wartości 1 219,4 mln PLN)<sup>41</sup>. Wśród działań dotyczących infrastruktury transportowej, które zostały wsparte ze środków polityki

---

<sup>40</sup> Warto odnotować, iż w omawianym okresie, największym projektem infrastrukturalnym z zakresu transportu drogowego była rozbudowa Trasy Słowackiego w Gdańsku (o długości ok. 10 km), łączącej port morski z portem lotniczym. Projekt został dofinansowany z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013, a jego całkowita wartość wyniosła 1 411,0 mln PLN (tj. 12,0% ogółu kosztów wszystkich przedsięwzięć realizowanych w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego).

<sup>41</sup> Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej jest jednym z największych tego rodzaju przedsięwzięć w skali całego kraju. Inwestycje składające się na ten kompleksowy program transportowy wsparte zostały ze środków trzech programów operacyjnych (tj. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego). Zakres rzeczowy tych projektów obejmował m.in. budowę nowych i przebudowę istniejących linii tramwajowych, przebudowę zajezdni tramwajowej, a także zakup nowoczesnego taboru tramwajowego.

spójności, znalazło się ponadto 7 przedsięwzięć zogniskowanych na rozbudowę i zakup wyposażenia dla Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy (razem 478,7 mln PLN)<sup>42</sup>. Zakres rzeczowy pozostałych inwestycji transportowych obejmował m.in. wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem w Trójmieście oraz modernizację wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku.

Drugą, pod względem alokacji funduszy, grupą projektów współfinansowanych z budżetu Unii Europejskiej w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego były przedsięwzięcia związane z rozwojem infrastruktury komunalnej, tj. inwestycje dotyczące rozbudowy i modernizacji systemów gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami. Środki pieniężne zaangażowane w urzeczywistnianie tych działań (2 914,5 mln PLN) stanowiły 24,7% całkowitej wartości wszystkich badanych projektów. Wśród omawianych przedsięwzięć wyraźnie dominowały inwestycje z zakresu rozbudowy infrastruktury wodociągowej oraz systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków (67 projektów o łącznej wartości 1 997,5 mln PLN), które realizowane były w granicach 34 analizowanych jednostek samorządu terytorialnego. Podobnie jak w przypadku inwestycji transportowych, wyraźnie największym beneficjentem projektów wodno-ściekowych był Gdańsk (888,9 mln PLN). Jednocześnie na tle innych gmin miejskich oraz miejsko-wiejskich znaczne środki finansowe zaangażowane zostały w uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej na obszarze Gdyni (324,0 mln PLN), Chojnic (140,2 mln PLN), Słupska (128,6 mln PLN) i Pucka (106,2 mln PLN). Z kolei największymi nakładami na rozwój systemu gospodarki odpadami, poza stolicą regionu (399,5 mln PLN), cechowały się także: Starogard Gdański (155,0 mln PLN), Tczew (147,6 mln PLN) oraz Gdynia (100,8 mln PLN).

Działania dotyczące rozwoju infrastruktury społecznej (tj. edukacyjnej, kulturalnej, ochrony zdrowia i pomocy społecznej, a także sportowo-rekreacyjnej i turystycznej) stanowiły największą, pod względem liczby, grupę przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych ze środków europejskich w miastach i gminach miejsko-wiejskich województw pomorskiego w latach 2004–2014. Udział tego rodzaju projektów w ogólnej wartości wszystkich analizowanych działań kształtował się na poziomie 11,9% (w sumie 1 406,8 mln PLN). Wśród omawianych przedsięwzięć dwie zasadnicze grupy tworzyły działania związane z rozwojem infrastruktury sportowo-rekreacyjnej i turystycznej oraz infrastruktury kulturalnej, które stanowiły odpowiednio 55,8% i 41,0% nakładów poniesionych na projekty z zakresu infrastruktury społecznej. Urzeczywistniane w tym obszarze inwestycje obejmowały m.in. budowę i modernizację obiektów sportowych (np. hal i boisk sportowych, pływalni) oraz obiektów pełniących

---

<sup>42</sup> Zakres inwestycji wcielany w życie na terenie gdańskiego lotniska obejmował m.in. budowę nowego terminala pasażerskiego, rozbudowę oraz modernizację infrastruktury lotniskowej (po stronie *airside*), zakup systemów do kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu, zakup lotniskowego pojazdu ratowniczo-gaśniczego, a także budowę drogi patrolowo-technicznej.

funkcje kulturalne, odnowę i zagospodarowanie przestrzeni rekreacyjnych (np. parków miejskich), jak również rozwój infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej (np. ścieżek rowerowych). Największe środki finansowe zaangażowano w rozbudowę infrastruktury społecznej na terenie Sopotu (549,4 mln PLN) i Gdańska (487,5 mln PLN). Pośród realizowanych przedsięwzięć o znaczeniu regionalnym na uwagę zasługują zwłaszcza: budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku, remont i przebudowa Opery Leśnej w Sopocie, budowa Filharmonii Kaszubskiej w Wejherowie, budowa wielofunkcyjnej hali sportowo-widowiskowej na granicy Gdańska i Sopotu, budowa przystani jachtowej w Sopocie, budowa siedziby Gdańskiego Teatru Szekspirowskiego, program rozwoju komunikacji rowerowej na terenie aglomeracji trójmiejskiej, a także program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku.

Na tle pozostałych kierunków alokacji funduszy europejskich w miastach i gminach miejsko-wiejskich względnie dużym udziałem w ogólnej wartości wdrażanych projektów charakteryzowały się również inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa publicznego i przeciwdziałania zagrożeniom (4,2%), podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i wspierania rozwoju przedsiębiorczości (3,8%) oraz rewitalizacji miast i odnowy obszarów wiejskich (2,3%). Przedsięwzięcia z zakresu przeciwdziałania zagrożeniom skoncentrowane zostały niemalże wyłącznie w granicach Trójmiasta i obejmowały m.in. budowę i modernizację systemów odprowadzania wód opadowych (w tym utworzenie zbiorników retencyjnych) w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, budowę Sopotkiego Centrum Ratownictwa Wodnego oraz budowę Centrum Powiadamiania Ratunkowego w Gdańsku. Podobnie projekty rewitalizacji również były realizowane na terenie największych pomorskich miast (przede wszystkim Gdańska), co wynika z zapisów przyjętych w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Pomorskiego<sup>43</sup>. Wypada zaznaczyć, iż 44,2% ogółu nakładów zaangażowanych w przedsięwzięcia rewitalizacyjne pochłonęły 4 kompleksowe programy rewitalizacji wdrażane w granicach stolicy regionu (tj. rewitalizacja: Letnicy, Dolnego Miasta, Nowego Portu i Dolnego Wrzeszcza). Środki o wartości powyżej 10,0 mln PLN zostały poniesione także na projekty rewitalizacji: Traktu Książęcego w Słupsku, Starego Miasta w Tczewie, Śródmieścia Wejherowa, Placu Wolności w Pucku oraz Centrum Lęborka.

Fundusze zaangażowane w realizację przedsięwzięć z zakresu infrastruktury technicznej oraz społecznej, przeciwdziałania zagrożeniom, wsparcia rozwoju przedsiębiorczości, a także rewitalizacji stanowiły 94,0% całkowitej wartości wszystkich projektów współfinansowanych ze środków polityki spójności w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego w latach 2004–2014. Inne działania inwestycyjne odgrywały tylko niewielką rolę w strukturze wykorzystania pozyskanych

---

<sup>43</sup> 70,0% środków finansowych na działania o charakterze rewitalizacyjnym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego przeznaczonych zostało dla miast na prawach powiatu, natomiast kolejne 30,0% dla pozostałych ośrodków miejskich liczących powyżej 35 tysięcy mieszkańców.

funduszy europejskich, a ich udział w poniesionych nakładach, z wyjątkiem projektów dotyczących poprawy efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej oraz rozwoju odnawialnych źródeł energii, nie przekraczał 1,0%.

Różnorodne działania miękkie, jak już wcześniej zaznaczono, pomimo względnie dużej liczby stanowiły jedynie nieznaczny odsetek ogólnej wartości projektów wdrażanych przy wsparciu środków europejskich w badanych jednostkach. Wśród tych inicjatyw, współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Społecznego, największe nakłady pieniężne zaangażowano w realizację działań dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu i aktywizacji społecznej mieszkańców, a także przedsięwzięć z zakresu edukacji oraz wychowania (m.in. poprawa dostępności do wychowania przedszkolnego, ograniczanie nierówności edukacyjnych, podnoszenie jakości szkolnictwa zawodowego czy realizacja programów stypendialnych dla uczniów i studentów, itp.). Warto zwrócić uwagę, iż w przypadku trzech gmin (tj. miast Gdynia i Ustka oraz gminy miejsko-wiejskiej Czarnie) w rozpatrywanym okresie zrealizowane zostały projekty ukierunkowane na wzmocnienie potencjału administracji samorządowej.

Wskaźnikiem obrazującym poziom aktywności oraz skuteczności władz lokalnych w zakresie pozyskiwania zewnętrznych funduszy rozwojowych jest wartość wdrażanych działań w przeliczeniu na 1 mieszkańca. W przypadku analizowanych jednostek samorządu terytorialnego powyższy miernik najwyższą wartość przyjmował w gminie Krynica Morska, gdzie na 1 mieszkańca przypadało średnio aż 27,9 tys. PLN środków finansowych pozyskanych z budżetu Unii Europejskiej (tab. 9.7). Gmina ta przy niewielkiej liczbie ludności dysponuje istotnym potencjałem budżetowym, co daje jej znacznie szersze możliwości zabezpieczenia funduszy na wkład własny oraz prefinansowania projektów, niż w przypadku innych ośrodków o znaczeniu lokalnym. Drugą pozycję pod względem rozpatrywanej cechy zajmował Sopot (21,0 tys. PLN). W przypadku kolejnych pięciu miast (Łeba, Gdańsk, Jastarnia, Puck i Hel) wartość zrealizowanych przedsięwzięć w przeliczeniu na 1 mieszkańca oscylowała między 10,0 a 20,0 tys. PLN. Na tle pozostałych samorządów względnie wysokimi wartościami tego wskaźnika (od 5,0 do 7,0 tys. PLN) charakteryzowały się ponadto: Gdynia, Chojnice, Słupsk i Dzierżgoń. Z kolei najniższymi nakładami na 1 mieszkańca (poniżej 1,0 tys. PLN) odznaczały się: Gniew, Rumia, Pelplin, Skórcz, Żukowo, Skarszewy i Miastko.

Podsumowując powyższe rozważania na temat struktury i kierunków wykorzystania funduszy europejskich w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego należy stwierdzić, iż badane jednostki są wyraźnie zróżnicowane pod względem liczby i wartości realizowanych projektów, co wynika zarówno z ich potencjału (zwłaszcza zaś pozycji zajmowanej w systemie osadniczym), jak również zapisów poszczególnych programów operacyjnych. Największe kwoty

środków pozyskanych z budżetu Unii Europejskiej w ramach polityki spójności zaangażowane zostały w realizację projektów w granicach Trójmiasta (przede wszystkim zaś Gdańsk) i Słupska. Część przedsięwzięć wdrażanych na terenie aglomeracji trójmiejskiej stanowiły działania o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, służące wzmocnieniu istniejących i rozwojowi nowych funkcji metropolitalnych oraz usług wyższego rzędu (m.in. rozbudowa gdańskiego portu lotniczego, poprawa dostępności do portów morskich czy też budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku, itp.). Struktura wykorzystania funduszy europejskich w miastach oraz gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego zdominowana została przez inwestycje infrastrukturalne, zwłaszcza projekty dotyczące rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (w szczególności drogowej) oraz komunalnej (w głównej mierze wodno-ściekowej). Tym samym przedsięwzięcia urzeczywistniane w badanych jednostkach, przy wsparciu ze środków polityki spójności, służyły przede wszystkim rozwiązywaniu problemów infrastrukturalnych. Działania o charakterze społecznym (tj. projekty miękkie) pomimo relatywnie dużej liczby stanowiły jedynie niewielki odsetek wartości wdrażanych projektów, a ich zakres rzeczowy dotyczył głównie przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu oraz rozwoju zasobów kapitału ludzkiego.

#### **9.4. Partnerstwo publiczno-prywatne**

Rosnące trudności w realizacji projektów inwestycyjnych związanych ze świadczeniem usług publicznych powodują konieczność wdrażania bardziej skomplikowanych mechanizmów finansowania. Przykładem takiego mechanizmu jest partnerstwo publiczno-prywatne (PPP). Jego istotą jest współpraca sektora prywatnego i publicznego w realizacji danego przedsięwzięcia, w ten sposób że partner prywatny (w oparciu o umowę cywilnoprawną), finansuje projekt i jest odpowiedzialny za większość działań gospodarczych związanych jego realizacją, zaś strona publiczna odpowiada za poziom i jakość świadczenia usługi. Formuła ta rodzi obustronne korzyści dla partnerów – sektor prywatny zyskuje nową przestrzeń osiągnięcia dochodów, zaś strona publiczna zwiększa efektywność realizacji działań związanych z świadczeniem usług publicznych nawet w sytuacji deficytu środków finansowych (Herbst i in. 2013).

Należy jasno podkreślić fakt, że w formule PPP odpowiedzialność za dostępność do usług pozostaje po stronie publicznej, co jest jedną z podstawowych zalet tego rozwiązania w stosunku do prywatyzacji. Inną zaletą PPP w obliczu trudnej sytuacji finansowej wielu samorządów w Polsce jest niezaliczanie zobowiązań z tytułu umów PPP do długu publicznego, gdy większą część ryzyka związanego z ich realizacją (budowy, dostępności i popytu) zaistnieje po stronie partnera prywatnego.

Pogłębione analizy uwarunkowań wdrażania PPP w Polsce wskazują, że nowe mechanizmy inżynierii finansowej póki co nie są przełomową formułą w finansowaniu inwestycji związanych ze świadczeniem usług publicznych, a ich zalety nie równoważą obaw przed ich stosowaniem. Jako główne wyzwania wskazywane są bariery mentalne po stronie partnera publicznego (obawa o posądzenie o korupcję), niska stabilizacja prawodawstwa (tymczasem PPP to projekty długoterminowe), ciągle – mimo wielu działań podejmowanych przez instytucje promujące te innowacyjne metody finansowania inwestycji (zwłaszcza fundację Centrum Partnerstwa-Publiczno Prywatnego) niska wiedza dotycząca mechanizmów ich wdrażania. Inną podstawową barierą jest, jak wskazują Herbst i in. (2013: 15), brak rządowej polityki wykorzystania PPP w realizacji usług publicznych, brak regulacji szczegółowych procedur postępowania w procesie przygotowania projektów, co owocuje niepodejmowaniem tej formuły w sektorach działalności należących do kompetencji władzy państwowej a także nastawienie instytucji kontrolnych. Tymczasem jak podkreślają cytowani autorzy wola polityczna władzy wykonawczej jest jednym z warunków koniecznych wykorzystywania na większą skalę formuły PPP. W efekcie, Polska znajduje się ciągle w grupie krajów o najmniej dojrzałych rynkach PPP (Herbst i in. 2013). Podobnie jak w innych sferach innowatorami we wdrażaniu PPP w Polsce są w tej sytuacji samorzady terytorialne.

**Tab. 9.9 Projekty i pomysły PPP według województw**

Województwo	Liczba projektów	Liczba pomysłów na projekt	Udział w liczbie projektów (%)
Małopolskie	75	19	15,2
Śląskie	71	14	14,3
Mazowieckie	62	31	12,5
Kujawsko-pomorskie	53	15	10,7
Dolnośląskie	38	8	7,7
<b>Pomorskie</b>	<b>28</b>	<b>9</b>	<b>5,7</b>
Wielkopolskie	25	14	5,1
Warmińsko-mazurskie	23	7	4,6
Podkarpackie	22	6	4,4
Opolskie	21	5	4,2
Lubelskie	20	10	4,0
Zachodniopomorskie	12	10	2,4
Lubuskie	12	5	2,4
Świętokrzyskie	11	4	2,2
Łódzkie	11	4	2,2
Podlaskie	11	2	2,2
<b>Polska</b>	<b>495</b>	<b>163</b>	<b>100,0</b>

Źródło: zestawiono na podstawie bazapp.pl prowadzonej przez Fundację Centrum Partnerstwa Publiczno-Prywatnego [dostęp 30 I 2015].

Województwo pomorskie należy do regionów o ponadprzeciętnym stopniu zainteresowania formułą PPP przez władze samorządowe. W świetle danych zebranych w Bazie Projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, liderami są samorzady z województwa małopolskiego i śląskiego,



w następnej kolejności mazowieckiego i wielkopolskiego (tab. 9.9), za nimi sytuuje się województwo dolnośląskie i pomorskie. Udział projektów PPP w województwie pomorskim w łącznej liczbie zidentyfikowanych projektów w Polsce wynosi 5,7%, a więc dość znacznie ustępuje wiodącym województwom.

Dotychczasowe zaangażowanie w PPP ogranicza się w województwie pomorskich do zaledwie kilku miast (tab. 9.10). Zdecydowanym liderem jest Gdańsk, które należy jednocześnie do wąskiej grupy miast w Polsce próbujących konsekwentnie i na relatywnie dużą skalę wykorzystać tę formułę realizacji inwestycji. Stolica województwa wyróżnia się nie tylko liczbą projektów, ale i najbardziej różnorodnymi sektorami, w którym podejmuje się lub planuje podjąć inwestycje w formule PPP (m.in. transport publiczny, parkingi, rewitalizacja, sport i rekreacja, gospodarka odpadami). Duży projekt PPP realizowany jest ponadto w Sopocie (zagospodarowanie terenów przydworcowych), który był zresztą pierwszym tak kapitałochłonnym przedsięwzięciem PPP w województwie, które weszło w fazę wykonania. Dwa inne miasta regionu (Gdynia i Puck) były zdecydowane na realizację projektów PPP, jednak postępowanie te zostały unieważnione. Poza miastami województwa, projekty w formule PPP realizuje kilka gmin wiejskich: Smołdźziny, Suchy Dąb, Kobylnica, Kosakowo i Ustka.

**Tab. 9.10 Lista projektów PPP w miastach województwa pomorskiego**

Miasto	Nazwa projektu	Wartość projektu w mln PLN	Podmiot publiczny	Status realizacji
Gdańsk	Zaprojektowanie, sfinansowanie, wybudowanie i eksploatacja ogólnodostępnych Parkingów Kubaturowych w Gdańsku	221	Miasto Gdańsk	Realizacja
Gdańsk	System gospodarki odpadami dla metropolii trójmiejskiej	900	Zakład Utylizacyjny Sp. z o.o., Gdańsk (spółka miejska)	Procedura przetargowa
Gdańsk	Budowa i eksploatacja Kolumbariów na gdańskich cmentarzach komunalnych	14	Miasto Gdańsk	Procedura przetargowa
Gdańsk	Zagospodarowanie północnego cypla Wyspy Spichrzów w Gdańsku	300	Miasto Gdańsk	Procedura przetargowa
Sopot	Zagospodarowanie terenów przydworcowych w Sopocie	100	Miasto Sopot	Realizacja

Uwaga: pomięto projekty ogłoszone lecz unieważnione.

Źródło: opracowano na podstawie baz danych: baz projektów PPP prowadzonych przez Ministerstwo Gospodarki ([http://bazapp.gov.pl/project\\_base](http://bazapp.gov.pl/project_base)) i Fundacji Centrum Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (<http://bazapp.pl>).

Gotowość do partnerstwa publiczno-privatnego może odzwierciedlać liczba przedsięwzięć inwestycyjnych, w których jedną z poważnie rozpatrywanych opcji jest formuła PPP. Zidentyfikowana lista tych przedsięwzięć pokazuje, że realizacją zamierzeń inwestycyjnych przy wykorzystaniu PPP są głównie samorządy gmin miejskich, które już obecnie są liderami w jej wdrażaniu, tj. Gdańsk i Sopot.

Pojedyncze projekty w formule PPP zamierzają wdrożyć Tczew i Słupsk. Struktura sektorowa realizowanych projektów wskazuje na większe zainteresowanie inwestycjami w sport, rekreację i turystykę, pojawiają się też pierwsze zamierzenia w zakresie mieszkalnictwa.

Niewątpliwie rola PPP będzie się zwiększać, za czym przemawia m.in. zaliczenie go do grupy najważniejszych narzędzi polityki spójności UE na lata 2014-2020 przy większych preferencjach dla zwrotnych, a nie jak dotąd, głównie dotacyjnych form wsparcia. Prognozujemy, że – oprócz uwarunkowań krajowych – rynek PPP w regionie pomorskim będzie kształtował się przede wszystkim pod wpływem doświadczeń miast liderów, tj. Sopotu i Gdańska w wdrażaniu PPP, a jednym z głównych kanałów rozprzestrzeniania się tego mechanizmu finansowania będzie proces dyfuzji hierarchicznej (tj. od rdzenia metropolii w dół hierarchii osadniczej).



## **10. Aktualne i potencjalne bariery rozwojowe miast**

*Jarosław Działek, Krzysztof Gwosdz, Łukasz Sykała*

### **10.1. Bariery rozwojowe**

Dla potrzeb niniejszego opracowania pod pojęciem barier rozwojowych rozumiane będą wszystkie uwarunkowania endogeniczne (słabe strony) i egzogeniczne (zagrożenia), które negatywnie wpływają na charakter oraz dynamikę procesów rozwojowych, utrudniając lub uniemożliwiając prowadzenie określonych działań prorozwojowych.

Najczęściej wskazywaną barierą rozwojową, tak w dokumentach strategicznych, jak również w ankiecie, była niewystarczająca oferta inwestycyjna miast (tj. brak bądź też niedostateczna podaż kompleksowo uzbrojonych terenów inwestycyjnych) (tab. 10.1). Przy tej okazji podkreślano także trudności związane z rozwojem nowych terenów inwestycyjnych ze względu na różnego rodzaju ograniczenia przestrzenne (np. występowanie terenów chronionych czy niewielki obszar miasta). Warto w tym miejscu odnotować, iż walory przyrodnicze, które niezwykle często wskazywane były jako potencjał rozwoju, w przypadku niektórych miast (m.in. Chojnice, Ustka, Czersk, Czarna Woda) zidentyfikowane zostały jako istotna bariera. W szczególności zwracano uwagę na występowanie terenów chronionych (zwłaszcza obszarów Natura 2000). Tym samym w zależności od celów rozwoju elementy środowiska naturalnego postrzegane są jako czynnik ułatwiający rozwój (np. aktywność turystyczna i rekreacja) bądź jako czynnik utrudniający podejmowanie różnorodnych działalności (np. realizacja inwestycji infrastrukturalnych, tworzenie terenów inwestycyjnych czy też lokalizacja nowych przedsiębiorstw, zwłaszcza zakładów przemysłowych).

Wśród najczęściej wskazywanych barier rozwojowych podkreślano niezadowalającą kondycję finansową lokalnych samorządów. Przy tej okazji zwracano uwagę na wysokie zadłużenie budżetowe,

brak skuteczności w pozyskiwaniu zewnętrznych funduszy, a także niewystarczające środki na realizację różnych inwestycji (zwłaszcza zaś przedsięwzięć infrastrukturalnych).

**Tab. 10.1 Bariery rozwojowe miast województwa pomorskiego w świetle ankiety badawczej**

L.p.	Bariera rozwoju	Liczba wskazań (N = 40)
1	Brak lub niedostateczna podaż uzbrojonych terenów inwestycyjnych	15
2	Niezadawalająca kondycja finansowa lokalnego samorządu	13
3	Niewielka liczba miejsc pracy	12
4	Niska dostępność komunikacyjna	11
5	Peryferyjne położenie w skali województwa	10
6	Wysoki poziom bezrobocia	9
7	Systematycznie postępujący proces starzenia się ludności	9
8	Zjawisko drenażu mózgow (selektywna emigracja ludzi młodych i wykształconych)	9
9	Niezadawalające rozwiązania w zakresie komunikacji publicznej	8
10	Niski poziom aktywności społecznej mieszkańców	7
11	Zły stan techniczny infrastruktury transportowej	7
12	Występowanie obszarów chronionych	7
13	Niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury technicznej	7
14	Sezonowość ruchu turystycznego	6
15	Brak obwodnicy (konieczność prowadzenia ruchu tranzytowego przez centrum)	6
16	Niewydolny układ komunikacyjny	5
17	Bariery prawno-administracyjne	5
18	Niewielkie zasoby lokalnego kapitału finansowego	5
19	Niedostatecznie rozwinięte specjalistyczne usługi medyczne	4
20	Niezadawalający poziom jakości (estetyki) przestrzeni publicznej	4
21	Niedostateczny poziom wsparcia rozwoju przedsiębiorczości	4
22	Niezadawalający poziom rozwoju bazy noclegowo-gastronomicznej	4
23	Postępujący proces depopulacji	4
24	Brak dużych przedsiębiorstw	4
25	Niewielkie zainteresowanie ze strony zewnętrznych inwestorów	3
26	Niedostatecznie rozwinięta oferta usług kulturalnych	3
27	Brak produktów turystycznych	3
28	Niedostateczne kwalifikacje i umiejętności kadr	3
29	Niedostateczna oferta w zakresie mieszkalnictwa	3

Uwagi: w zestawienie uwzględniono bariery rozwojowe, które wskazano w przypadku co najmniej 3 miast.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonej ankiety badawczej.

Za poważny problem rozwojowy uznano ponadto zjawisko tzw. drenażu mózgow tj. odpływu osób młodych, wykształconych i przedsiębiorczych. Tego typu proces selektywnej emigracji stanowić może w przyszłości poważne zagrożenie dla dalszego rozwoju ośrodków miejskich województwa pomorskiego, przede wszystkim dla małych miast. Nasilające się zjawisko drenażu mózgow prowadzić będzie zarówno do deformacji struktur demograficznych i pogłębienia występujących już problemów społecznych, jak również do osłabienia lokalnych zasobów kapitału ludzkiego. Ponadto w przypadku niektórych miast zwracano uwagę na ujemny przyrost naturalny (np. Ustka, Kępice) i ujemne saldo migracji (m.in. Starogard Gdański, Kościerzyna, Nowy Dwór Gdański, Gniew, Brusy). Wśród powodów emigracji najczęściej wskazywano wyjazdy w celu poszukiwania pracy oraz łączenia rodzin. Emigracja

zarobkowa w dużym stopniu może być skorelowana z kolejną barierą rozwoju, jaką wskazywano w dokumentach strategicznych i ankietach, a mianowicie brakiem dużych podmiotów gospodarczych i niedostateczną liczbą miejsc pracy.

Następną istotną barierą rozwojową miast województwa pomorskiego jest systematycznie postępujący proces starzenia się ludności. Zjawisko to jest szeroko spotykane w przestrzeni całego kraju i w celu ograniczenia jego skutków wymaga zarówno rozwiązań o charakterze systemowym, jak również podejmowania odpowiednich działań w skali lokalnej. Konieczność zaspokojenia różnego rodzaju potrzeb społecznych (m.in. w zakresie ochrony zdrowia czy pomocy społecznej) wzrastającej liczby osób w podeszłym wieku może istotnie obciążyć wydatki samorządów lokalnych, a tym samym pogłębić zdiagnozowany obecnie problem niezadowalającej kondycji finansowej i braku adekwatnych środków na realizację przedsięwzięć prorozwojowych. Problem starzenia się społeczeństwa stanowić może poważne zagrożenie dla rozwoju znacznej części pomorskich miast, zwłaszcza w zestawieniu z takimi barierami, jak: niekorzystne trendy demograficzne (ujemny przyrost naturalny i ujemne saldo migracji), zjawisko drenażu mózgów i emigracji zarobkowej, postępujący proces depopulacji.

Kolejna grupa barier rozwojowych, jakie identyfikowano w dokumentach strategicznych oraz ankietach, związana jest ze sferą infrastruktury technicznej. W tym miejscu najczęściej podkreślano problem braku obwodnic miejskich (m.in. Starogard Gdański, Chojnice, Malbork, Kościerzyna, Sztum, Kartuzy) oraz związaną z tym konieczność prowadzenia ruchu tranzytowego przez centra miast, co istotnie wpływa na pogorszenie warunków życia i poziomu bezpieczeństwa mieszkańców. Ponadto zwracano uwagę na niewydolny (nieefektywny) układ komunikacyjny, jak również zły stan techniczny infrastruktury drogowej oraz niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury komunalnej (tj. wodno-ściekowej, energetycznej, gazowej). Dodatkowo w strategiach rozwoju często akcentowano problem występowania różnego rodzaju barier architektonicznych dla osób starszych i niepełnosprawnych w przestrzeni miast. Jednocześnie wskazywano na niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury dla rowerzystów, w szczególności brak spójnego systemu ścieżek rowerowych.

W przypadku części miast poważną barierą rozwojową jest peryferyjne położenie w skali województwa i związana z nim niska dostępność komunikacyjna (przede wszystkim do Trójmiasta).

Warto również odnotować, iż relatywnie często wśród problemów rozwojowych wskazywano na niską aktywność społeczną mieszkańców. W związku z powyższym jednym z priorytetów polityki miejskiej w województwie powinno być wzmacnianie istniejących zasobów kapitału społecznego oraz zwiększenie stopnia partycypacji ludności w działaniach o charakterze publicznym. Tym celom służyć mogą procesy rewitalizacji, które w założeniu mają wybitnie partycypacyjny charakter. Równocześnie

trzeba odnotować, iż potrzeba działań rewitalizacyjnych w pomorskich miastach wynika także ze zdiagnozowanych barier rozwojowych (m.in. niezadowalający poziom jakości i estetyki przestrzeni publicznej).

Pośród pozostałych problemów rozwojowych na uwagę zasługują również: sezonowość ruchu turystycznego (często wynikający z braku całorocznej infrastruktury turystycznej), niewielkie zasoby lokalnego kapitału finansowego, wysoki poziom bezrobocia czy niedostatecznie rozwinięta oferta spędzania czasu wolnego dla dzieci i młodzieży.

## **10.2. Bariery demograficzne i społeczne**

Województwo pomorskie na tle innych województw cechuje się relatywnie korzystnymi warunkami demograficznymi oraz znaczącymi zasobami kapitału ludzkiego i społecznego. Jednakże w skali wewnątrzregionalnej odnotować można istotne zróżnicowanie potencjału w tym zakresie. Na podstawie przeprowadzonych analiz wskazać można następujące bariery demograficzne i społeczne:

- obserwowany odpływ ludności z miast dużych i średnich do ich stref podmiejskich – może przynosić negatywne konsekwencje gospodarcze (na skutek zmniejszenia bazy podatkowej miast rdzeniowych) przy zwiększeniu wydatków (np. na organizację komunikacji publicznej) oraz konsekwencje środowiskowe (rozlewanie się osadnictwa, wzrost zanieczyszczenia); procesy suburbanizacji nie mają jednak negatywnych konsekwencji dla potencjału gospodarczego całego miejskiego obszaru funkcjonalnego,
- odpływ ludności z małych miast oraz z ich otoczenia obserwowany w ośrodkach miejskich we wschodniej i zachodniej części województwa pomorskiego; procesy kurczenia się takich miejskich obszarów funkcjonalnych mogą mieć negatywne konsekwencje dla potencjału rozwojowego tych miast,
- procesy starzenia się ludności, w tym starzenia się ekonomicznego (tj. zmniejszania się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym mobilnym do 44 roku życia w stosunku do liczby ludności w wieku 45 lat i więcej), obserwowane w szczególności w mniejszych peryferyjnie położonych ośrodkach miejskich; konsekwencją tego procesu może być zmniejszenie się zasobów siły roboczej przy zwiększonych wydatkach na usługi dla osób w podeszłym wieku,
- niekorzystne prognozy demograficzne (zmniejszanie się liczby ludności) dla większości obszarów województwa poza strefą zewnętrzną obszaru metropolitalnego Trójmiasta, potęgujące opisywane powyżej dotychczasowe tendencje demograficzne,
- niski poziom kapitału ludzkiego w miastach poza obszarem metropolitalnym Trójmiasta powiązany z bardzo niskimi zasobami tego kapitału oraz niskimi

aspiracjami edukacyjnymi w otaczających je obszarach wiejskich (por. Grudniewski, 2013),

- niski poziom kapitału społecznego i aktywności obywatelskiej, w szczególności w miastach Powiśla.

Przełamywanie barier społecznych związanych z zasobami kapitału ludzkiego i społecznego wymaga podejmowania skoordynowanych działań na różnych szczeblach władz, które mogą przynieść efekty w długiej perspektywie czasowej. Trzeba mieć jednak świadomość, że możliwości skutecznego wprowadzenia interwencji publicznej w tym zakresie są stosunkowo ograniczone. Mogą one za swój cel obierać tworzenie korzystnych warunków dla wzmacniania i budowania kapitału ludzkiego i społecznego, a w szczególności do prób zmniejszanie nierówności przestrzennych związanych z postępującą koncentracją zasobów kapitału ludzkiego i społecznego w obszarze metropolitalnym Trójmiasta.

Propozycje działań zmierzających do pokonania barier społecznych zawarte są w krajowych dokumentach strategicznych, których zapisy powinny zostać wykorzystane w działaniach na szczeblu regionalnym i krajowym. Są to następujące dokumenty:

- *Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020* opracowana przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, która wskazuje na możliwość realizacji różnych działań na poszczególnych etapach życia i kariery zawodowej, począwszy od wyrównywania dostępności do edukacji na poziomie przedszkolnym i szkolnym, przez modernizację kształcenia zawodowego, poprawę dostępu do szkolnictwa wyższego uczniom z obszarów peryferyjnych, rozwój różnych form uczenia się przez całe życie aż po działania nakierowane na osoby w podeszłym wieku umożliwiające im wydłużenie aktywności zawodowej i społecznej;
- *Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego 2020* opracowana przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w ramach której szczególną uwagę należy zwrócić na zapisy związane z wykorzystaniem potencjału instytucji kultury w budowaniu kapitału społecznego oraz te odnoszące się do poprawy mechanizmów partycypacji społecznej i wpływu obywateli na życie publiczne; w województwie pomorskim jest to szczególnie istotne w obszarach, gdzie doszło do wymiany ludności po II wojnie światowej, charakteryzującymi się niższym poziomem tożsamości lokalnej, partycypacji społecznej i obywatelskiej;
- *Przestrzeń życia Polaków* (Gadomska 2014) – raport odnoszący się do różnych aspektów organizacji miast i obszarów wiejskich w Polsce; na szczególną uwagę zasługują rekomendacje dotyczące kształtowania przestrzeni publicznej, zintegrowanej rewitalizacji miast oraz udziału mieszkańców w zarządzaniu przestrzenią.



Przewycięzanie bądź ograniczanie barier demograficznych jest działaniem znacznie trudniejszym niż rozwiązywanie problemów infrastrukturalnych, gospodarczych czy też społecznych (związanych m.in. z zasobami kapitału ludzkiego i społecznego). Równocześnie zadanie to wymaga relatywnie długiego czasu i podejmowania zintegrowanych działań nie tylko w odniesieniu do sfery społecznej rozwoju, ale także gospodarczej i przestrzennej. Należy ponadto podkreślić, iż bezpośrednie działania na rzecz ograniczania barier demograficznych są niezwykle ograniczone i mogą nie przynosić spodziewanego rezultatu. W związku z powyższym należy się skupić na przedsięwzięciach, które w efekcie w sposób pośredni mogą przyczynić się do osłabienia zidentyfikowanych problemów natury demograficznej.

W świetle zapisów dokumentów strategicznych, jak również wyników ankiety badawczej, jednymi z barier rozwojowych niektórych miast województwa pomorskiego w sferze demograficznej są systematycznie postępujący proces starzenia się społeczeństwa, a także zjawisko drenażu mózgow (tj. selektywny odpływ migracyjny osób młodych, wykształconych i przedsiębiorczych powodowany głównie chęcią znalezienia lepszych warunków pracy i życia). Emigracja osób młodych w znacznym stopniu skorelowana jest z warunkami życia oraz możliwościami rozwoju w miejscu dotychczasowego zamieszkania. Brak miejsc pracy odpowiadających nabytym umiejętnościom i kwalifikacjom, a także niedostateczne możliwości samorozwoju będą sprzyjać procesom odpływu mieszkańców. Wypada w tym miejscu zaznaczyć, iż w przypadku części pomorskich miast wśród głównych barier rozwoju wskazywano niewielką liczbę miejsc pracy oraz niewystarczającą ofertę spędzania czasu wolnego. Tym samym dla ograniczenia emigracji mieszkańców (przede wszystkim zaś ludzi młodych) należy się skupić na przedsięwzięciach ukierunkowanych na rozwój gospodarczy (m.in. polityka proinwestycyjna oraz wsparcie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości), a także poprawie atrakcyjności osiedleńczej miast (m.in. kreowanie odpowiedniej oferty edukacyjnej, kulturalnej i sportowo-rekreacyjnej adresowanej do różnych grup społecznych). Podjęcie działań zmierzających do ograniczenia stopnia emigracji ludzi młodych wydaje się być pierwszym i najważniejszym krokiem na drodze przewycięzania problemów demograficznych. Należy mieć na uwadze, iż długotrwały proces selektywnej emigracji ludzi młodych w konsekwencji może przyczynić się do deformacji istniejących struktur demograficznych, a co za tym idzie do dalszego pogłębienia skali występujących problemów. Ważne znaczenie będą mieć również działania ułatwiające godzenie życia rodzinnego z życiem zawodowym (szczególnie istotne z punktu widzenia młodych rodziców). Wśród nich należy wymienić chociażby rozwój usług opieki nad dziećmi do 3 lat (żłobki, oddziały żłobowe, kluby dziecięce), a także wychowania przedszkolnego (przedszkola, punkty przedszkolne, oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych).

Proces postępującego starzenia się społeczeństwa jest problemem, który szeroko występuje w skali Polski i Unii Europejskiej. Przeciwdziałanie spadkowi ilości urodzeń jest zadaniem niezwykle trudnym oraz niemożliwym do osiągnięcia w krótkim okresie czasu. Jak już wcześniej wspomniano, pierwszym krokiem na drodze do tego celu powinno być tworzenie odpowiednich warunków życia oraz rozwoju dla ludzi młodych w miejscu zamieszkania. Decyzja młodych małżeństw o posiadaniu dzieci często odkładana jest w czasie ze względu na obawę o trudności na rynku pracy, co dotyczy w szczególności młodych kobiet (np. problemy z powrotem do pracy po okresie związanym z wychowaniem dzieci). Stąd, jak już wcześniej wspomniano, lokalne władze samorządowe powinny podejmować działania ułatwiające godzenie życia rodzinnego i zawodowego, jak chociażby budowa żłobków czy przedszkoli. Jednocześnie działaniom ukierunkowanym na zwiększenie liczby urodzeń, powinny także towarzyszyć działania związane z zaspokajaniem potrzeb rosnącej liczby osób starszych. Skuteczne rozwiązywanie problemów dotyczących osoby w podeszłym wieku wymaga podejmowania odpowiednich działań na szczeblu centralnym, jak również w środowisku zamieszkania seniorów. Przede wszystkim należy dążyć do rozwoju oferty różnorodnych usług (w tym zdrowotnych) dedykowanych dla osób starszych (tj. wsparcie rozwoju branż tzw. srebrnej gospodarki). Ważne znaczenie dla aktywizacji oraz integracji seniorów posiadać będzie ponadto rozwój oferty spędzania czasu wolnego. Wreszcie należy dążyć do ograniczania różnego rodzaju barier funkcjonowania seniorów w lokalnej społeczności (m.in. barier architektonicznych w przestrzeni publicznej miast czy w obiektach użyteczności publicznej).

### **10.3. Bariery infrastrukturalne i instytucjonalne**

Problemy o charakterze infrastrukturalnym były jednymi z najczęściej wskazywanych barier rozwojowych miast województwa pomorskiego, zarówno w przypadku analizowanych dokumentów strategicznych, jak również odpowiedzi na ankietę badawczą. W mniejszym stopniu uwagę zwracano na bariery instytucjonalne (tj. prawno-organizacyjne), niemniej wśród najpoważniejszych słabych stron badanych jednostek samorządu terytorialnego częstokroć wymieniano niezadowalającą kondycję finansową (w szczególności zaś wysoki poziom zadłużenia oraz brak środków budżetowych adekwatnych do zdiagnozowanych potrzeb rozwojowych). Jednocześnie pomiędzy zdiagnozowanymi barierami rozwojowymi wskazać można szereg powiązań. W przypadku pomorskich miast, jak już wcześniej zasygnalizowano, najczęściej wskazywanym problemem rozwojowym jest niedostateczna oferta inwestycyjna (tj. brak kompleksowo uzbrojonych terenów inwestycyjnych). Niewystarczająca podaż terenów inwestycyjnych w powiązaniu z peryferyjnym położeniem, a także niezadowalającą dostępnością komunikacyjną części miast jest przyczyną ich niskiej atrakcyjności dla zewnętrznych inwestorów. Równocześnie niska atrakcyjność inwestycyjna w połączeniu z brakiem odpowiednich

instrumentów ukierunkowanych na wsparcie rozwoju przedsiębiorczości przekłada się na niewielką liczbę nowych miejsc pracy, a co za tym idzie utrzymywanie się problemu bezrobocia. Niedostateczna liczba miejsc pracy bez wątpienia jest jedną z głównych przyczyn emigracji ludności, w szczególności zaś występowania zjawiska tzw. drenażu mózgow, przejawiającego się w selektywnej migracji ludzi młodych, wykształconych i przedsiębiorczych. Długotrwała oraz selektywna emigracja mieszkańców w powiązaniu z postępującym procesem starzenia się społeczeństwa prowadzić będzie do deformacji struktur demograficznych i pogłębienia zjawiska depopulacji.

Występowanie znacznej części barier infrastrukturalnych (takich jak chociażby niewydolny układ komunikacyjny, zły stan infrastruktury transportowej czy też niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury komunalnej) w znacznym stopniu związane jest z niezadowalającą kondycją finansową miast, która uniemożliwia im prowadzenie skutecznej polityki rozwoju. W przypadku części ośrodków miejskich procesy rozwojowe (w tym m.in. tworzenie terenów inwestycyjnych oraz rozbudowa sieci i urządzeń infrastruktury technicznej) utrudnione są przez restrykcyjne normy prawne dotyczące ochrony obszarów cennych przyrodniczo (zwłaszcza zaś obszarów Natura 2000).

Biorąc pod uwagę liczne powiązania pomiędzy poszczególnymi barierami rozwojowymi, ich przezwyciężenie wymaga kompleksowych oraz zintegrowanych działań. Niejednokrotnie skuteczne rozwiązanie zdiagnozowanych problemów przekracza możliwości organizacyjne i finansowe samych miast (gmin), jak chociażby w przypadku budowy obwodnic miejskich, których brak był częstokroć wskazywany jako istotny problem infrastrukturalny. W związku z powyższym dla przełamania barier rozwojowych (przede wszystkim w przypadku ośrodków miejskich o mniejszym potencjale) konieczne będzie zaangażowanie władz regionalnych. Szansę przezwyciężenia wielu barier stwarzają programy operacyjne polityki spójności Unii Europejskiej (w głównej mierze zaś Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego oraz Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko). Dotychczasowe doświadczenia w zakresie wykorzystania funduszy europejskich w pomorskich miastach pokazują, że dzięki tym środkom udało się przezwyciężyć szereg problemów, zwłaszcza w obszarze infrastruktury transportowej oraz gospodarki wodno-ściekowej. Należy mieć na uwadze, iż ograniczenie niektórych barier może wymagać podjęcia szerszej współpracy międzygminnej (np. tworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych jako zintegrowanego produktu turystycznego).

#### **10.4. Obszary kryzysowe w miastach i potrzeby w sferze rewitalizacji**

Rewitalizacja jest kompleksowym procesem odnowy oraz przekształceń ośrodków miejskich, którego podstawowym dążeniem jest wyprowadzenie określonego obszaru problemowego ze stanu kryzysowego poprzez nadanie mu nowych funkcji i umożliwienie wszechstronnego rozwoju w oparciu o specyficzne zasoby wewnętrzne. Znaczna część miast województwa pomorskiego (zwłaszcza zaś dużych) posiada już istotne doświadczenia w zakresie realizacji programów i projektów rewitalizacji, w tym przy wykorzystaniu instrumentów finansowych. W okresie programowania obejmującym lata

2007 – 2013 działania rewitalizacyjne na obszarze województwa pomorskiego współfinansowane były ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego (działanie 3.2. *Wzrost atrakcyjności przestrzeni miejskiej*).

W ramach powyższego działania 70,0% alokowanych środków finansowych na proces rewitalizacji przeznaczono na projekty wdrażane w miastach na prawach powiatu (Gdańsk, Gdynia, Sopot oraz Słupsk), zaś pozostałe 30,0% funduszy dla innych miast powyżej 35 tysięcy mieszkańców. Ponadto należy odnotować, iż województwo pomorskie jest jednym z pięciu polskich regionów, w przypadku których w minionej perspektywie budżetowej przedsięwzięcia rewitalizacyjne finansowane były także w formule zwrotnej tj. w ramach Inicjatywy JESSICA. W latach 2007 – 2013 kompleksowe programy rewitalizacji realizowane były w: Gdańsku (rewitalizacja Letnicy, Dolnego Miasta, Nowego Portu oraz Dolnego Wrzeszcza), Słupsku (rewitalizacja Traktu Książęcego), Sopocie (rewitalizacja Historycznego Zespołu Hipodromu), Wejherowie (rewitalizacja Śródmieścia), Tczewie (rewitalizacja Starego Miasta) i Lęborku (rewitalizacja centrum miasta). Równocześnie można wskazać przykłady dobrych praktyk w zakresie rewitalizacji w formule zwrotnej (np. rewitalizacja dworca PKP i terenów przydworcowych w Sopocie, utworzenie Muzeum Emigracji w obiekcie Dworca Morskiego w Gdyni, Garnizon Kultury w Gdańsku itp.). Warto podkreślić, że w latach 2007 – 2013 działania o charakterze rewitalizacyjnym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego podejmowane również były w pozostałych (mniejszych) ośrodkach miejskich (przedsięwzięcia realizowane w toku działania 8.1. *Lokalny potencjał rozwojowy*).

**Tab. 10.2 Wpływ przedsięwzięć rewitalizacyjnych na rozwój miast województwa pomorskiego**

L.p.	Sfery rozwoju miast	Średnia ocena (n = 40, max = 5)
1	Ożywienie miasta, powstanie miejsc spędzania czasu wolnego dla mieszkańców	3,98
2	Jakość architektury i estetyka miasta	3,88
3	Stan środowiska naturalnego (zielen miejska, ograniczenie zanieczyszczeń)	3,55
4	Wizerunek miasta na zewnątrz (np. w mediach ogólnopolskich)	3,53
5	Poczucie dumy mieszkańców ze swojej miejscowości	3,50
6	Atrakcyjność turystyczna miasta i rozwój turystyki	3,43
7	Stan infrastruktury drogowej i parkingowej	3,35
8	Możliwości zaspokojenia potrzeb kulturalnych	3,31
9	Dostępność usług publicznych	3,10
10	Rozwój gospodarczy miasta i tworzenie nowych miejsc pracy	2,82
11	Dostępność usług komercyjnych	2,73
12	Dostępność i jakość zasobów mieszkaniowych	2,50
13	Możliwości znalezienia pracy odpowiedniej w stosunku do kwalifikacji	2,18

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonej ankiety badawczej.

W świetle wyników przeprowadzonej ankiety badawczej, przedstawiciele miast województwa pomorskiego względnie wysoko oceniają wpływ realizowanych projektów

rewitalizacyjnych na różne sfery rozwoju ośrodków miejskich (tab. 10.2). W największym stopniu efekty działań rewitalizacyjnych dostrzegane są w sferze przestrzennej oraz architektonicznej miast. Zdaniem respondentów projekty z zakresu rewitalizacji największy wpływ wywarły na ogólne ożywienie miast (w tym powstanie miejsc służących spędzaniu czasu wolnego dla mieszkańców). Równocześnie, w opinii przedstawicieli miast, realizowane działania wyraźnie przyczyniły się do poprawy jakości architektury i estetyki przestrzeni miejskiej. Ponadto wysoko oceniono wpływ projektów rewitalizacji na poprawę stanu środowiska naturalnego oraz zewnętrznego wizerunku miast. Wreszcie zdaniem respondentów przedsięwzięcia z zakresu rewitalizacji spowodowały wzrost atrakcyjności turystycznej miast, a co za tym idzie rozwój turystyki.

Natomiast w najmniejszym stopniu dostrzeżono wpływ działań rewitalizacyjnych na rozwój gospodarczy pomorskich miast (w tym możliwości znalezienia zatrudnienia, zwiększenie dostępności usług komercyjnych i tworzenie nowych miejsc pracy). Jednocześnie w opinii respondentów projekty rewitalizacji tylko w niewielkim stopniu przyczyniły się do poprawy dostępności oraz jakości zasobów mieszkaniowych. Umiarkowanie oceniony został wpływ inwestycji rewitalizacyjnych na podniesienie dostępności usług publicznych oraz zwiększenie możliwości zaspokajania potrzeb kulturalnych.

Rewitalizacja zaniedbanych (zdegradowanych) obszarów miejskich jest jednym z najczęściej wskazywanych działań, które mają służyć poprawie jakości usług publicznych oraz warunków życia mieszkańców pomorskich miast (tab. 10.3). Spośród 40 miast, które nadesłały wypełniony formularz ankiety badawczej, potrzebę realizacji przedsięwzięć o charakterze rewitalizacyjnym podkreśliły aż 33 ośrodki miejskie (tj. 82,5%). Wypada w tym miejscu zaznaczyć, iż wśród najważniejszych priorytetów do realizacji w okresie najbliższych 15 lat, na konieczność podjęcia działań rewitalizacyjnych zwróciły uwagę niemalże wszystkie duże i średnie miasta regionu (nie licząc Sopotu i Chojnic). Na chwilę obecną większość miast województwa pomorskiego przystąpiło do opracowywania Lokalnych Programów Rewitalizacji. Jednym z etapów procesu tworzenia tego rodzaju dokumentów jest delimitacja obszarów kryzysowych (problemowych), wymagających wsparcia w ramach działań rewitalizacyjnych. W związku z powyższym nie wszyscy respondenci byli w stanie wskazać konkretne obszary rewitalizacji. Jednakże w ankiecie badawczej wśród terenów rekomendowanych do podjęcia przedsięwzięć rewitalizacyjnych najczęściej wymieniano centra miast (tj. śródmieścia) jako obszary kumulujące szereg różnorodnych negatywnych zjawisk i procesów przestrzennych (m.in. degradacja substancji materialnej i przestrzeni publicznych) oraz społecznych (m.in. wykluczenie i marginalizacja społeczna, przestępczość, bezrobocie, patologie społeczne, odpływ mieszkańców itp.). Na potrzebę rewitalizacji śródmieść wskazało w sumie 17 badanych miast. Na drugim miejscu wymieniane były dzielnice mieszkaniowe (zarówno stare osiedla mieszkaniowe, jak i osiedla wielorodzinnej zabudowy

mieszaniowej – blokowiska). W przypadku dwóch ośrodków miejskich (Łeba i Hel) zauważono potrzebę rewitalizacji terenów powojkowych. Z kolei w mieście Brusy zidentyfikowano konieczność działań rewitalizacyjnych w odniesieniu do terenów przemysłowych.

**Tab. 10.3 Potrzeby miast w zakresie realizacji projektów istotnych z punktu widzenia poprawy usług publicznych i jakości życia**

Typ miasta	trójmiejski i gdański	śląpski i chojnicki	starogardzki
Miasta duże i średnie	rewitalizacja zaniedbanych obszarów miejskich (83%) infrastruktura sportowa i rekreacyjna (66%) infrastruktura ochrony środowiska (50%) ochrona zdrowia (50%) infrastruktura społeczeństwa informacyjnego (33%) szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne (33%) ochrona przeciwpowodziowa (33%) pomoc społeczna (33%) baza turystyczna i noclegowa (33%) bezpieczeństwo publiczne i zapobieganie zagrożeniom (17%) ochrona przyrody (17%)	infrastruktura ochrony środowiska (100%) rewitalizacja zaniedbanych obszarów miejskich (66%) szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne (66%) szkolnictwo wyższe (66%) bezpieczeństwo publiczne i zapobieganie zagrożeniom (33%) ochrona zdrowia (33%) pomoc społeczna (33%) infrastruktura sportowa i rekreacyjna (33%) instytucje kultury (33%)	rewitalizacja zaniedbanych obszarów miejskich (100%) infrastruktura społeczeństwa informacyjnego (75%) infrastruktura ochrony środowiska (50%) ochrona zdrowia (50%) infrastruktura sportowa i rekreacyjna (50%) szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne (25%) ochrona przeciwpowodziowa (25%) pomoc społeczna (25%) baza turystyczna i noclegowa (25%)
Miasta małe (poniżej 20 tys. mieszkańców)	rewitalizacja zaniedbanych obszarów miejskich (75%) infrastruktura sportowa i rekreacyjna (75%) infrastruktura społeczeństwa informacyjnego (50%) bezpieczeństwo publiczne i zapobieganie zagrożeniom (50%) baza turystyczna i noclegowa (50%) instytucje kultury (50%) szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne (38%) infrastruktura ochrony środowiska (38%) pomoc społeczna (38%) ochrona przeciwpowodziowa (25%) ochrona przyrody (13%) ochrona zdrowia (13%)	rewitalizacja zaniedbanych obszarów miejskich (100%) pomoc społeczna (60%) infrastruktura sportowa i rekreacyjna (60%) baza turystyczna i noclegowa (60%) instytucje kultury (50%) infrastruktura ochrony środowiska (40%) ochrona zdrowia (40%) infrastruktura społeczeństwa informacyjnego (30%) szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne (30%) bezpieczeństwo publiczne i zapobieganie zagrożeniom (20%) ochrona przyrody (20%) szkolnictwo wyższe (10%) ochrona przeciwpowodziowa (10%)	infrastruktura sportowa i rekreacyjna (89%) rewitalizacja zaniedbanych obszarów miejskich (66%) szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne (56%) infrastruktura ochrony środowiska (56%) baza turystyczna i noclegowa (56%) ochrona zdrowia (44%) pomoc społeczna (33%) infrastruktura społeczeństwa informacyjnego (22%) bezpieczeństwo publiczne i zapobieganie zagrożeniom (22%) ochrona przyrody (11%) instytucje kultury (11%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonej ankiety badawczej.



## **11. Typologia rozwojowa miast województwa pomorskiego oraz identyfikacja aktualnych i potencjalnych biegunów wzrostu**

*Krzysztof Gwosdz, Agnieszka Sobala-Gwosdz*

### **11.1. Wskaźnik syntetyczny potencjału rozwojowego**

Konstruując syntetyczny wskaźnik potencjału rozwojowego pomorskich miast, kierowano się dwoma głównymi założeniami. Po pierwsze przyjęto stanowisko, że przyszły rozwój gospodarczy warunkowany jest w istotnym stopniu przez osiągnięty wcześniej poziom rozwoju. Wykształcone bowiem w danym miejscu skupienie przedsiębiorstw, kapitału ludzkiego i infrastruktury, a także związana z nimi sieć powiązań w sieci osadniczej (pozycja w hierarchii) oraz wizerunek miasta kształtują możliwości jego rozwoju w wyniku korzyści aglomeracji i procesów kumulacyjnych (Domański i Noworól, 2012). Przyjęto, że obecny potencjał miasta wyraża jego pozycja w sieci osadniczej w działalnościach rynkowych (wykorzystano wskaźnik rangi miasta w zakresie usług dla biznesu), ogólny poziom rozwoju gospodarczego i poziomu życia (wyrażone wskaźnikiem syntetycznym), obecność dynamicznych małych i średnich przedsiębiorstw oraz poziom innowacyjności lokalnej gospodarki. Samo określenie stanu gospodarki jest jednak niewystarczające, gdyż zdolność poszczególnych miast do podtrzymania czy wzrostu gospodarczego jest odmienna. Dlatego uwzględniono czynniki, które mogą stymulować lub ograniczać potencjał rozwojowy miasta w skali średnioterminowej. Są to w szczególności: dynamika powstawania nowych firm w wiodących działalnościach gospodarki w ostatnich latach, trendy demograficzne w obszarze funkcjonalnym miasta (do 2035 r. wg GUS), tendencje w zmianie węzłowości położenia miasta wyrażane zmianami w zakresie powiązań w komunikacji publicznej (dynamika za okres 2011-2013), oraz trendy w zakresie ogólnego poziomu rozwoju gospodarczego (w dekadzie 2003-2013). Wykorzystano ponadto wyniki badań własnych dotyczących kapitału ludzkiego i społecznego (por. rozdziały 5.3 i 5.4) oraz przeprowadzoną przez IBnGR ocenę atrakcyjności danego obszaru dla



inwestorów zewnętrznych<sup>44</sup>. Uwzględniono także główne zidentyfikowane uwarunkowania rozwoju miast województwa pomorskiego o charakterze zewnętrznym (tab. 11.1).

**Tab. 11.1 Zewnętrzne uwarunkowania rozwoju miast województwa pomorskiego**

- ❖ Ocieplenie klimatu jako czynnik mogący oddziaływać na atrakcyjność kurortów nadbałtyckich.
- ❖ Koniunktura gospodarcza w wysoko rozwiniętych krajach Europy Zachodniej, stanowiących rynki zbytu dla przedsiębiorstw działających w regionie pomorskim oraz źródło turystów, przede wszystkim w Niemczech i Skandynawii.
- ❖ Koniunktura gospodarcza i poziom życia w Rosji mające wpływ na napływ turystów z Obwodu Kaliningradzkiego.
- ❖ Relacje polityczne Unii Europejskiej i Polski z Rosją mające wpływ na napływ turystów z Obwodu Kaliningradzkiego.
- ❖ Polityka klimatyczna Unii Europejskiej mająca wpływ na perspektywy rozwoju przemysłu, w szczególności branż energochłonnych, np. rafinerii.
- ❖ Polityka energetyczna, w szczególności rządowe regulacje dotyczące farm wiatrowych na lądzie i morzu.
- ❖ Ceny surowców energetycznych.
- ❖ Trendy w zakresie migracji wewnętrznych (krajowych) i zewnętrznych wpływające na sytuację demograficzną i zasoby kapitału ludzkiego jako czynniki mające wpływ na przedsiębiorczość lokalną oraz atrakcyjność pomorskich miast dla inwestorów zewnętrznych.
- ❖ Koniunktura na przewozy morskie oraz konkurencja dla portów gdańskiego i gdyńskiego ze strony innych portów bałtyckich.
- ❖ Połączenie autostradą A1 z rynkami zbytu w kraju i za granicą jako istotny czynnik zwiększający atrakcyjność inwestycyjną miast regionu pomorskiego dla inwestorów zewnętrznych.

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki typologii zaprezentowano za pomocą wskaźnika syntetycznego potencjału rozwojowego, w ramach którego podzielono miasta na sześć głównych klas rozwojowych pod względem istniejącego potencjału oraz prognozowanej dynamiki ich rozwoju (tab. 11.2).

Bez wątplenia miastami o najwyższym potencjale rozwojowym w województwie pomorskim są ośrodki aglomeracji trójmiejskiej. Wydaje się, że głównie z uwagi na trendy demograficzne, mimo obecnie bardzo wysokiego na tle innych miast poziomu rozwoju nieco słabsze perspektywy od Gdańska i Gdyni posiada Sopot. Podwyższony potencjał rozwojowy posiada szereg miast w otoczeniu miast rdzeniowych obszaru metropolitalnego, w szczególności wyróżnia się dynamiką rozwoju Pruszcza Gdańskiego, a z mniejszych miast Żukowo (tab. 11.2). Mniejsze ośrodki strefy metropolitalnej swój większy potencjał rozwojowy niż wynikałoby to z ich pozycji w sieci osadniczej (wyrażony np. wielkością ciężarów do miasta) zawdzięczają zjawisku, które określane jest jako „rozmiar zapożyczony” (*borrowed size*). Wynika on z możliwości korzystania przez dane miasto z potencjału sąsiadujących większych miast w obszarze gęstych interakcji gospodarczych i społecznych, jakim jest obszar

<sup>44</sup> Dla ostatniej cechy wykorzystano wyniki atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla działalności przemysłowej i usługowej zawarte w najnowszym raporcie IBnGR *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2014*.

metropolitalny. Niektóre miasta strefy metropolitalnej pełnią głównie rolę ośrodków mieszkaniowych dla miast rdzenia (zwłaszcza Rumia i Reda), wzrost ich potencjału będzie zależał od bardziej wszechstronnego rozwoju funkcjonalnego.

Tab. 11.2 Typologia rozwojowa miast województwa pomorskiego

		Aktualny poziom rozwoju (relatywny)					
		najniższy	→			najwyższy	
Potencjał rozwojowy	wysoki	-	-	-	-	Pruszcz Gdański	Gdańsk, Gdynia
		-	-	-	Żukowo, Reda, Kartuzy, Wejherowo, Rumia, Puck	-	Sopot
	↑	-	Władysławowo	Skarszewy Kościerzyna	Kwidzyn, Tczew, Brusy	-	-
		-	Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Hel	Bytów, Gniew	Chojnice	Słupsk	-
	umiarkowany	Debrzno, Czarna Woda, Nowy Staw	Sztum, Skórcz, Czernik, Jastarnia	Łeba	Człuchów, Malbork, Lębork, Starogard Gdański	-	-
		Kępice, Czarne	Miastko, Dzierżgoń, Prabuty	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Na zachodzie województwa miastem o największym aktualnie potencjale rozwojowym jest oczywiście Słupsk, przy czym prognozowane trendy demograficzne i gospodarcze dla tego ośrodka subregionalnego wskazują raczej na umiarkowany niż dynamiczny jego wzrost. Również inne ośrodki w tej części województwa będą się rozwijać raczej w umiarkowanym tempie, relatywnie największym potencjałem rozwojowym wydają się dysponować Chojnice, a następnie Bytów i Człuchów. W przypadku Człuchowa i Chojnic ważny jest rozwój funkcji komplementarnych (w myśl założeń modelu policentrycznego), który wzmocni obydwie ośrodki kształtującego się obszaru metropolitalnego. Pozostałe miasta na zachodzie regionu dysponują słabszym potencjałem ludnościowym, co więcej obecnie dla zdecydowanej większości z nich prognozy nie są optymistyczne, może z wyjątkiem Brusów, które wydają się mieć najwyższy potencjał rozwoju endogenicznego z małych miast tej części regionu. Jedną z głównych barier rozwojowych małych i średnich miast tej części województwa jest słaba dostępność komunikacyjna do głównych centrów gospodarki, ujemne saldo migracji, który

będzie wpływało na osłabienie i tak już nie najwyższych zasobów kapitału ludzkiego, w szczególności w mniejszych miastach na południu subregionu słupskiego.

Ponadprzeciętny potencjał wzrostu południowo-wschodniej części województwa posiada Kwidzyn i Tczew. Hamująco na ich rozwój może jednak oddziaływać słabo zróżnicowana baza ekonomiczna i co najwyżej przeciętna w skali średnich miast regionu innowacyjność i przedsiębiorczość, co jest cechą typową dla miast, gdzie podstawę bazy ekonomiczną tworzą duże firmy przemysłowe. Natomiast czynnikiem, który może zdynamizować rozwój tych miast jest poprawiająca się dostępność przestrzenna w związku z budową i modernizacją głównych ciągów komunikacyjnych oraz zasoby wykwalifikowanych pracowników i dostępność terenów inwestycyjnych. Trzeba zauważyć, że w południowo-wschodniej i wschodniej części regionu występuje duże zróżnicowanie potencjału rozwojowego małych miast. Niektóre z nich, mimo aktualnie słabego potencjału mają pewne szanse na zdynamizowanie swojego rozwoju, głównie w oparciu o ich potencjał endogeniczny (zob. Jażewicz 2009a, Jażewicz 2009b). Rozwój wielu małych miast tego obszaru będą jednak hamowały negatywne tendencje demograficzne oraz relatywnie niskie zasoby kapitału ludzkiego i społecznego.

Specyficzną kategorią w sieci miejskiej województwa pomorskiego są małe i średnie miasta nadmorskie (Ustka, Łeba, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Hel, Krynica Morska). Wspólną ich cechą jest ograniczony warunkami środowiska obszar ich zaplecza, który wpływa hamująco na możliwości rozwoju funkcji usługowych o charakterze centralnym. Ich potencjał rozwojowy zależy więc w dużym stopniu od trendów w rozwoju funkcji wyspecjalizowanych, takich jak np. rybołówstwo, przemysł przetwórczy czy turystyka. W związku z regresem rybołówstwa i powiązanych z nim działalności, większość z tych miast musiała znaleźć w ostatnich dwóch dekadach nowe czynniki rozwoju, głównie działalnością dynamizującą była przy tym funkcja turystyczna (zob. Michalski 2006, Jażewicz 2013). Charakterystyczna dla miast nadmorskich jest ich wyższa pozycja w zakresie poziomu rozwoju gospodarczego w swojej grupie wielkościowej, przy czym pozycja ta słabła w ostatniej dekadzie. Tendencja ta wskazuje, że funkcja turystyczna może być niewystarczająca aby utrzymać lub zdynamizować rozwój wszystkich miast nadmorskich, zwłaszcza w sytuacji zmieniających się mód na rynku turystycznym i pojawieniu się nowych kierunków wyjazdów.

Za fundamentalnym założeniem F. Perroux (1955) przyjmuje się, że rozwój gospodarczy nie pojawia się wszędzie w tym samym czasie, lecz raczej uwidacznia się z różną intensywnością w postaci biegunów rozwoju, z których rozprzestrzenia się różnymi kanałami. Dlatego istotne jest wskazanie w przestrzeni regionu miejsc w przestrzeni geograficznej odznaczających się odpowiednio

dużym potencjałem i szybszym w relacji do innych miejsc rozwojem gospodarczym, który jest indukowany na sąsiednie obszary (Sobala-Gwosdz 2005). Warunkiem uznania danego miasta za szybko rozwijające się ośrodek zdolny do dynamizowania otaczającego regionu lub subregionu (ośrodek wzrostu lub biegun wzrostu) jest łączne spełnienie czterech kryteriów (zob. Domański i Noworól 2010; Sobala-Gwosdz 2010):

1. Ośrodek wzrostu musi wykazywać się odpowiednio dużym potencjałem gospodarczym.
2. Charakteryzuje się on szybszą niż inne ośrodki dynamiką rozwojową, którą generują zlokalizowane w nim dynamiczne działalności gospodarcze.
3. Biegun wzrostu wykazuje pozytywne oddziaływanie na rozwój obszar sąsiadujących poprzez efekty mnożnikowe, przepływ innowacji i kapitału.
4. Powinien się on wykazywać ponadprzeciętnym potencjałem innowacyjnym, który wpływa m.in. na zdolność podtrzymania i odtwarzania wzrostu w kolejnych cyklach rozwojowych.

Dla województwa pomorskiego należy przeanalizować czy rolę aktualnych lub potencjalnych biegunów wzrostu pełnią lub mogą pełnić w horyzoncie najbliższych dwóch dekad ośrodki o randze co najmniej ponadlokalnej, których obszar obsługi obejmuje minimum 50 tys. mieszkańców zaplecza<sup>45</sup>, są to: Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Starogard Gdański, Wejherowo, Chojnice, Lębork, Tczew, Kwidzyn, Kościerzyna i Malbork.

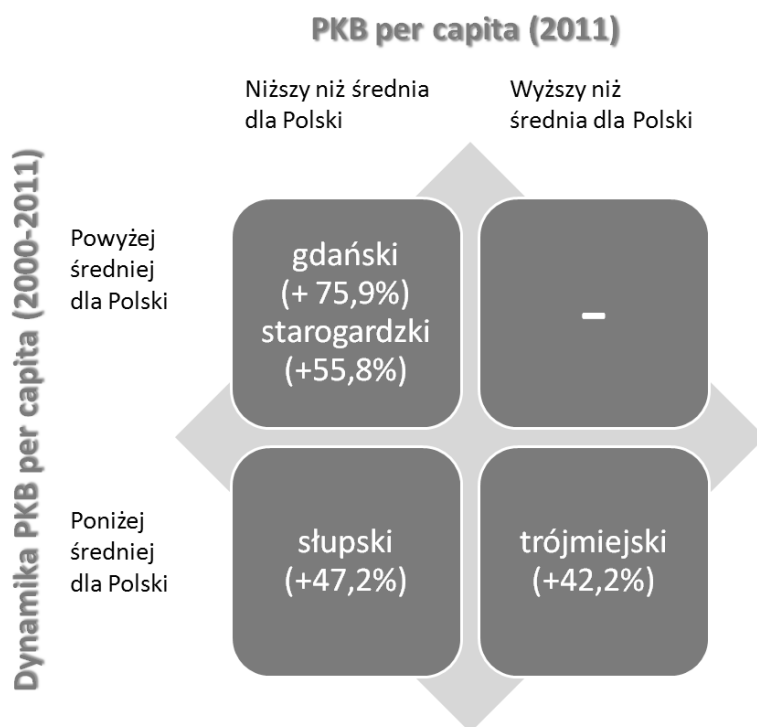
Analiza potencjału rozwojowego a także przeprowadzona w ramach niniejszego badania delimitacja obszarów funkcjonalnych (por. rozdział 14) jednoznacznie wskazuje, że dynamicznym biegunem wzrostu w województwie pomorskim jest obszar metropolitalny Trójmiasta. Z uwagi na duży stopień integracji funkcjonalnej na tym obszarze możemy mówić o szerszej osi rozwoju rozciągającej się od Wejherowa po Pruszcz Gdański. Rzecz jasna główne procesy dynamizujące rozwój gospodarczy odbywają się przede wszystkim w przestrzeni największych miast rdzeniowych tego obszaru, niemniej jednak kształtują się już obecnie potencjalne drugorzędne ośrodki wzrostu na tym terenie, przede wszystkim zaś Pruszcz Gdański. Równocześnie postępuje proces rozszerzania oddziaływania obszaru metropolitalnego Trójmiasta. W jego obręb włączany jest m.in. Tczew, który dodaje do tego największego skupienia działalności gospodarczych w województwie swój potencjał gospodarczy, przede wszystkim przemysłowy. Stąd nieuzasadnione byłoby traktowanie Tczewa (podobnie jak Wejherowa) jako samodzielnego ośrodka wzrostu. W sumie obszar metropolitalny Trójmiasta posiada wszystkie modelowe cechy ośrodka wzrostu, przy czym obszar silnych efektów

---

<sup>45</sup> Dolną granicę 50 tys. mieszkańców przyjęto zgodnie z wytycznymi zespołu ESPON dla delimitacji Funkcjonalnych Obszarów Miejskich

rozprzestrzeniania się obejmuje głównie podregion gdański, co potwierdza największa dynamika wzrostu gospodarczego w obszarze województwa w okresie 2000-2011 (rys. 11.1).

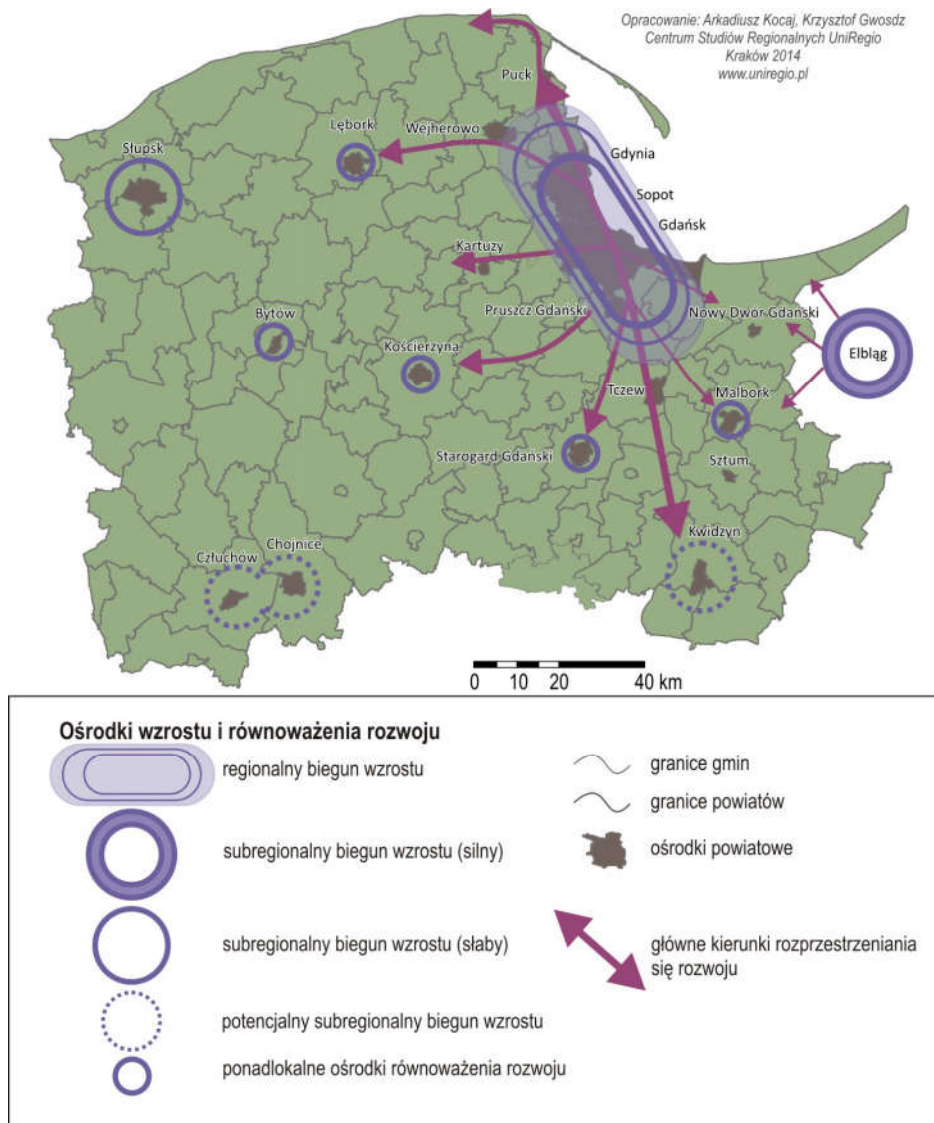
Wiele cech subregionalnego ośrodka wzrostu posiada Słupsk. Jego obszar funkcjonalny obejmuje około 300 tys. osób, miasto jest trzecim po Gdańsku i Gdyni skupieniem podmiotów gospodarczych, ma charakter dużego polifunkcyjnego ośrodka o zdywersyfikowanej bazie ekonomicznej, na którą składają się zarówno działalności usługowe jak i przemysłowe. Zarazem jednak, dynamika rozwojowa Słupska w ostatniej dekadzie była niska, równa zaledwie średniemu tempu rozwoju dla wszystkich miast województwa pomorskiego. Fakt ten znajduje potwierdzenie m.in. w ujemnej wartości wskaźnika dynamiki pracujących i poniżej przeciętnego w skali Polski tempa wzrostu PKB w podregionie słupskim. Relatywnie niska jest także dynamika powstawania nowych podmiotów gospodarczych w wiodących sektorach gospodarki i *last but not least* w miastach podporządkowanych hierarchicznie Słupskowi nie widać dynamizowania rozwoju lokalnego. Wszystkie te charakterystyki pokazują, że Słupsk nie pełni obecnie roli subregionalnego bieguna wzrostu.



**Rys. 11.1** Zmiany PKB według podregionów w województwie pomorskim w latach 2000-2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Roli tej nie wypełniają także pozostali potencjalni kandydaci do grupy ośrodków wzrostu rangi ponadlokalnej w tej części województwa – Chojnice i Lębork. Wynika to przede wszystkim z niskiej dynamiki rozwojowej tych ośrodków, która w okresie 2003-2013 była niższa od przeciętnej dla miast województwa pomorskiego, a także umiarkowanego potencjału innowacyjnego. Problemem z punktu widzenia rozwoju wszystkich średnich i dużych miast zachodniej części województwa pomorskiego jest słabość obszaru zaplecza, która z jednej strony ogranicza możliwości szybkiego rozwoju ośrodka centralnego, a z drugiej oznacza słabą zdolność odzewową, tzn. zdolność do przyjmowania płynących z niego impulsów rozwojowych.



### **Rys. 11.2 Bieguny wzrostu i ośrodki równoważenia rozwoju w województwie pomorskim**

Źródło: opracowanie własne.

Na wschodzie województwa rozważyć trzeba rolę trzech ośrodków: Starogardu Gdańskiego, Kwidzyna i Malborka. Bezwzględnie największy potencjał oraz obszar oddziaływania posiada z tych trzech miast Starogard Gdański, który posiada pewne cechy ośrodka subregionalnego. Podobnie jednak jak pozostałe analizowane wyżej miasta subregionalne i ponadlokalne Starogard Gdański nie wykazuje w ostatniej dekadzie oznak dynamicznego rozwoju gospodarczego, stosunkowo niewielki jest też tam tempo powstawania nowych, dynamicznych działalności gospodarczych. Nieco lepsze perspektywy wydaje się obecnie posiadać Kwidzyn, wynikają one z bardziej zdywersyfikowanej bazy gospodarczej miasta, dużej aktywności gospodarczej oraz większej dynamiki powstawania małych i średnich firm w wiedzochłonnych sektorach gospodarki. Należy jednak pamiętać, że wykształcenie się samodzielnego ośrodka subregionalnego w tej części województwa ogranicza w tym przypadku bliska odległość do Grudziądza.

Relatywnie słaby potencjał własny, niska dynamika rozwoju, a także lokalizacja w strefie silnego oddziaływania Elbląga – mającego charakter subregionalnego ośrodka wzrostu w tej części Polski – nie pozwala zaliczyć do grona ośrodków wzrostu również Malborka. Spośród innych ośrodków rangi ponadlokalnej w województwie szanse na odegranie roli ponadlokalnego ośrodka wzrostu ma natomiast Kościerzyna.

W sumie, przeprowadzona typologia rozwojowa i identyfikacja biegunów wzrostu pozwala na wysnucie dwóch głównych wniosków (por. rys. 11.2). W dobie koncentracji potencjału rozwojowego w największych ośrodkach miejskich, to od funkcjonowania dużych miast i obecności silnego ośrodka metropolitalnego zależy rozwój lub regres danego regionu. Województwo pomorskie posiada taką „lokomotywę rozwoju”, w postaci obszaru metropolitalnego Trójmiasta. Natomiast organizacja sieci osadniczej wewnątrz regionu wpływa na możliwość przenoszenia impulsów rozwojowych na cały jego obszar. W tym względzie sytuacja województwa pomorskiego jest problematyczna, w związku ze zdiagnozowaną słabością ośrodków subregionalnych i ponadlokalnych. Wydaje się, że w pierwszej kolejności należy pobudzać właśnie rozwój ośrodków subregionalnych, które wymagają wsparcia w celu podniesienia ich potencjału gospodarczego. Miastami, do których powinno być kierowane w pierwszym rzędzie takie wsparcie są: Słupsk i Chojnice.

### **11.2. Potencjał rozwojowy w ocenie własnej miast**

Dla potrzeb niniejszego opracowania pod pojęciem potencjału rozwojowego rozumiane będą wszelkie uwarunkowania wewnętrzne (mocne strony) oraz zewnętrzne (szanse), które mogą sprzyjać

procesowi rozwoju społeczno-gospodarczego bądź też stanowić jego istotny zasób (tab. 11.3). Zdecydowanie najczęściej wskazywanym czynnikiem (potencjałem) rozwoju jest korzystne (dogodne) położenie geograficzne. W tym miejscu zwracano przede wszystkim uwagę na lokalizację w pobliżu Trójmiasta oraz na umiejscowienie na przebiegu lub w pobliżu szlaków komunikacyjnych (drogowych i kolejowych) o znaczeniu krajowym i regionalnym. Ponadto wśród istotnych zasobów rozwoju bardzo często wymieniano walory przyrodniczo-krajobrazowe (tj. bogactwo i zróżnicowanie elementów środowiska naturalnego – m.in. występowanie jezior i zwartych kompleksów leśnych). Równocześnie z korzystnym położeniem geograficznym związany jest kolejny potencjał rozwojowy, jakim jest wysoka dostępność komunikacyjna części pomorskich ośrodków miejskich.

Wśród zasobów rozwojowych, zarówno w dokumentach strategicznych, jak również ankiecie badawczej relatywnie często wskazywano także na występowanie zabytkowych obiektów dziedzictwa kulturowego. Zwracano jednocześnie uwagę na przejawy dziedzictwa kulturowego w jego duchowym (niematerialnym) wymiarze, zwłaszcza zaś na tradycje kultury kaszubskiej. Kolejnym potencjałem rozwoju dla części ośrodków miejskich województwa pomorskiego jest rozwinięta infrastruktura sportowo-rekreacyjna. Dostępność oraz zróżnicowanie oferty usług sportowych i rekreacyjnych nie tylko jest czynnikiem warunkującym jakość życia mieszkańców, ale także stanowi istotne uzupełnienie walorów turystycznych.

**Tab. 11.3 Potencjały rozwojowe miast województwa pomorskiego w świetle ankiety badawczej**

L.p.	Potencjał rozwoju	Liczba wskazań (N = 40)
1	Korzystne położenie geograficzne (przyrodnicze i komunikacyjne)	25
2	Walory przyrodniczo-krajobrazowe	21
3	Wysoka dostępność komunikacyjna	14
4	Występowanie cennych obiektów dziedzictwa kulturowego	8
5	Dobrze rozwinięta infrastruktura społeczna	7
6	Dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna	6
7	Dobrze rozwinięta oferta inwestycyjna (uzbrojone tereny inwestycyjne)	4
8	Wysoki poziom aktywności władz samorządowych	4

Uwagi: w zestawieniu uwzględniono potencjały rozwojowe, które wskazano w przypadku co najmniej 3 miast.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonej ankiety badawczej.

Wśród czynników determinujących rozwój podkreślano także wysoką aktywność lokalnych władz samorządowych, w szczególności zaś ich skłonność do współpracy na rzecz rozwoju, a także skuteczność w pozyskiwaniu zewnętrznych funduszy na realizację różnych przedsięwzięć.





## **C. Relacje przestrzenne miast oraz identyfikacja i delimitacja obszarów funkcjonalnych**

---

### **12. Dostępność komunikacyjna**

*Robert Guzik, Arkadiusz Kołoś*

#### **12.1. Indeks syntetycznej dostępności komunikacyjnej miast – dostępność drogową**

Transport drogowy jest dominującym typem transportu tak w zakresie przewozu towarów jak i osób, a tym samym dostępność transportowa miast jest przede wszystkim uwarunkowana ich dostępnością drogową. Zależy ona nie tylko od położenia w przestrzeni – inaczej ujmując oddalenia od istotnych celów, dla których może być określana dostępność, ale także klasy i jakości sieci drogowej, która spina te miejsca ze sobą. Dostępność miast odległych od siebie o 100 km, ale połączonych autostradą jest znacznie lepsza niż przy takiej samej odległości, ale w sieci dróg wojewódzkich i powiatowych. Badane w tej pracy przepływy osób związane z dojazdami do pracy, szkół, usług dokonują się zarówno w systemie transportu publicznego (zob. kolejne rozdziały), jak i za pomocą indywidualnej motoryzacji. Indywidualny transport zależy od dostępności drogowej, poziomu motoryzacji, kosztów i innych czynników, jak choćby możliwości parkowania.

Celem niniejszego rozdziału jest przedstawienie dostępności przestrzennej w układzie drogowym województwa, która ma znaczenie nie tylko dla indywidualnie realizowanych podróży (samochody osobowe), ale także dla pozostałych typów transportu (autobusowy, towarowy) i dla innych celów przemieszczania się poza badanymi w tej pracy, na przykład dla rozwoju turystyki. Metodę badania omówiono w części wstępnej książki – tutaj warto przypomnieć, że badano dostępność z centrum każdej gminy do 13 typów miejsc przy uwzględnieniu różnych prędkości przejazdu w zależności od kategorii dróg. Całe badanie było ukierunkowane na budowę dwóch

indeksów syntetycznych ujmujących całościowo dostępność drogową z odmiennych perspektyw: poziomu życia mieszkańców i prowadzenia działalności gospodarczej (atrakcyjności inwestycyjnej). W tej pierwszej ważniejsza jest dostępność do ośrodków umożliwiających zaspokojenie potrzeb usługowych. W drugiej zaś trzeba uwzględnić dostępność do innych obszarów Polski czy przejść granicznych i terminalu portowego. W tabeli (tab. 12.1) przedstawiono średnie oraz maksymalne obserwowane wartości dostępności, przy czym im są one wyższe, tym gorsza jest dostępność. Obszary o najniższej dostępności znajdują się na peryferiach województwa – gminy Koczała, Kępice i Smołdzino dla większości badanych kierunków dostępności zaliczały się do trzech gmin o najniższej dostępności w całym województwie. Rozkłady wybranych wskaźników zaprezentowano na załączonych mapach (rys. 12.1-12.13).

**Tab. 12.1 Średnie i maksymalne wartości dostępności drogowej dla gmin województwa pomorskiego w 2011 i 2014 roku**

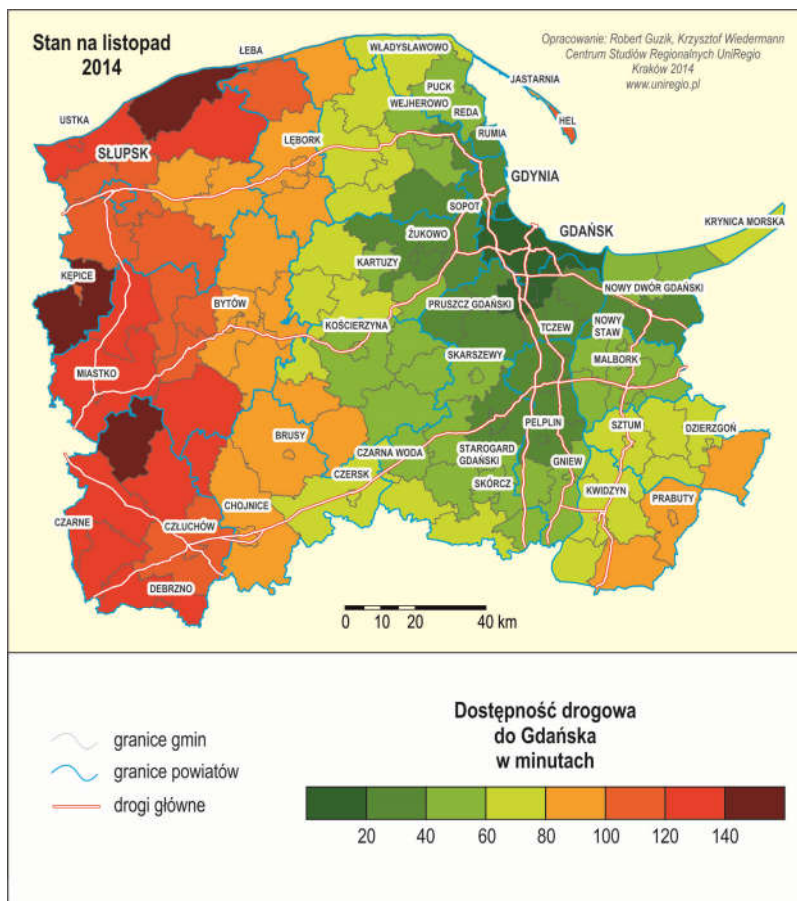
Dostępność do	Dostępność w minutach				Gminy o najniższej dostępności
	średnia dla wszystkich gmin		wartość maksymalna		
	2014	2011	2014	2011	
Gdańska	72	74	148	149	Kępice, Koczała, Smołdzino
Trójmiasta	69	71	148	149	Koczała, Kępice, Smołdzino
Miasta >100 tys. mieszkańców	49	49	123	123	Debrzno, Konarzyny, Człuchów
Miasta >50 tys. mieszkańców	33	32	89	88	Dziemiany, Parchowo, Studzienice
Miasta powiatowe	22	22	50	50	Karsin, Koczała, Choczewo
Najbliższego miasta	15	15	50	50	Karsin, Osieczna, Smołdzino
Węzła autostrady	51	52	131	131	Kępice, Koczała, Smołdzino
Lotniska – Gdańsk Rębiechowo	67	69	139	140	Koczała, Smołdzino, Czarne
Terminalu promowego	80	81	159	159	Koczała, Kępice, Smołdzino
Przejścia granicznego z Niemcami	254	260	352	358	Krynica Morska, Sztutowo, Stary Dzierżoń
Przejścia granicznego z Rosją	126	126	214	214	Smołdzino, Koczała, Kępice
Warszawy	244	249	349	354	Smołdzino, Kępice, Ustka
Poznania	231	237	321	326	Łeba, Hel, Wicko
<b>Indeks syntetyczny – perspektywa poziomu życia</b>	52	53	91	92	Koczała, Smołdzino, Trzebielino
<b>Indeks syntetyczny – perspektywa atrakcyjności inwestycyjnej</b>	78	79	128	128	Smołdzino, Koczała, Kępice

Źródło: opracowanie własne.

### 12.1.1. Dostępność drogowa do Gdańska i Trójmiasta

Województwo pomorskie jest jedynym poza województwem zachodniopomorskim regionem Polski, w którym stolica położona jest z dala od geometrycznego środka. Położenie Gdańska i Trójmiasta na obrzeżach województwa sprawia, że mimo dobrze rozwiniętej sieci dróg – obserwowane odległości czasowe między najbardziej odległymi gminami a Gdańskiem i Trójmiastem

są znaczne (rys. 12.1). Czas dojazdu samochodem osobowym do Gdańska z Koczały, Kępic i Smołdzina wynosi około 2,5 godziny i należy na tle Polski do największych obserwowanych odległości dojazdu do miasta regionalnego (Komornicki, Śleszyński 2009).



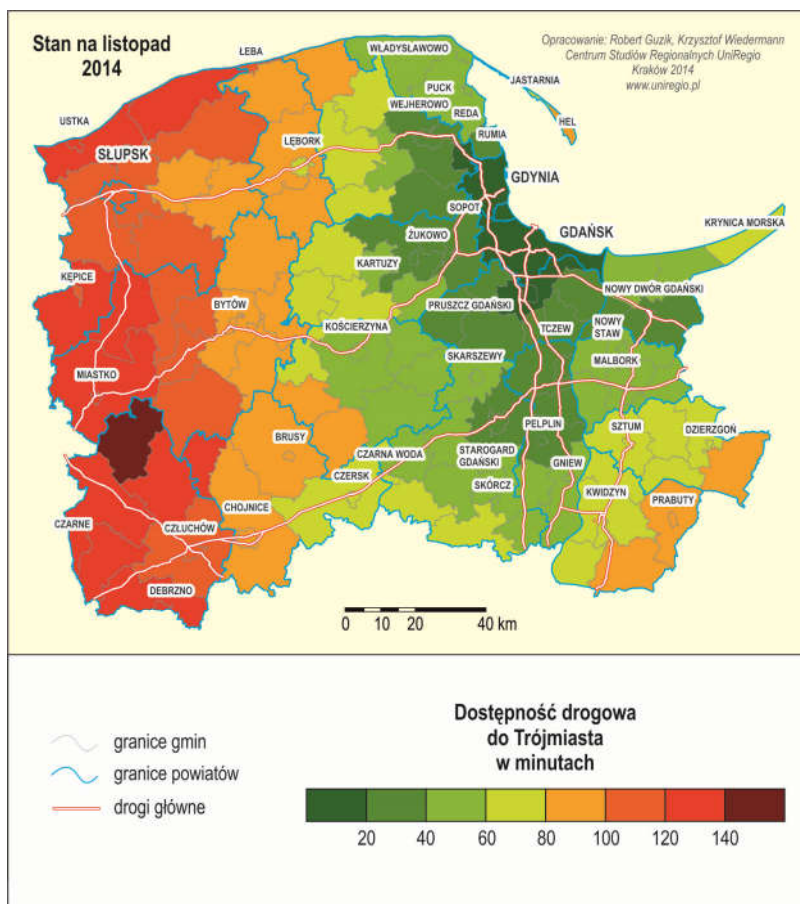
**Rys. 12.1 Dostępność drogowa do Gdańska**

Źródło: opracowanie własne.

Także odległość między najbardziej oddalonymi miastami powiatowymi (Słupsk, Człuchów) jest znaczna, przy czym Chojnice, położone w podobnej (w kilometrach) odległości co Słupsk, dzięki możliwości pokonania części drogi do Gdańska autostradą A1– mają dostępność lepszą o ponad 15 minut. Budowa trasy ekspresowej S6 do Słupska wraz z zewnętrzną obwodnicą Trójmiasta pozwoliłaby przybliżyć Słupsk do Gdańska o 30 minut, co w świetle pokazanych w tym opracowaniu niekorzystnych procesów erozji spójności terytorialnej województwa winno być absolutnym priorytetem rozwojowym.

W stosunku do 2011 roku istotną zmianę zaobserwowano w południowo-wschodniej części regionu, gdzie dzięki oddaniu do użytku przeprawy mostowej łączącej Kwidzyn z autostradą A1

dostępność Gdańska poprawiła się o 20 minut. Nie należy zapominać, że poprawi uległ nie tylko czas, ale także nie badany tutaj wprost komfort podróży, a także bezpieczeństwo.



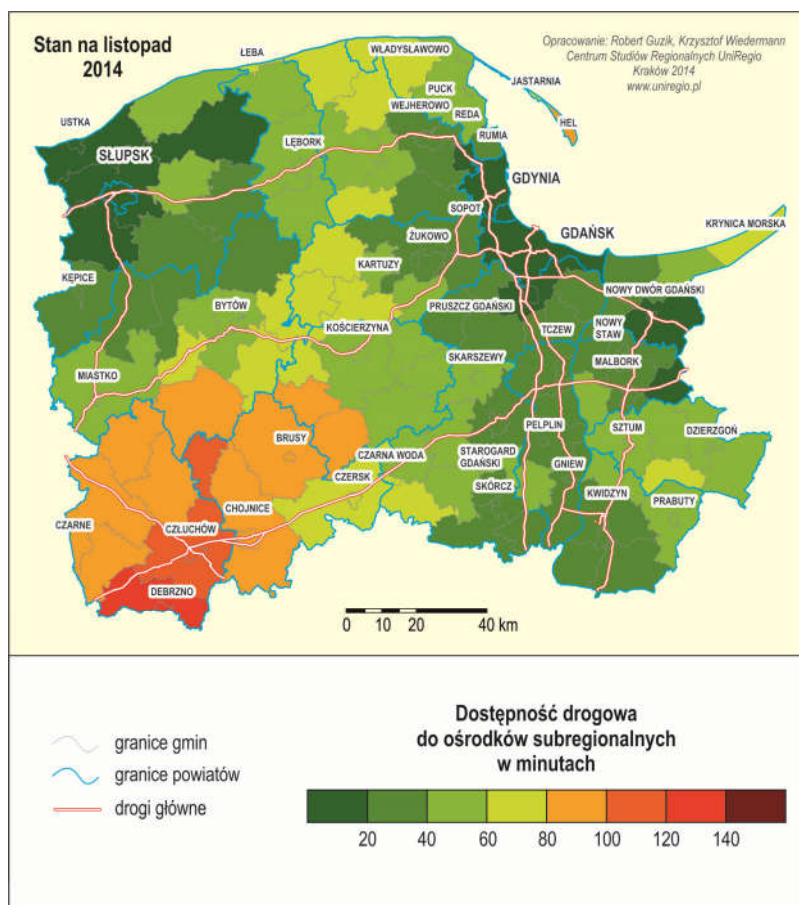
**Rys. 12.2 Dostępność drogowa do Trójmiasta**

Źródło: opracowanie własne.

Dostępność drogowa do Trójmiasta (rys. 12.2) różni się nieznacznie od dostępności do Gdańska – jest lepsza o około 10-15 minut dla gmin północnej części województwa, dla których o tyle było bliżej do Gdyni niż do Gdańska.

### 12.1.2. Dostępność drogowa do miast subregionalnych, powiatowych i do najbliższego miasta

Z perspektywy poziomu życia mieszkańców i ich codziennego życia często o wiele ważniejsze od dostępności do stolicy regionu, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych, jest dostępność do innych ośrodków miejskich, na różnych szczeblach hierarchii usług i hierarchii administracyjnej.



**Rys. 12.3 Dostępność drogowa do najbliższego miasta >100 tys. mieszkańców**

Źródło: opracowanie własne.

Analizę warto rozpocząć od rozpoznania dostępności do najbliższego miasta liczącego co najmniej 100 tysięcy mieszkańców (rys. 12.3). Miasta tej wielkości najczęściej pełnią funkcję ośrodków subregionalnych, gdyż same w sobie mają odpowiedni potencjał przyciągania powiązań zewnętrznych i ciężer usługowych, a to sprzyja istnieniu i rozwojowi funkcji subregionalnych. Poza Gdańskiem i Gdynią warunek ten spełnia Słupsk, a w najbliższym otoczeniu województwa pomorskiego Elbląg i Grudziądz, które oferują niektóre z subregionalnych funkcji mieszkańcom wschodniej części województwa pomorskiego. Z perspektywy kształtowania zrównoważonej, policentrycznej sieci osadniczej można przyjąć, że do miasta regionalnego (Gdańsk) nie powinno być dalej niż 100-120 minut, a do miasta na poziomie subregionalnym czas dojazdu nie powinien, zdaniem autorów, przekraczać 60-80 minut. Postulat ten jest spełniony na przeważającym obszarze województwa pomorskiego z wyjątkiem powiatów człuchowskiego i chojnickiego, gdzie czas dojazdu obecnie przekracza 120 minut i jest funkcją czasu dojazdu do Gdańska. Wskazuje to na potrzebę, ale

też możliwość, wykreowania w tym obszarze ośrodka subregionalnego, którym mogłyby być Chojnice lub Chojnice wraz z Człuchowem w ramach kształtującej się bipolarnej aglomeracji.

We wschodniej i południowo-wschodniej części województwa dostępność do miasta powyżej 100 tys. mieszkańców jest dobra lub bardzo dobra (rys. 12.3). Z żadnej gminy czas dojazdu do ośrodka subregionalnego nie przekracza 60 minut, a to za sprawą dostępności do dwóch ośrodków leżących w sąsiednich województwach (Elbląg, Grudziądz). Z tej perspektywy trudno tutaj o wskazanie wśród miast województwa pomorskiego jednego, które ma szansę na rozwój jako silny ośrodek o funkcjach subregionalnych. Kandydatami są Kwidzyn, Malbork, Tczew i Starogard Gdański. Jednakże każde z tych miast położone jest w odległości około 30 minut od innego dużego ośrodka a na dodatek konkurują o ciężenia usługowe nie tylko z większymi ośrodkami, w tym z dobrze dostępnym dzięki autostradzie Gdańskiem, ale też między sobą – Kwidzyn z Malborkiem, Malbork z Kwidzynem i Tczewem, Tczew z Malborkiem i Starogardem Gdańskim.

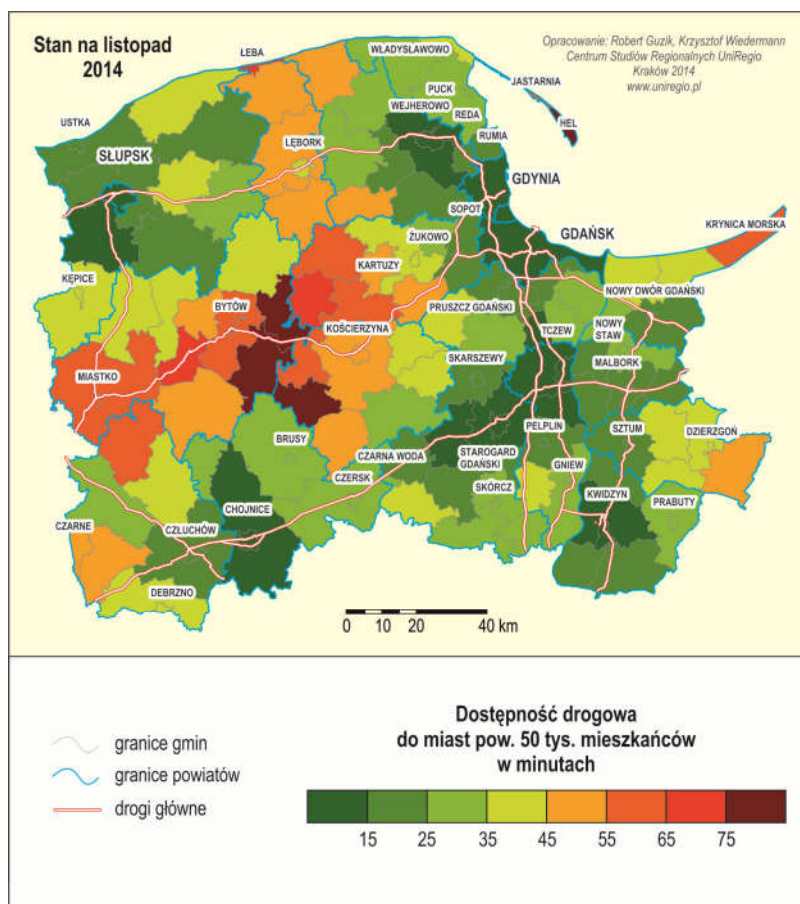
Kolejnym poziomem w hierarchii ośrodków usługowych są miasta o silnych funkcjach ponadlokalnych, które można określić jako miasta średnie. W niniejszym opracowaniu oprócz badania dostępności do miast powiatowych, osobno zbadano dostępność do miast o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. (rys. 12.4). Te drugie najczęściej reprezentują większe i silniejsze miasta powiatowe i uzupełniają pod wieloma względami sieć ośrodków subregionalnych. Najstabsza dostępność do takiego typu miasta występuje w centralnej części województwa (powiat kościerski), a także w powiecie bytowskim i północnej części powiatu łęborskiego (Łeba). Istniejący obecnie na terenie województwa pomorskiego układ dostępności do miast średnich można uznać za dość zrównoważony, a dalsze jego równoważenie mogłoby zostać osiągnięte przez dołączenie do zbioru silnych miast powiatowych przez Kościerzynę, zwłaszcza że w centralnej części województwa nie są planowane znaczące inwestycje drogowe, które miałyby w najbliższych latach znacząco przybliżyć ten obszar do innego silnego ośrodka.

Dostępność do miast powiatowych<sup>46</sup> jest pochodną wielkości powiatu, jego kształtu, a w obszarach pojezierzy także obecności i rozmiaru jezior, które są znacznymi barierami mogącymi powodować znaczne wydłużenie drogi. Gminami najbardziej oddalonymi od siedzib swoich powiatów są Koczała i Karsin (50 minut) w powiecie człuchowskim a także miasto Hel (48 minut). Działaniami poprawiającymi dostępność miast powiatowych, poza inwestycjami drogowymi mogą być zagęszczenie sieci miast powiatowych a także korekta granic powiatów. Jedynym ośrodkiem, który

---

<sup>46</sup> Badano dostępność do własnego miasta powiatowego, nawet jeśli miasto powiatowe sąsiadującego powiatu jest odległościowo bliższe.

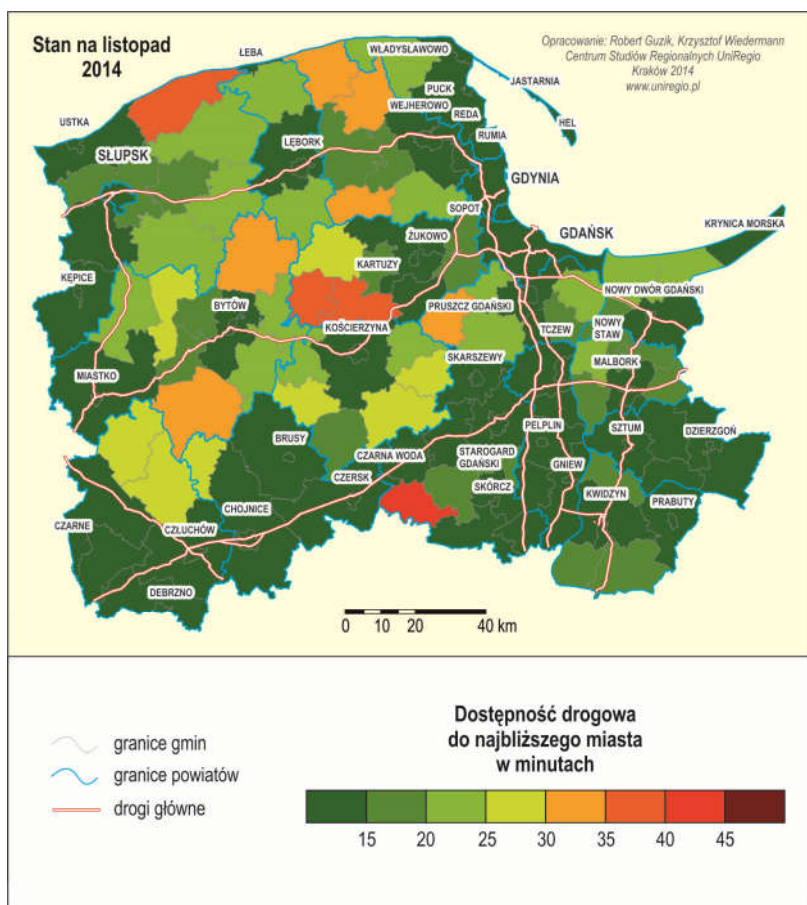
mógłby pełnić funkcje powiatowe a tym samym poprawiać dostępność do tego typu ośrodka dla znacznego obszaru o niskiej dostępności, czyli zachodniej części powiatu bytowskiego (gminy Miastko) i północnej człuchowskiego (Koczała) – jest Miastko. Drugie działanie dotyczy niektórych gmin położonych na obrzeżach powiatów, z których jest znacznie bliżej do innego miasta powiatowego niż własne. Przykładami mogą być położone w powiecie wejherowskim gminy Linia i Łęczyce, z których jest dwukrotnie bliżej do Lęborka niż Wejherowa, czy też leżąca w powiecie kartuskim Stężyca, z której znacznie dogodniejszy jest dojazd do Kościerzyny.



**Rys. 12.4 Dostępność drogowa do najbliższego miasta >50 tys. mieszkańców**

Źródło: opracowanie własne.





**Rys. 12.5 Dostępność drogowa do najbliższego miasta**

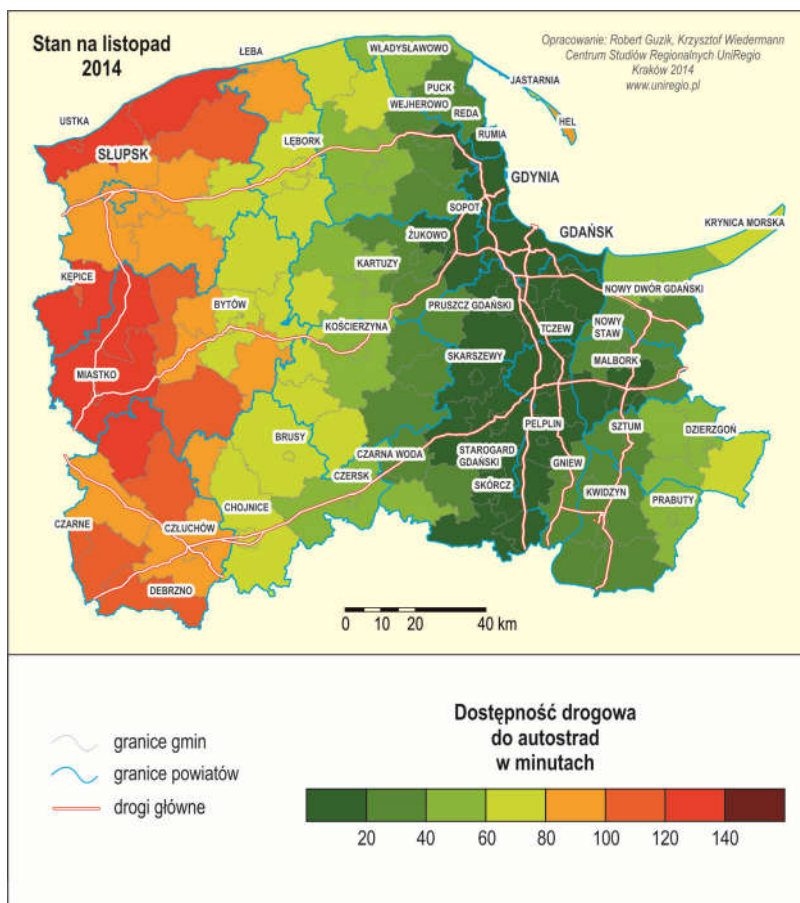
Źródło: opracowanie własne.

Dostępność do najbliższego miasta (rys. 12.5) nawiązuje do gęstości sieci miejskiej, a także przebiegu dróg i ukształtowania terenu. Najlepsza jest w strefie aglomeracji Trójmiejskiej i pasa nadwiślańskiego i korytarza transportowego Człuchów-Starogard Gdański a wyraźnie słabsza na obszarze Pojezierzy oraz dla wiejskich gmin nadmorskich.

### 12.1.3. Dostępność drogowa do węzła autostrady, przejść granicznych, portów lotniczych i terminali portowych

Rozpatrując dostępność drogową jako cechę przestrzeni, która może być interpretowana jako element czy to atrakcyjności inwestycyjnej, czy też poziomu życia, bierze się pod uwagę także dostępność do innych elementów lub miejsc infrastruktury transportowej takich jak węzły autostrady, lotniska, przejścia graniczne. W niniejszym opracowaniu badano dostępność do najbliższego węzła autostrady (lub obwodnicy Trójmiasta), przejść granicznych z Niemcami i

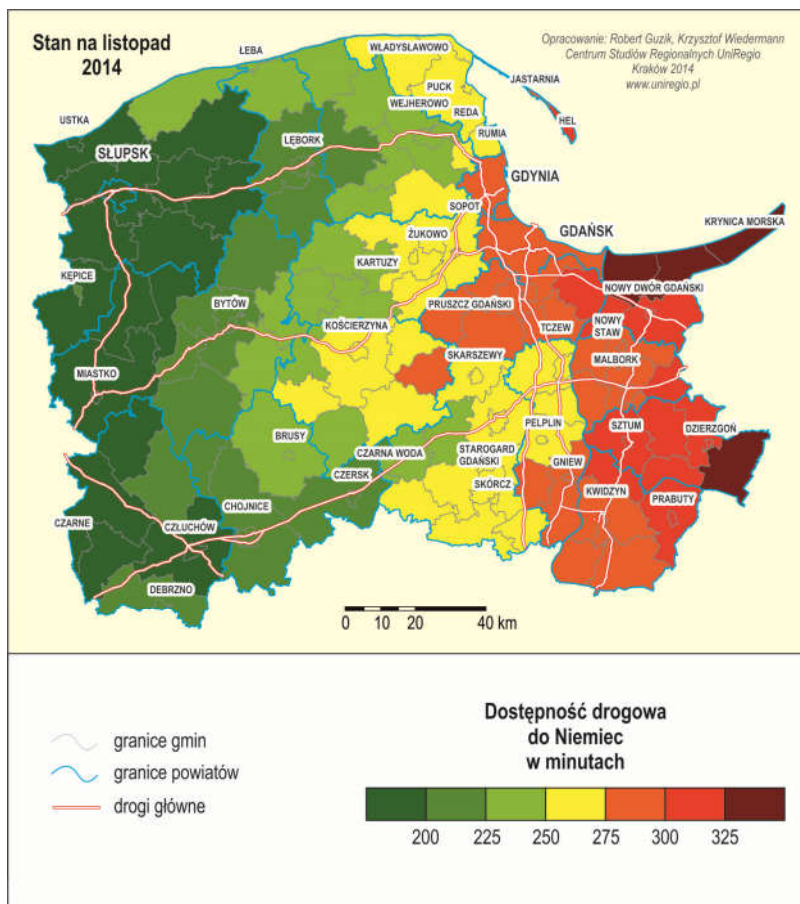
Obwodem Kaliningradzkim, do portu lotniczego (Rębiechowo) oraz dostępność do terminali promowych.



**Rys. 12.6 Dostępność drogowa do węzła autostrady**

Źródło: opracowanie własne.

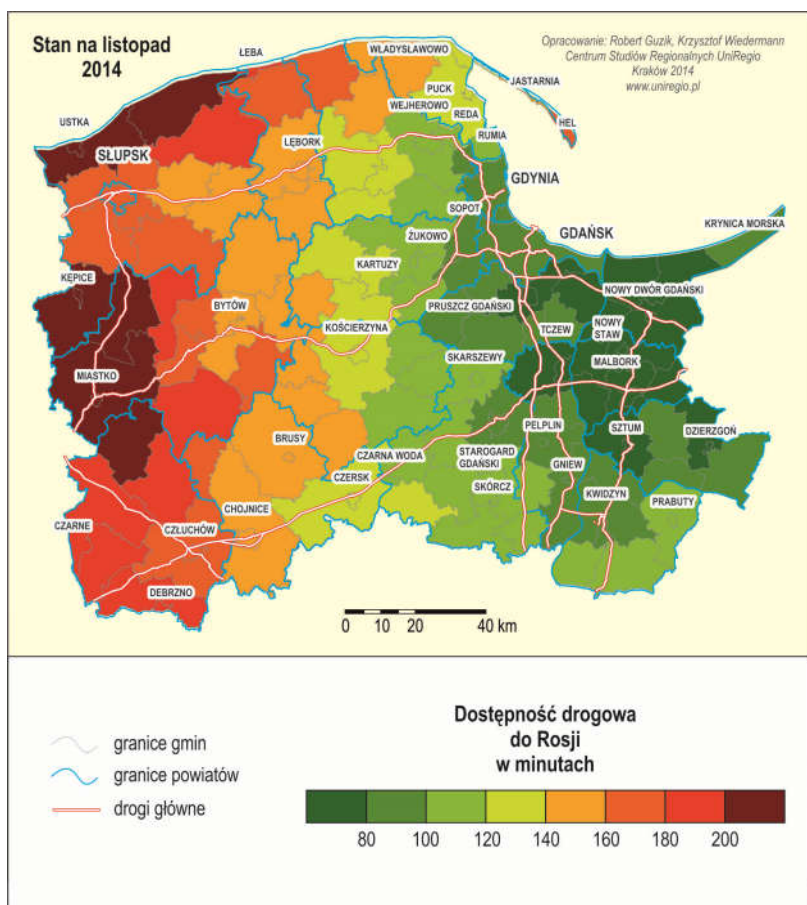
Najważniejszym z wyżej wymienionych wskaźników dostępności jest odległość czasowa do autostrady (rys. 12.6). Równie ważna jest dostępność do portu lotniczego, ale że jest bardzo podobna do przedstawionej wcześniej dostępności do Gdańska (rys.12.1) i do Trójmiasta (rys. 12.2) dlatego nie przedstawiono na odrębnych mapach ani dostępności do portu lotniczego, ani dostępności do terminali promowych. Wszystkie wymienione miejsca, do których badano dostępność, poza dostępnością do granicy z Niemcami (rys. 12.7), wykazują najkorzystniejsze wartości w Trójmieście i wzdłuż korytarza autostrady A1. Z jednej strony tłumaczy to wiele dysproporcji rozwojowych obserwowanych w województwie pomorskim, a z drugiej pokazuje jak wielkim wyzwaniem może być próba równoważenia tych dysproporcji, przynajmniej z perspektywy dostępności.



**Rys. 12.7 Dostępność drogowa do najbliższego przejścia granicznego z Niemcami**

Źródło: opracowanie własne.

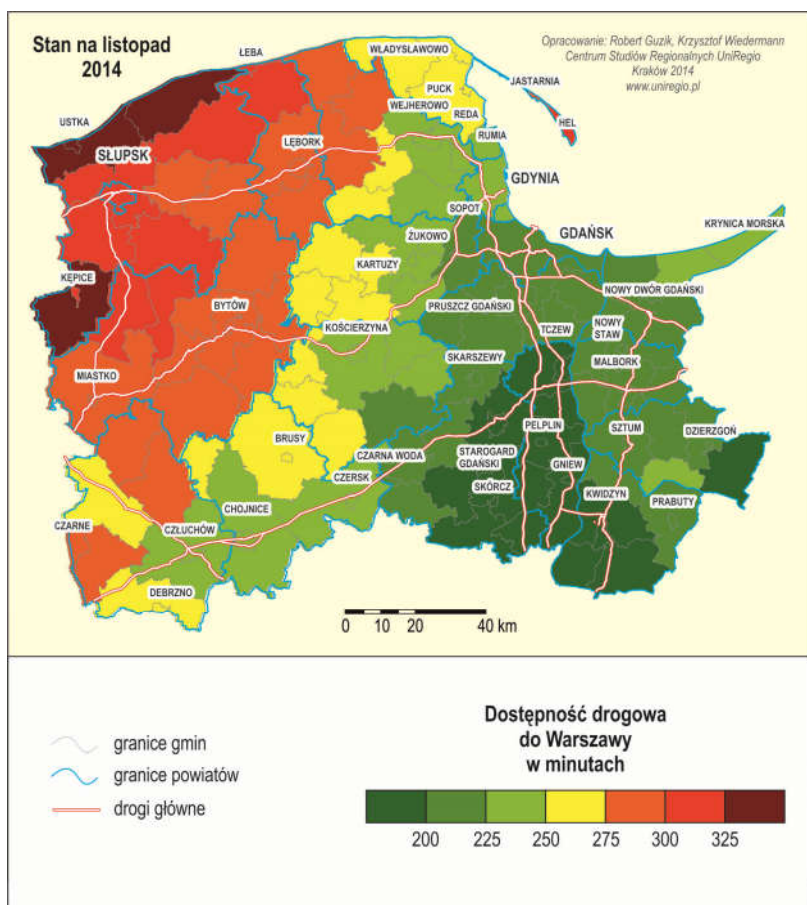
Warte uwagi są przedstawione na kolejnych mapach rozkłady drogowej dostępności do najbliższego przejścia granicznego z Niemcami (rys. 12.7) i z Obwodem Kaliningradzkim (rys. 12.8), a także – reprezentujące ogólną dostępność do pozostałych obszarów Polski – wskaźniki dostępności do Warszawy (rys. 12.9) i do Poznania (rys. 12.10). Pokazują one, że w przypadku dostępności miejsc położonych poza województwem znaczenie oprócz rodzajów dróg ma przede wszystkim położenie w obrębie województwa oraz względem korytarzy transportowych łączących region z resztą kraju i z przejściami granicznymi. W tym kontekście najniższą dostępnością cechują się gminy nadmorskie środkowej części (Smółdzino, Łeba, Choczewo), z których jest daleko do wszystkich badanych miejsc leżących poza granicami województwa.



**Rys. 12.8 Dostępność drogowa do najbliższego przejścia granicznego z Rosją**

Źródło: opracowanie własne.

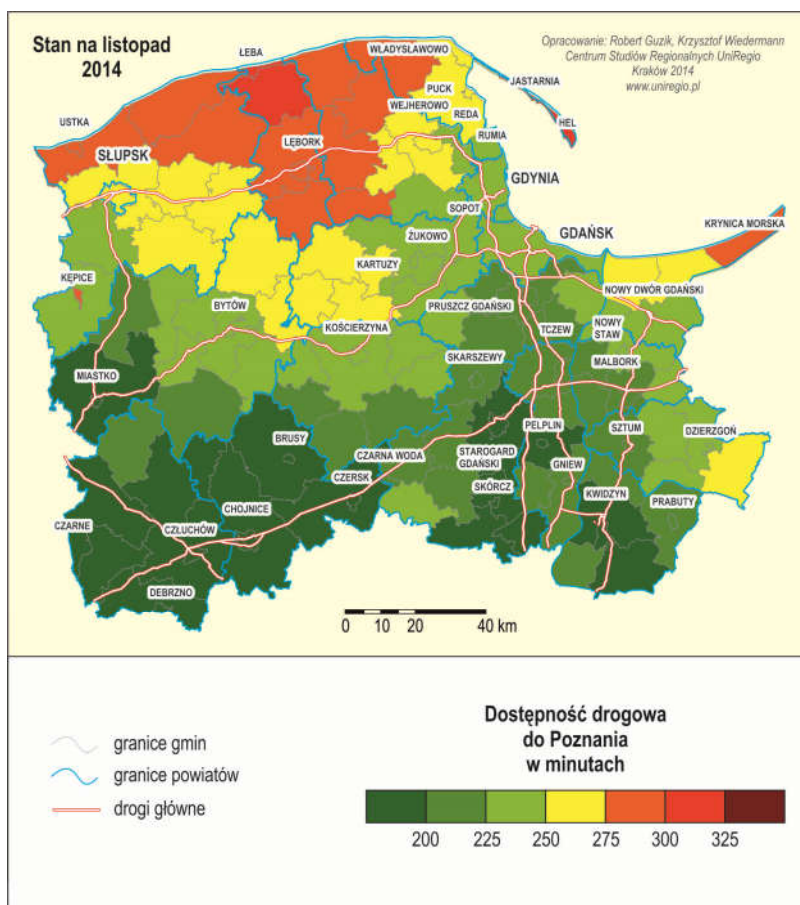
Mimo, że gminy zachodniej części województwa wypadają słabo, to posiadają one względnie dobrą dostępność do granicy z Niemcami a także do Poznania, co może być elementem ich promocji gospodarczej. Zmianie wizerunku – jednego z najbardziej odległych z innych regionów Polski obszaru – zapewne posłużyłaby realizacja trasy S6, której dodatkowym atutem byłoby czasowe przybliżenie północnej części województwa do granicy z Niemcami, a tym samym poprzez system niemieckich autostrad do regionów rdzenia Unii Europejskiej.



**Rys. 12.9 Dostępność drogowa do Warszawy**

Źródło: opracowanie własne.

W porównaniu do wyników badania z roku 2011 dostępność Warszawy, Poznania oraz granicy zachodniej poprawiły się z większości pomorskich gmin w zakresie 5-10 minut, co jest efektem oddania ostatnich fragmentów autostrady A1 (między Łodzią a Gdańskiem) czy też autostrady A2. Faktyczna dostępność poprawiła się w tym czasie o wiele bardziej, tyle tylko, że część tej poprawy została już ujęta w badaniu dostępności w 2011 roku – kierowano się wtedy założeniem, że uwzględniono realizowane wówczas odcinki dróg (S7, A2, A1), które miały być oddane w związku z Euro 2012, tak aby wyniki analizy zachowały aktualność po ich opublikowaniu. W rzeczywistości przedstawiona dostępność dla 2011 roku została osiągnięta dopiero na koniec 2012 roku – stąd względnie niewielka różnica w wynikach badania (tym razem nie uwzględniano realizowanych inwestycji jeśli nie były skończone i oddane do użytku).

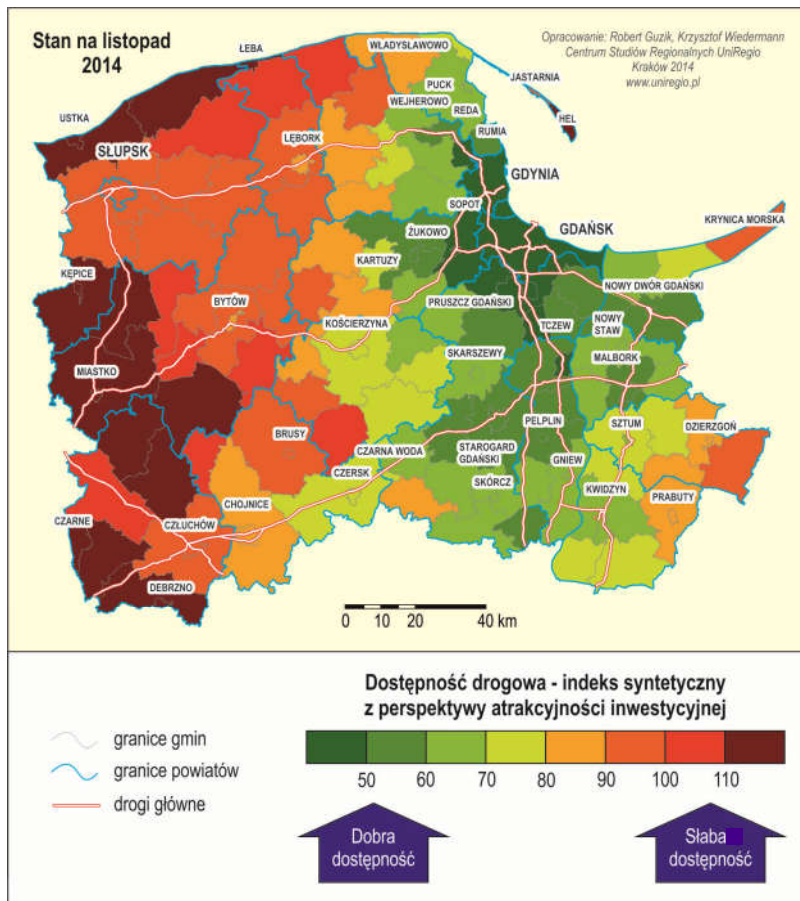


**Rys. 12.10 Dostępność drogowa do Poznania**

Źródło: opracowanie własne.

#### 12.1.4. Dostępność drogowa – ujęcie syntetyczne

Za badaniem dostępności do różnych typów miejsc od początku stała chęć zbudowania indeksów syntetycznych, które za pomocą wag mogłyby w różnym stopniu uwzględnić i sumować dostępność do badanych miejsc. Dobór wag zależy od perspektywy, z której ocenia się dostępność. Spośród wielu takich możliwych perspektyw tutaj przyjęto dwie: poziomu życia mieszkańców i atrakcyjności inwestycyjnej.



Rys. 12.11 Indeks syntetyczny dostępności drogowej z perspektywy atrakcyjności inwestycyjnej

Źródło: opracowanie własne.

Bardzo dobrą dostępnością wedle wskaźnika syntetycznego z perspektywy gospodarczej (atrakcyjności inwestycyjnej) (rys. 12.11) cechuje się Gdańsk a także gminy wchodzące w skład Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta oraz położone w ciągu komunikacyjnym autostrady A1. Im dalej na zachód lub wschód od tego południkowego układu tym niższe wartości wskaźnika syntetycznego z najniższą dostępnością syntetyczną w powiatach bytowskim, człuchowskim i słupskim i słabą w chojnickim, lęborskim czy we wschodniej części powiatu sztumskiego.

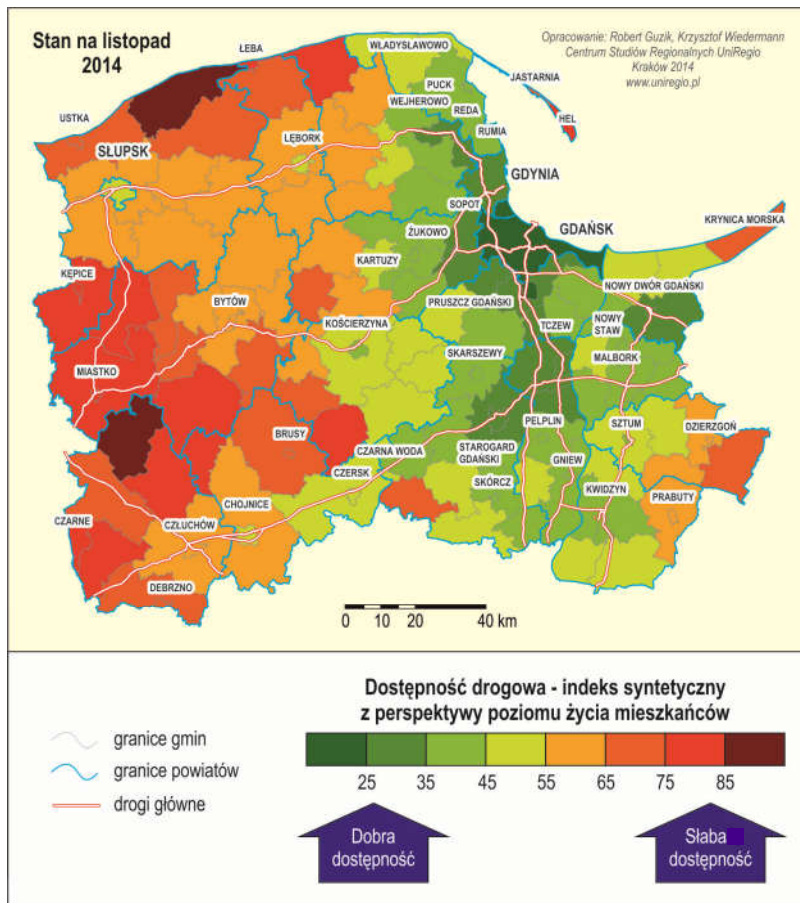
Wysoka lub niska ocena dostępności jest pochodną bliskości lub oddalenia od Trójmiasta, gdyż większość obliczanych wskaźników dostępności dotyczy dojazdu do tego obszaru (port morski, lotnisko, Gdańsk, autostrada) oraz autostrady A1 i drogi krajowej 7, dzięki którym bliżej niż z innych części województwa jest tam do Warszawy i granicy z obwodem kaliningradzkim.

Przedstawiony w legendzie mapy indeks (rys. 12.11) może być interpretowany jako przeciętny czas dojazdu do badanych miejsc, przy czym częstotliwość tych dojazdów jest powiązana z wagami (jeśli granica z Niemcami miała wagę 2% oznacza to, że co 50 podróży dotyczy dojazdu do Niemiec itd., a waga 10% dla Gdańska oznacza że co 10 podróży to dojazd do Gdańska). Wedle tego średni czas dojazdu z Gdańska wynosi 25 minut, a z ościennych gmin zachodniej części województwa średnia podróż do takiego samego zestawu miejsc wynosi ponad 2 godz.

Rozpatrując znaczenie dostępności transportowej dla lokalizacji działalności gospodarczej czy przyciągania inwestycji, w połączeniu z analizą rozkładu przestrzennego dostępności w obrębie województwa, należy wskazać na co najmniej dwa istotne aspekty. Różnice w dostępności są na tyle duże, że niemal dla każdej działalności gminy obszaru metropolitalnego Trójmiasta wygrywają jako transportowo bardziej atrakcyjne. W pobliżu Gdańska możliwa i dogodna jest lokalizacja niemal każdej działalności (zaawansowane usługi, działalność produkcyjna typu high-tech, usługi logistyczne itp.), podczas gdy w tych najsłabszych obszarach atrakcyjność lokalizacyjna jest znikoma przynajmniej tak długo, jak długo można znaleźć dogodną lokalizację (miejsce, zasoby pracy i inne czynniki) w obszarach dobrej dostępności. Słaba dostępność drogowa pozostaje jedną z najważniejszych barier w przyciąganiu zewnętrznych inwestorów i w takich obszarach należy wzmacniać endogeniczne czynniki wzrostu. W obszarach tych dodatkową trudnością jest także słaba dostępność z perspektywy mieszkańców, podkreślana dodatkowo przez słabą dostępność w systemie transportu publicznego. To ogranicza dostępność do szkolnictwa, a tym samym rzutuje na kapitał ludzki, który dodatkowo w procesach migracji – wzmagany słabą dostępnością i niższym poziomem życia – wycieka z takiego obszaru i wzmacnia strefy rozwoju (tutaj głównie aglomerację trójmiejską). Słaba dostępność oznacza niski potencjał usługowy miast, które mają małą szansę na zostanie znaczącymi ośrodkami wzrostu.

Indeks syntetyczny dostępności drogowej ujęty z perspektywy poziomu życia (rys. 12.12) w bardzo podobny sposób różnicuje przestrzeń województwa pomorskiego. Różnicą są podwyższone, względem sąsiadujących obszarów, wartości indeksu wokół większych miast powiatowych zapewniających jednocześnie dostępność do najbliższego miasta, najbliższego miasta powiatowego a także najbliższego miasta średniej wielkości (powyżej 50. tys. mieszkańców), które w perspektywie poziomu życia miały wyższą wagę niż w poprzednim indeksie. Widoczne jest to wokół Słupska, Lęborka i Chojnic.

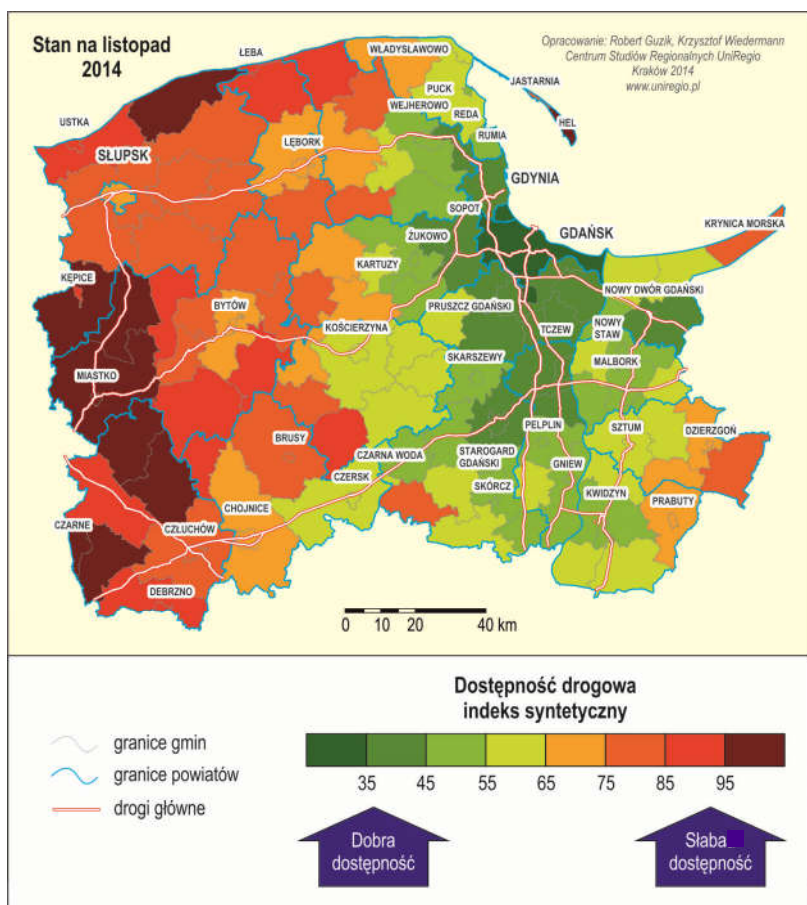




Rys. 12.12 Indeks syntetyczny dostępności drogowej z perspektywy poziomu życia

Źródło: opracowanie własne.

Podobnie jak wcześniej najniższą dostępnością (niskie wartości indeksu) cechują się gminy powiatów człuchowskiego i bytowskiego (Miastko, Koczała, Lipnica) a także wybrane gminy nadmorskie położone peryferyjnie względem DK 6 (Smółdzino, Główczyce, Choczewo). Inne gminy o słabej dostępności wynikającej z dużych odległości i dalekich dojazdów do wszystkich obiektów to Hel i Krynica Morska, których dostępność w znacznej mierze warunkowana jest położeniem fizyczno-geograficznym. Słaba dostępność pokazana dla zachodniej części województwa przekładająca się na wybrane aspekty poziomu życia (dostępność do usług, miejsc pracy) może skutkować – i dzieje się to obecnie – odpływem migracyjnym z takich obszarów do cechujących się lepszą dostępnością i poziomem rozwoju gmin wskazanych tutaj jako posiadające dobrą dostępność.



Rys. 12.13. Indeks syntetyczny dostępności drogowej

Źródło: opracowanie własne.

Na koniec zaprezentowano uśrednioną wartość obu indeksów syntetycznych (z wagami 50/50) (rys. 12.13). Mapa ta może być odczytywana i interpretowana jako obraz potencjału i perspektyw rozwoju, który jest warunkowany dostępnością drogową. W znacznym stopniu obraz ten jest wynikiem takiej, a nie innej geografii i jest naturalną rzeczą, że dostępność jest i będzie przestrzennie zróżnicowana. Zasadne jest pytanie o skalę tego zróżnicowania i o te aspekty, które można poprawić jak na przykład dostępność do Gdańska ze Słupska, czy poprzez rewizję podziału administracyjnego. Poprzez kształtowanie sieci osadniczej da się „przybliżyć” miasta powiatowe czy wzmacniać i kreować miasta subregionalne (na przykład Chojnice). Przystawione na mapach obszary o niskiej dostępności wskazują pola potencjalnych interwencji. Należy pamiętać, że dostępność drogową winno się rozpatrywać łącznie z dostępnością w systemie komunikacji publicznej, jeśli ma to pokazać faktyczną spójność terytorialną regionu i służyć określaniu pól interwencji.

## **12.2. Powiązania miast w systemie komunikacji publicznej**

Celem niniejszego rozdziału jest przedstawienie powiązań miast (a zatem ich wzajemnej dostępności) w systemie transportu publicznego (rozdział 12.2.1) oraz ocenienie tych powiązań (rozdział 12.2.2). Analizę oparto o dwa wskaźniki: liczbę połączeń (określającą ich siłę) oraz liczbę obsługiwanych kierunków (opisującą zasięg). Wyjaśnienie metody obliczania wskaźników siły i zasięgu powiązań znajduje się w części wstępnej książki. W rozdziale 12.2.3. określono typy miast pod względem wielkości wspomnianych wskaźników. W analizie uwzględniono również zmiany jakie zaszły w powiązaniach międzymiastowych w latach 2011-2014.

### **12.2.1. Siła i zasięg powiązań międzymiastowych województwa pomorskiego**

W 2014 roku w województwie pomorskim znajdowały się 42 miasta. Zinventaryzowano pomiędzy nimi 12142 powiązania, co stanowiło blisko 19% powiązań komunikacją publiczną w województwie w dzień powszedni. W porównaniu do roku 2011 liczba powiązań międzymiastowych wzrosła o prawie 10%, a ich udział w ogóle powiązań również wzrósł (nieznacznie – o 0,7 pkt procentowych). W niedzielę powiązania międzymiastowe stanowiły 27,1%. Ten udział wzrósł o 2,2 pkt. procentowego.

Powiązania międzymiastowe od pozostałych różniły się także podziałem zadań przewozowych. Wśród ogółu powiązań (75%) dominowały realizowane za pomocą komunikacji regularnej (np. autobusów PKS lub tak zwanych „busów”). Nieco ponad 19% powiązań wykonywała komunikacja kolejowa, a ponad 5% – komunikacja miejska. Liczby te praktycznie nie zmieniły się w latach 2011-2014. Tymczasem wśród powiązań międzymiastowych w 2014 roku znacznie większa była rola kolei (42,2%) i komunikacji miejskiej (10,4%), aczkolwiek największy udział posiadała komunikacja regularna (47,4%). Należy także zwrócić uwagę, że w latach 2011-2014 udział kolei spadł o 3,8 pkt. procentowych. W tym czasie udział komunikacji regularnej wzrósł o 1,8 pkt., a komunikacji miejskiej o 2,1 pkt. Liczba powiązań przy pomocy komunikacji miejskiej wzrosła w latach 2011-2014 o około 37%. Wzrost ten wynikał głównie z rozwoju komunikacji organizowanej przez gminy w aglomeracji Trójmiejskiej.

Powiązania wychodzące komunikacją publiczną miast województwa pomorskiego zestawiono w tabeli 12.2. Zestawienie sporządzono według wskaźnika powiązań wychodzących w godzinach szczytu porannego – połączenia przychodzące można odczytać z kolumn tabeli. Nie uwzględniono powiązań bardzo słabych (wskaźnik połączeń = 1). Uwzględniono z kolei powiązania

powojewódzkie do miast w powiatach sąsiednich oraz ośrodków regionalnych. W tabeli zaznaczono również kolorami powiązania, których klasa zmieniła się w ostatnich 4 latach.

Tab. 12.2 Powiązania wychodzące komunikacją publiczną miast Pomorza w latach 2011-2014

Miasto	Powiązania wychodzące 2014				
	Bardzo silne	Silne	Średnie	Słabe	Utracone
Brusy			Chojnice, ←Kościerzyna←,	Czersk, Gdańsk,	
Bytów			Ślupsk,	<u>Bydgoszcz</u> , Chojnice, Gdańsk, Kartuzy, <u>Koszalin</u> , ←Kościerzyna←, Miastko, Ustka, Żukowo,	→Człuchów→, →Gdynia→, →Lębork→,
Chojnice			Brusy, <u>Bydgoszcz</u> , Czarna Woda, Czersk, Człuchów, <u>Kamień Krajeński</u> , ←Kościerzyna←, <u>Piła</u> , <u>Sępólno Krajeńskie</u> , Ślupsk, Starogard Gdański, Tczew, <u>Tuchola</u> , <u>Złotów</u> ,	← <u>Biały Bór</u> ←, Bytów, →Czarne→, →Gdańsk→, Miastko, Pruszcz Gdański, → <u>Szczecinek</u> →, →Ustka→, <u>Wiecbork</u> ,	→Gdynia→, →Koszalin→, →Sopot→, →Poznań→, →Toruń→,
Czarna Woda		←Starogard Gdański←,	Chojnice, Czersk, Tczew,	Gdańsk, Pruszcz Gdański,	→Gdynia→, →Sopot→,
Czarne			Człuchów, <u>Szczecinek</u> ,	→Chojnice→,	
Czersk			Chojnice, Czarna Woda, Starogard Gdański, Tczew,	<u>Bydgoszcz</u> , ←Człuchów←, Gdańsk, Pruszcz Gdański, <u>Tuchola</u> ,	→Gdynia→ <sub>1</sub> , →Kościerzyna→ <sub>2</sub> , →Sopot→ <sub>2</sub> ,
Człuchów			Chojnice,	<u>Biały Bór</u> , Brusy, ←Bytów←, →Czarne→, Debrzno, Gdańsk, Miastko, Ślupsk, ← <u>Szczecinek</u> ←, ←Ustka←,	→ <u>Bydgoszcz</u> → <sub>2</sub> , →Kościerzyna→ <sub>2</sub> ,
Debrzno			Człuchów,	←Chojnice←, ←Czarne←, ←Ślupsk←, <u>Złotów</u> ,	→ <u>Piła</u> →,
Dzierżgoń			Malbork, Sztum,	<u>Elbląg</u> , ←Gdańsk←, <u>Pastek</u> , ←Tczew←,	
Gdańsk	Gdynia, Pruszcz Gdański, Reda, ←Rumia←, Sopot, Tczew, Wejherowo,	← <u>Elbląg</u> ←, ←Starogard Gdański←, ←Żukowo←,	<u>Bydgoszcz</u> , Kartuzy, <u>Koszalin</u> , Kościerzyna, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, ← <u>Olsztyn</u> ←, ←Pelplin←, ← <u>Poznań</u> ←, Ślupsk, ← <u>Toruń</u> ←,	Prabuty, →Skarszewy→, ← <u>Szczecin</u> ←,	→Brusy→, →Chojnice→, →Człuchów→, → <u>Grudziądz</u> →, →Kwidzyn→, →Sztum→,
Gdynia	Gdańsk, Reda, Rumia, Sopot, Wejherowo,	←Pruszcz Gdański←, ←Puck←, ←Tczew←, ←Władysławowo←,	<u>Bydgoszcz</u> , <u>Elbląg</u> , Hel, Jastarnia, <u>Koszalin</u> , Kościerzyna, →Lębork→, Malbork, ← <u>Olsztyn</u> ←, ←Pelplin←, ← <u>Poznań</u> ←, Ślupsk, ← <u>Toruń</u> ←, Żukowo,	←Kartuzy←, ←Nowy Dwór Gdański←, →Prabuty→, ← <u>Szczecin</u> ←,	
Gniew			Pelplin, Tczew,	Gdańsk, ←Kwidzyn←, Pruszcz Gdański,	
Hel			Gdynia, Jastarnia, Puck, Reda, Rumia, Władysławowo,		
Jastarnia			Gdynia, Hel, Puck, Reda, Rumia, Władysławowo,		
Kartuzy			→Gdańsk→, Żukowo,	Gdynia,	
Kępice			Miastko, Ślupsk,	← <u>Biały Bór</u> ←, <u>Szczecinek</u> ,	

Miasto	Powiązania wychodzące 2014				
	Bardzo silne	Silne	Średnie	Słabe	Utracone
Kościerzyna			Gdańsk, Gdynia, → <u>Żukowo</u> →,	→ <u>Brusy</u> →, ← <u>Chojnice</u> ←, Skarszewy,	→ <u>Czersk</u> →,
Krynica Morska				<u>Elbląg</u> , Gdańsk, Nowy Dwór Gdański,	
Kwidzyn		← <u>Sztum</u> ←,	<u>Grudziądz</u> , Malbork, Prabuty,	<u>Bydgoszcz</u> , → <u>Gdańsk</u> →, ← <u>Gdynia</u> ←, ← <u>Gniew</u> ←, ← <u>Kisielice</u> ←, <u>Poznań</u> , ← <u>Pruszcz Gdański</u> ←, ← <u>Sopot</u> ←, Tczew,	→ <u>Toruń</u> → <sub>1</sub>
Lębork		Gdańsk, Gdynia, Reda, Rumia, Sopot, Wejherowo,	Łeba, Słupsk,	→ <u>Koszalin</u> →,	→ <u>Bytów</u> → <sub>1</sub> → <u>Tczew</u> → <sub>1</sub>
Łeba			Lębork,		→ <u>Słupsk</u> → <sub>1</sub>
Malbork		Gdańsk, Gdynia, ← <u>Nowy Staw</u> ←, Pruszcz Gdański, Sopot, Sztum, Tczew,	<u>Elbląg</u> , → <u>Ława</u> →, Kwidzyn, <u>Olsztyn</u> , Prabuty,	Dzierżgoń, → <u>Grudziądz</u> →, ← <u>Lębork</u> ←, Nowy Dwór Gdański, ← <u>Słupsk</u> ←, ← <u>Wejherowo</u> ←,	→ <u>Bydgoszcz</u> →, → <u>Toruń</u> →,
Miastko		Słupsk,	<u>Biały Bór</u> , Kępcice,	Bytów, Gdańsk, <u>Koszalin</u> , Kościerzyna, → <u>Polanów</u> →, → <u>Szczecinek</u> →, Żukowo,	
Nowy Dwór Gdański			<u>Elbląg</u> , Gdańsk, ← <u>Malbork</u> ←,	← <u>Gdynia</u> ←, Krynica Morska, Nowy Staw, ← <u>Sopot</u> ←,	
Nowy Staw		Malbork,	Nowy Dwór Gdański, ← <u>Tczew</u> ←,		
Pelplin		← <u>Pruszcz Gdański</u> ←, Tczew,	Gdańsk, Gdynia, Gniew, Sopot, Starogard Gdański,		→ <u>Bydgoszcz</u> →,
Prabuty			<u>Ława</u> , Kwidzyn, Malbork, ← <u>Susz</u> ←, ← <u>Sztum</u> ←,	→ <u>Olsztyn</u> →,	→ <u>Gdańsk</u> → <sub>1</sub>
Pruszcz Gdański	Gdańsk,	→ <u>Gdynia</u> →, → <u>Sopot</u> →, → <u>Tczew</u> →,	Malbork, Starogard Gdański,	<u>Olsztyn</u> , → <u>Pelplin</u> →, ← <u>Prabuty</u> ←, ← <u>Skarszewy</u> ←,	→ <u>Bydgoszcz</u> →,
Puck		Gdynia, Reda, Rumia, Władysławowo,	Hel, Jastarnia, Wejherowo,		
Reda	Gdańsk, Gdynia, Rumia, Sopot, Wejherowo,	← <u>Puck</u> ←, ← <u>Władysławowo</u> ←,	Hel, Jastarnia, Lębork, Słupsk,		
Rumia	Gdańsk, Gdynia, Reda, Sopot, Wejherowo,	← <u>Puck</u> ←, ← <u>Władysławowo</u> ←,	Hel, Jastarnia, Lębork, Słupsk,		
Skarszewy			Gdańsk, Starogard Gdański,	Kościerzyna, Pruszcz Gdański, Tczew,	
Skórcz			→ <u>Starogard Gdański</u> →,		→ <u>Nowe</u> →,
Słupsk		<u>Sławno</u> ,	Gdynia, → <u>Koszalin</u> →, Lębork, Miastko, Reda, Rumia, Wejherowo,	← <u>Biały Bór</u> ←, → <u>Bytów</u> →, ← <u>Chojnice</u> ←, Człuchów, → <u>Gdańsk</u> →, ← <u>Kartuzy</u> ←, → <u>Kępcice</u> →, <u>Olsztyn</u> , → <u>Sopot</u> →, → <u>Szczecinek</u> →, → <u>Szczecinek</u> →,	→ <u>Bydgoszcz</u> → <sub>1</sub> → <u>Elbląg</u> → <sub>1</sub> → <u>Ława</u> → <sub>1</sub> → <u>Malbork</u> → <sub>1</sub> → <u>Prabuty</u> → <sub>1</sub> → <u>Tczew</u> → <sub>1</sub> → <u>Tuchola</u> → <sub>1</sub>

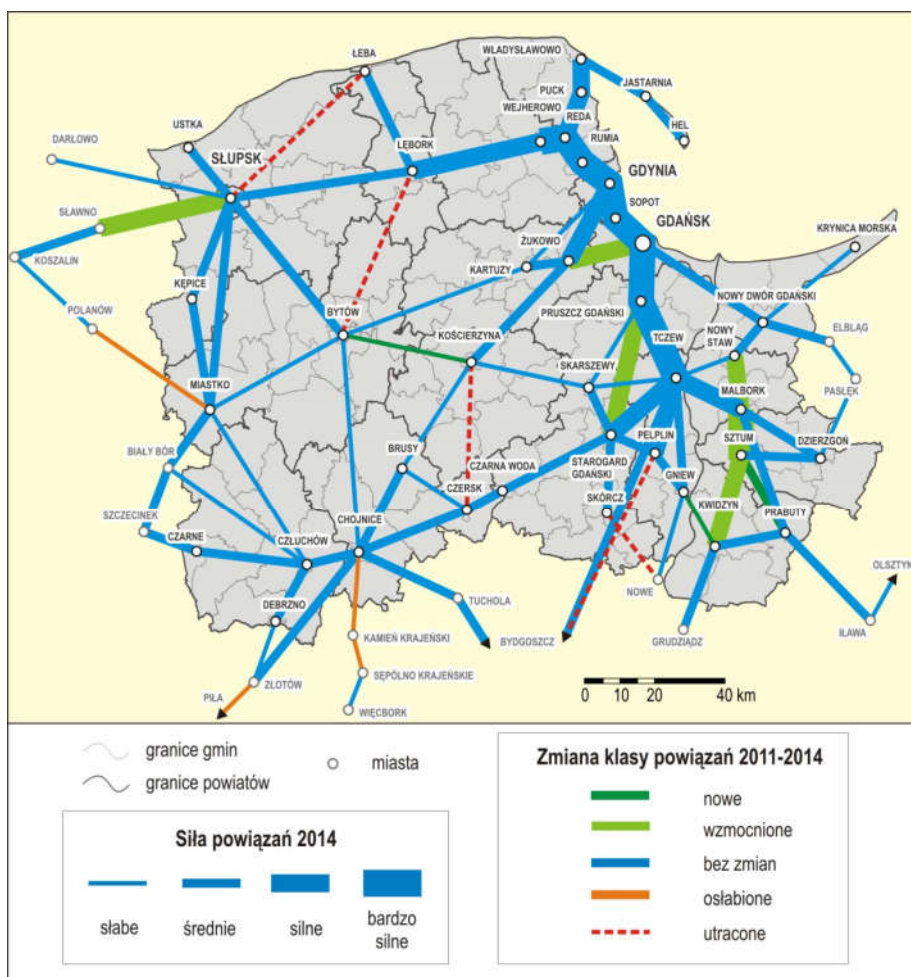
Miasto	Powiązania wychodzące 2014				
	Bardzo silne	Silne	Średnie	Słabe	Utracone
Sopot	Gdańsk, Gdynia, Reda, ←Rumia←, Wejherowo,	←Pruszcz Gdański←, ←Tczew←,	<u>Elbląg</u> , <u>Bydgoszcz</u> , <u>Koszalin</u> , Lębork, Malbork, <u>Olsztyn</u> , ←Pelplin←, ←Poznań←, Słupsk, ←Toruń←,	→Prabuty→, ←Szczecin←,	
Starogard Gdański		Gdańsk, ←Pruszcz Gd.←, Tczew,	Chojnice, Czarna Woda, Czersk, Pelplin, Skarszewy, Skórcz,	Kościerzyna,	→Gdynia→, →Sopot→,
Sztum	←Malbork←,		Dzierżgoń, Kwidzyn, ←Prabuty←,	Gdańsk, <u>Grudziądz</u> , Tczew,	→Toruń→,
Tczew	Gdańsk, Gdynia, Pruszcz Gdański, Sopot,	Pelplin,	<u>Bydgoszcz</u> , Chojnice, Czarna Woda, Czersk, <u>Elbląg</u> , Gniew, Lębork, →Malbork→, Słupsk, Starogard Gdański, Wejherowo,	→Olsztyn→, Prabuty, Skarszewy,	→Reda→, →Rumia→,
Ustka		Słupsk,			→Miastko→, →Szczecinek→,
Wejherowo	←Gdańsk←, ←Gdynia←, ←Reda←, ←Rumia←, ←Sopot←,	Lębork,	<u>Koszalin</u> , Słupsk,	←Kartuzy←, ←Malbork←, ←Poznań←, ←Prabuty←, Puck, ←Tczew←, ←Szczecin←,	
Władysławowo		Gdynia, Puck, Reda, Rumia,	Hel, Jastarnia,		
Żukowo		Gdańsk, Gdynia,	Kartuzy, Kościerzyna,		→Chojnice→,

Uwaga: w tabeli nie uwzględniono powiązań bardzo słabych oraz braku powiązań. Kursywą i podkreśleniem oznaczono powiązania międzywojewódzkie. Kolorem oznaczono powiązania, których klasa się zmieniła w latach 2011-2014. Spadek do niższej klasy oznaczono „→nazwa→”, a awans do wyższej „←nazwa←”.

Źródło: opracowanie własne.

W celu uszczegółowienia analizy powiązań największych miast województwa przygotowano mapy (rys.12.15-12.19) prezentujące siłę powiązań przychodzących do nich oraz jej zmiany. Na wspomnianych mapach wyszczególniono każdą istotną (>1) zmianę powiązania, a nie tylko zmianę klasy.

Rycina 12.14 prezentuje mapę syntetyczną powiązań obejmującą zarówno powiązania przychodzące jak i wychodzące. Na mapie kolorami oznaczono powiązania, których klasa zmieniła się w latach 2011-2014. Należy zauważyć stosunkowo małą liczbę powiązań silnych i bardzo silnych w województwie pomorskim w 2014 roku. Powiązania bardzo silne ograniczały się prawie wyłącznie do miast aglomeracji trójmiejskiej, położonych wzdłuż linii kolejowych nr 9 i 20 (Wejherowo – Reda – Rumia – Gdynia – Sopot – Gdańsk – Pruszcz Gdański – Tczew).



Rys. 12.14 Powiązania międzymiastowe w woj. pomorskim – mapa syntetyczna

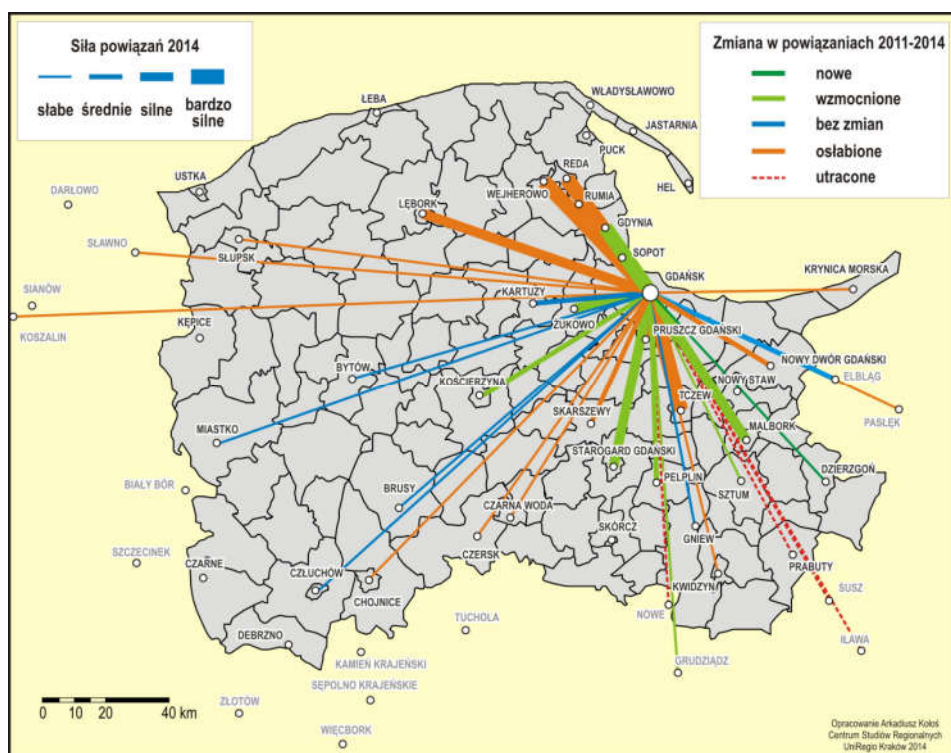
Źródło: opracowanie własne.

Powiązania silne dotyczyły przede wszystkim miast położonych wzdłuż wspomnianych linii kolejowych prowadzących do Gdańska (Puck i Władysławowo oraz Łębork na północy a także Pelplin i Malbork na południu województwa). Miasta te były silnie powiązane z głównymi ośrodkami aglomeracji oraz wzajemnie pomiędzy sobą. W porównaniu do 2011 roku można zauważyć niewielki wzrost siły tych powiązań.

Powiązania silne dotyczyły także części pozostałych relacji do stolicy województwa (aglomeracji trójmiejskiej), przykładowo ze Starogardu Gdańskiego do Gdańska. Silne powiązania zanotowano także w niektórych relacjach pomiędzy sąsiednimi miastami (przykładowo bardzo silne powiązania Malbork – Sztum) oraz w relacjach wewnątrzpowiatowych (Nowy Staw – Malbork). Silne

związki dotyczyły także relacji pomiędzy Słupskiem a Miastkiem i Sławnem, co podkreślało funkcję subregionalną Słupska. W porównaniu do 2011 następuje jednak spadek siły takich powiązań.

Warto zwrócić uwagę na miejsca, w których brakowało powiązań albo były one relatywnie słabe. W latach 2011 – 2014 zanikły minimalne powiązania pomiędzy sąsiednimi Łębą i Słupskiem oraz Lęborkiem a Bytowem. Wyraźną odrębność zachodniej części województwa dopełniają zaledwie średnie powiązania pomiędzy Lęborkiem a Słupskiem (przy jednocześnie silnych i rosnących związkach Słupska z zachodniopomorskim Sławnem). Spadek znaczenia tych powiązań w latach 2011-2014 pogłębił i tak już niską spójność zachodnich powiatów z resztą województwa. Osłabły również i tak już słabe powiązania pomiędzy środkową a południowo-zachodnią częścią województwa (w tym całkowicie zanikły powiązania Czersk – Kościerzyna, co wynikało z likwidacji ruchu kolejowego). Na ryc. 12.14 wyraźnie widać pogłębiające się rozwarstwienie pomiędzy północno-wschodnią częścią województwa (w tym aglomeracją trójmiejską) a powiatami zachodnimi i południowo-zachodnimi. Stanowi to wyzwanie dla polityki regionalnej oraz wymaga podjęcia działań dla podtrzymania spójności województwa.

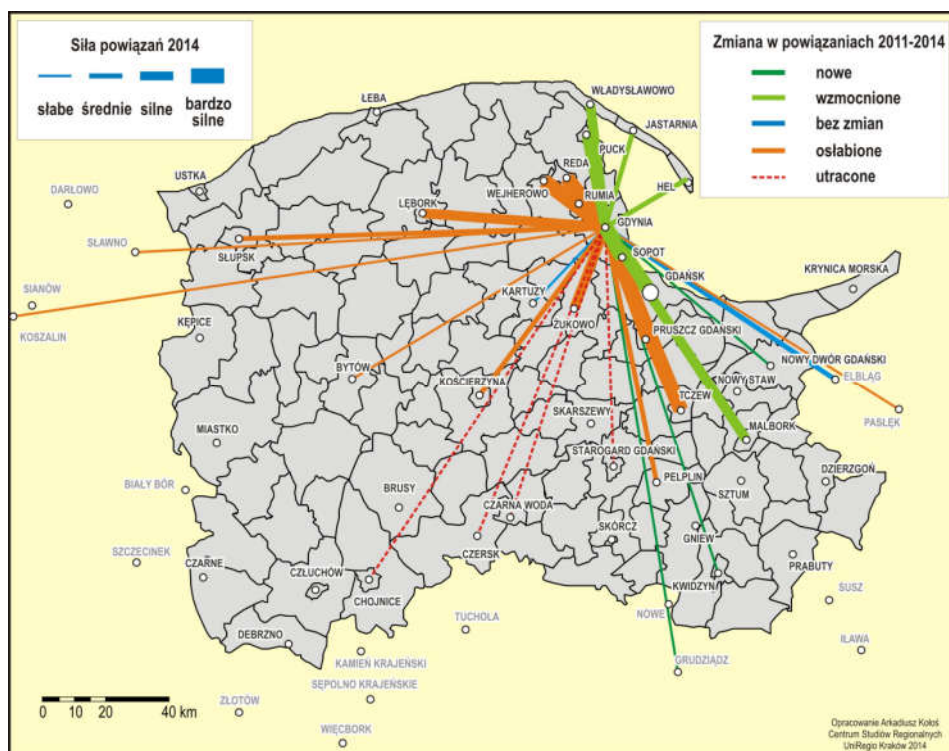


Rys. 12.15 Przestrzenny zasięg powiązań przychodzących do Gdańska w latach 2011-2014

Źródło: opracowanie własne.



Analizując szczegółowo przestrzenne aspekty powiązań Gdańska i Gdyni (rys.12.15 i 12.16) można zauważyć interesujące różnice. Po pierwsze, można zauważyć podział województwa na część południową bardziej ciężącą do Gdańska i północno-wschodnią powiązaną wyraźniej z Gdynią. Jedną z przyczyn tego podziału była organizacja pracy kolei, której stacją końcową (także dla pociągów jadących z zachodu) była Gdynia Główna. Dodatkową barierą w omawianym okresie były również prowadzone na sieci PKP remonty torowisk. Najbardziej zaskakujący był całkowity brak bezpośrednich powiązań z Gdańskiem miast powiatu puckiego.



**Rys. 12.16** Przestrzenny zasięg powiązań przychodzących do Gdyni w latach 2011-2014

Źródło: opracowanie własne.

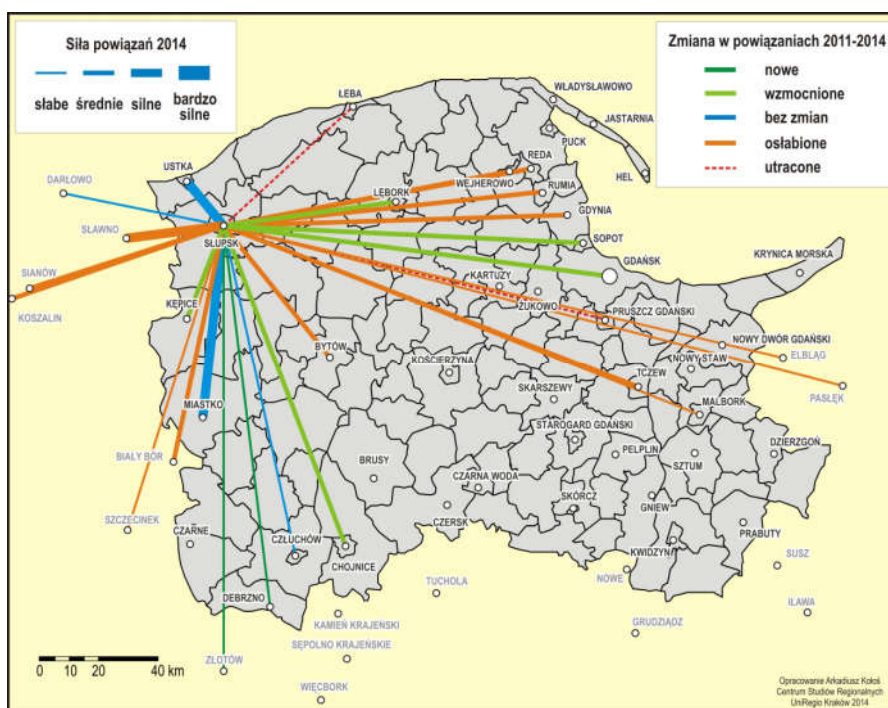
Trójmiasto charakteryzowało się także relatywnie słabymi powiązaniem z miastami zachodniej i południowo – zachodniej części województwa. Przykładowo wskaźnik powiązań wychodzących ze Słupska do Gdańska wynosił zaledwie 9 (do Gdyni – 12) i był stanowczo zbyt niski, jak na powiązania ośrodka subregionalnego ze stolicą regionu<sup>47</sup>. Dodatkowo w latach 2011-2014 wskaźnik ów spadł aż o 50%. W tym samym czasie wskaźnik powiązań wychodzących ze Słupska do Koszalina również spadł, ale z 46 do 30. Co prawda sytuacja taka ma korzenie w dawnym podziale wojewódzkim (powiaty słupski, bytowski, człuchowski oraz chojnicki nie należały do województwa

<sup>47</sup> Przykładowo powiązania Kraków – Tarnów w woj. małopolskim były znacznie silniejsze.

gdańskiego w latach 1975-1999 oraz w latach 1950-1975), ale należy zauważyć, że w latach 2011-2014 powiązania te nie wzmocniły się.

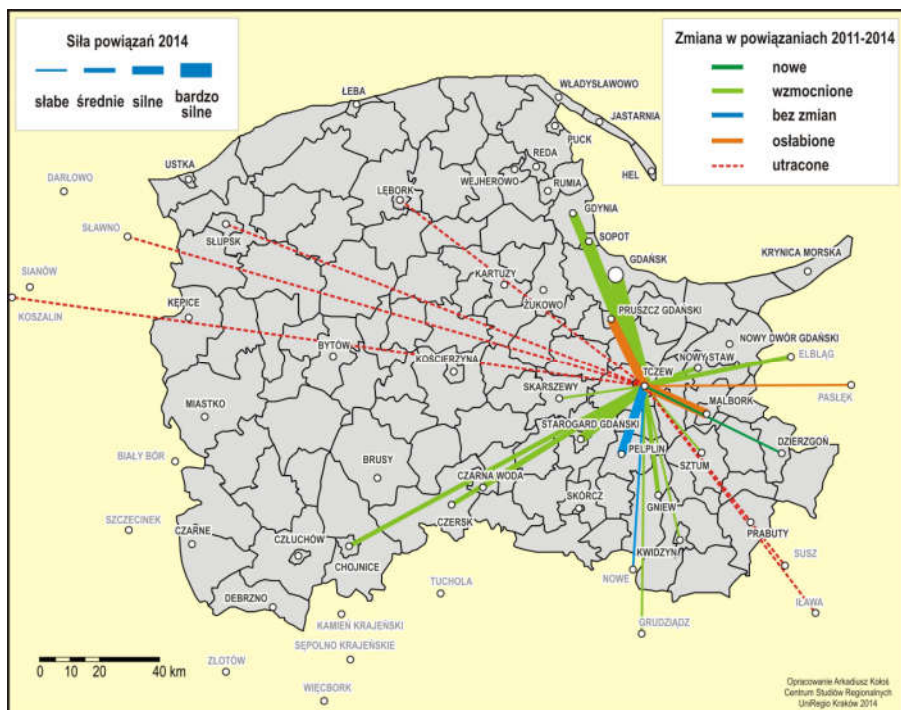
Wzmocnienia powiązań nie zaobserwowano także w przypadku pozostałych relacji łączących Trójmiasto z obszarami peryferyjnymi. Wyjątkiem była poprawa poziomu dostępności z Grudziądza i Kwidzyna do Gdańska i Gdyni. Przyczyną tej bardzo niewielkiej poprawy było uruchomienie bezpośredniego pociągu Grudziądz – Kwidzyn – Gdynia.

Poprawa siły powiązań przychodzących do Gdańska i Gdyni była natomiast widoczna przede wszystkim w przypadku powiązań z miastami położonymi w promieniu kilkudziesięciu kilometrów, zarówno należącymi do obszaru funkcjonalnego aglomeracji (np.: Puck, Żukowo), jak i położonymi poza nim (np.: Starogard Gdański, Malbork). Sytuację tę można zinterpretować jako rozwój przestrzenny obszaru funkcjonalnego.



Rys. 12.17 Przestrzenny zasięg powiązań przychodzących do Słupska w latach 2011-2014

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 12.18 Przestrzenny zasięg powiazań przychodzących do Tczewa w latach 2011-2014

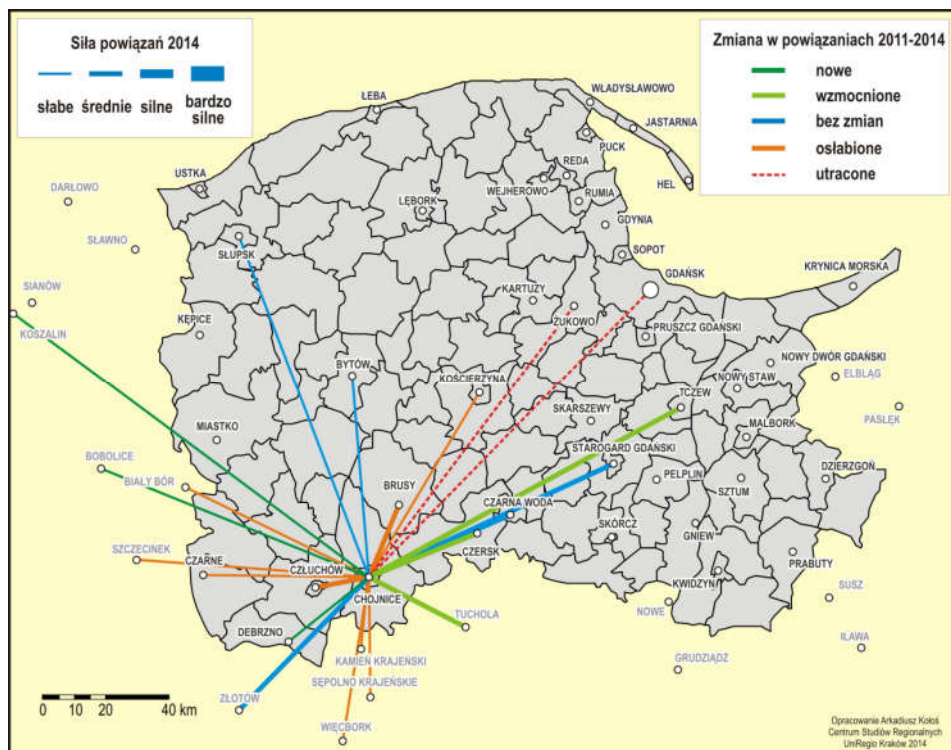
Źródło: opracowanie własne.

Zasięg powiazań Słupska (rys. 12.17) był dosyć szeroki. Analizując kierunki tych powiazań można zauważyć niezłe powiązania ze wszystkimi miastami północno-zachodniej części Pomorza, a także z powiatem sławieńskim i szczecineckim. Słupsk miał również powiązania z powiatem człuchowskim i chojnickim. Zasięg powiazań dość jednoznacznie określa subregionalną funkcję Słupska, przy czym problemem (zwłaszcza w kontekście zmian 2011-2014) staje się wspomniana bardzo słaba siła tych powiazań.

W południowej części województwa dość trudno wskazać miasto o funkcji jednoznacznie subregionalnej. Najlepszymi powiazaniami dysponował niewątpliwie Tczew (rys. 12.18). Z drugiej strony powiązania te wynikały z pełnionej roli dużego węzła kolejowego i obejmowały głównie miasta położone wzdłuż linii kolejowych nr 9, 131 i 203. Słabe były natomiast powiązania Tczewa z miastami Powiśla (np.: Kwidzynie, Sztumem). Całkowicie brakowało powiazań z miastami powiatowymi Kościerzyną i Nowym Dworem Gdańskim oraz ze Skórczem w powiecie starogardzkim.

Zasięg powiazań pozwala także uznać Chojnice za miasto potencjalnie subregionalne (rys. 12.19). Największym deficytem były bardzo słabe jego powiązania z miastami powiatu bytowskiego. Co ciekawe posiadały one za to sporo powiazań (przychodzących)

międzywojewódzkich: z powiatami szczecińskim (w woj. zachodniopomorskim), złotowskim (w woj. wielkopolskim) a zwłaszcza powiatami sępoleńskim i tucholskim w województwie kujawsko-pomorskim. Specyfika Chojnic wynikała także z silniejszych powiązań z Bydgoszczą niż z Gdańskiem. W 2014 roku wskaźnik powiązań do Bydgoszczy wynosił 16 a do Gdańska tylko 8. Powiązania te spadły w porównaniu do roku 2011, bardziej jednak do Gdańska (z 12) niż Bydgoszczy (z 17). Chojnice ponadto wymagają zdecydowanej poprawy siły powiązań.



Rys. 12.19 Przestrzenny zasięg powiązań przychodzących do Chojnic w latach 2011-2014

Źródło: opracowanie własne.

### 12.2.2. Ocena powiązań międzymiastowych w województwie pomorskim

Do oceny powiązań konkretnych miast wykorzystano szereg wskaźników, omówionych w rozdziale 4.2.2. Wyniki zaprezentowano w tabeli 12.3.

Zastosowane wskaźniki można zinterpretować następująco:

- suma wskaźnika połączeń ukazuje siłę powiązań,
- wskaźnik obsługiwanych kierunków prezentuje zasięg powiązań,

- udział powiązań przychodzących w wartości sumy wskaźnika połączeń określa wzajemną relację powiązań przychodzących i wychodzących.

Wartość „sumy wskaźnika połączeń” (tab. 12.3, kol.2) zawierała się w przedziale od 34 (dla Krynicy Morskiej) do 4484 (w przypadku Gdańska). Warto zwrócić uwagę na różnicę pomiędzy skrajnymi wskaźnikami: w 2014 roku wynosiła ona 4450 i była wyższa o blisko 18% w porównaniu do 2011 roku. Wskaźnik ten z zasady powinien przyjmować wyższe wartości dla miast znajdujących się na wyższym poziomie hierarchii osadniczej. Lepiej rozwinięte funkcje centralne przyczyniają się do wzrostu potoków pasażerskich, co przekłada się na większą liczbę kursów. Stąd wysoki wynik Gdańska oraz miast leżących w aglomeracji Trójmiasta. W niektórych przypadkach wysoki wskaźnik nie był oczywiście funkcją rozwoju miast, ale specyficznego położenia geograficzno-komunikacyjnego o charakterze tranzytowym. W województwie pomorskim dotyczy to przede wszystkim Sopotu, Pruszcza Gdańskiego oraz Redy i Rumi. Położenie tranzytowe wzmacnia także siłę wskaźnika pozostałych miast położonych wzdłuż głównych linii kolejowych w województwie.

Wysoką wartością wskaźnika (rzędu III – IV rangi) powinny także charakteryzować się miasta o charakterze ponadlokalnym. Zbyt niskim wskaźnikiem wobec tego dysponują niektóre miasta powiatowe (Bytów, Człuchów, Kartuzy, Kościerzyna oraz Nowy Dwór Gdański).

Każde miasto (przynajmniej potencjalnie) jest ośrodkiem ponadgminnym, powinno zatem posiadać powiązania co najmniej z kilkoma sąsiednimi miastami. Zakładając, że linia autobusowa łącząca dwa miasta, kursująca w takcie godzinny generuje wskaźnik rzędu 20, musimy uznać miasto posiadające wskaźnik niższy niż 100 za zdecydowanie zbyt słabo rozwinięte pod względem powiązań. Dotyczy to przede wszystkim miast o najniższej VI randze (por. tab. 12.3), aczkolwiek ostateczna ocena powinna uwzględnić wielkość miasta i położenie geograficzne.

Interesujące byłoby zestawienie liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego obsługującego miasto z liczbą jego mieszkańców. Niestety zbyt wielu przewoźników nie udostępniało informacji o konkretnych pojazdach i ich pojemności – stąd nie można było realnie ocenić zdolności przewozowej połączeń. W tej sytuacji dodatkowym wskaźnikiem uszczegółowiającym analizę siły powiązań była suma wskaźnika połączeń na 1000 mieszkańców (tab. 12.3, kol.4). Wskaźnik ten przyjmował wartości od 4,76 do 117. Bezpośrednia interpretacja tego wskaźnika była bardzo trudna, był on jednak pomocny przy analizie wcześniej omówionego wskaźnika połączeń. Wskaźnik ten potwierdzał słabość powiązań niektórych (wcześniej wymienionych) miast pełniących funkcje powiatowe. Za miasta gminne mające bardzo słabe powiązania uznać należało Debrzno, Łebę i Ustkę. W tych trzech przypadkach wynika to częściowo również z ich peryferyjnego położenia.

Tab. 12.3 Siła i zasięg powiązań komunikacją publiczną miast w 2014 roku

Miasto	Suma wskaźnika połączeń	Ranga wg sumy wskaźnika połączeń	Suma wskaźnika połączeń na 1000 mieszkańców	Udział połączeń przychodzących	Dominujący rodzaj połączeń	Udział połączeń wewnątrz województwa pomorskiego	Wskaźnik liczby obsługiwanych kierunków	Ranga wg wskaźnika obsługiwanych kierunków	Typ miasta
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Gdańsk	4484	I	9,7	49%	W	94%	38,8	1	IW1
Gdynia	4242	I	16,7	53%	P	95%	32,3	1	IP1
Sopot	3390	I	83,4	52%	P	95%	22,5	2	IP2
Rumia	2510	II	54,6	50%	W	100%	11,0	4	IIW4
Reda	2315	II	117,0	48%	W	100%	11,0	4	IIW4
Wejherowo	1703	II	34,6	46%	W	97%	16,3	3	IIW3
Tczew	1697	II	27,2	47%	W	95%	23,7	2	IIW2
Pruszcz Gdański	1421	II	54,6	54%	P	99%	13,8	4	IIP4
Malbork	1084	II	27,4	46%	W	85%	18,8	3	IIW3
Słupsk	720	III	7,3	71%	P	70%	27,2	1	IIIP1
Lębork	687	III	18,9	38%	W	97%	13,7	4	IIIW4
Puck	662	III	55,9	46%	W	100%	7,0	5	IIIW5
Władysławowo	609	III	39,5	45%	W	100%	6,0	5	IIIW5
Chojnice	598	III	14,5	41%	W	69%	27,5	1	IIIW1
Starogard Gdański	571	III	11,4	51%	P	100%	10,8	4	IIIP4
Hel	403	IV	98,1	49%	W	100%	6,0	5	IVW5
Jastarnia	403	IV	99,0	50%	W	100%	6,0	5	IVW5
Pelplin	394	IV	46,0	34%	W	100%	7,3	5	IVW5
Żukowo	357	IV	57,0	49%	W	100%	6,2	5	IVW5
Sztum	332	IV	31,6	49%	W	97%	8,2	5	IVW5
Czersk	277	IV	27,7	40%	W	94%	9,0	5	IVW5
Kwidzyn	275	IV	7,0	44%	W	77%	11,7	4	IVW4
Czarna Woda	235	V	69,2	46%	W	100%	6,7	5	VW5
Prabuty	235	V	26,1	57%	P	69%	12,0	4	VP4
Kościerzyna	207	V	8,6	49%	W	99%	9,7	5	VW5
Człuchów	182	V	12,2	51%	P	86%	16,5	3	VP3
Miastko	182	V	15,9	32%	W	73%	13,2	4	VW4
Kartuzy	174	V	11,1	51%	P	100%	5,0	5	VP5
Nowy Dwór Gdański	159	V	15,2	53%	P	73%	8,3	5	VP5
Nowy Staw	142	V	31,6	47%	W	100%	2,2	6	VW6
Gniew	123	V	17,2	47%	W	96%	6,5	6	VW6
Skarszewy	102	V	14,4	47%	W	100%	4,3	6	VW6
Dziergoń	99	VI	17,0	33%	W	82%	7,5	5	VIW5
Kępice	95	VI	24,0	43%	W	87%	3,3	6	VIW6
Bytów	87	VI	5,0	28%	W	87%	11,3	4	VIW4
Czarne	79	VI	12,8	37%	W	66%	4,5	6	VIW6
Ustka	79	VI	4,7	27%	W	94%	7,0	5	VIW5
Brusy	65	VI	13,4	43%	W	100%	4,5	6	VIW6
Skórcz	58	VI	16,5	34%	W	100%	1,0	6	VIW6
Debrzno	53	VI	9,7	19%	W	91%	5,7	5	VIW5
Łeba	39	VI	9,5	51%	P	100%	1,8	6	VIP6
Krynica Morska	34	VI	25,2	41%	W	53%	2,5	6	VIW6

Źródło: opracowanie własne.

W celu oceny dynamiki powiązań sporządzono zestawienie bezwzględnych i względnych zmian wartości analizowanych wskaźników. Prezentuje je tabela 12.4 Wartości dla roku 2014 przeliczono, zakładając, że wartość dla roku 2011 = 100. Ponadto w tabeli obliczono również bezwzględne różnice w wartościach wskaźnika połączeń oraz wskaźnika obsługiwanych kierunków. Ponadto wykonano mapę (rys. 12.20) prezentującą zmiany wskaźników w poszczególnych miastach.

**Tab. 12.4 Dynamika siły i zasięgu powiązań komunikacją publiczną w latach 2011 - 2014**

Miasto	Zmiana sumy wskaźnika połączeń		Zmiana rangi wg sumy wskaźnika połączeń	Zmiana udziału połączeń przychodzących (2011=100)	Zmiana dominującego rodzaju połączeń	Zmiana udziału połączeń wewnątrz województwa pomorskiego (2011=100)	Zmiana wskaźnika liczby obsługiwanych kierunków		Zmiana rangi wg wskaźnika liczby obsługiwanych kierunków	Zmiana typu miasta
	Różnica	2011 = 100					Różnica	2011 = 100		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gdańsk	670	118		84	P→W	98	3,0	108		IP1→IW1
Gdynia	431	111		94		99	4,5	116		
Sopot	503	117	+1	88		98	3,5	118	+1	IIP3→IP2
Rumia	187	108		119		100	-1,0	92		
Reda	213	110		94	P→W	100	-1,0	92		IIP4→IIW4
Wejherowo	-131	93		98		100	4,5	138	+1	IIW4→IIW3
Tczew	-48	97		114		101	-1,0	96		
Pruszcz Gdański	93	107		143	W→P	101	-5,0	73	-1	IIW3→IIP4
Malbork	111	111	+1	93		109	1,7	110		IIIW3→IIW3
Słupsk	-377	66	-1	134		105	-0,8	97		IIP1→IIIP1
Lębork	-145	83		87		104	2,0	117		
Puck	138	126		101		100	0,0	100		
Władysławowo	155	134	+1	92		100	0,0	100		IVW5→IIIW5
Chojnice	-120	83		102		105	0,3	101		
Starogard Gdański	26	105		97		101	-1,0	92		
Hel	99	133		131		100	0,0	100		
Jastarnia	82	126		109		100	0,0	100		
Pelplin	10	103		112		106	-0,2	98		
Żukowo	26	108		107		100	-0,3	95		
Sztum	70	127		95	P→W	99	1,5	123		IVP5→IVW5
Czersk	-17	94		109		98	-0,5	95		
Kwidzyn	15	106		92		101	2,7	130	+1	IVW5→IVW4
Czarna Woda	-15	94		114		100	-0,7	91		
Prabuty	3	101		81		107	1,8	118		
Kościerzyna	-19	92		118		99	-0,2	98		
Człuchów	-55	77		109	W→P	110	0,0	100		VW3→VP3
Miastko	-88	67	-1	70		120	1,7	114		IVW4→VW4
Kartuzy	6	104		112	W→P	100	1,0	125	+1	VW6→VP5

Miasto	Zmiana sumy wskaźnika połączeń		Zmiana rangi wg sumy wskaźnika połączeń	Zmiana udziału połączeń przychodzących (2011=100)	Zmiana dominującego rodzaju połączeń	Zmiana udziału połączeń wewnątrz województwa pomorskiego (2011=100)	Zmiana wskaźnika liczby obsługiwanych kierunków		Zmiana rangi wg wskaźnika liczby obsługiwanych kierunków	Zmiana typu miasta
	Różnica	2011 = 100					Różnica	2011 = 100		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Nowy Dwór Gdański	24	118		93		123	2,2	135		
Nowy Staw	28	125		125		100	0,3	118		
Gniew	12	111		87	P→W	120	2,2	150		VP6→VW6
Skarszewy	-24	81		93	P→W	100	-0,8	84	-1	VP5→VW6
Dzierżoń	-6	94	-1	76		95	-0,7	92		VW5→VIW5
Kępice	-24	80	-1	105		103	0,3	111		VW6→VIW6
Bytów	-30	74	-1	101		106	0,7	106		VW4→VIW4
Czarne	-48	62	-1	80		100	-0,5	90	-1	VW5→VIW6
Ustka	-1	99		142		101	0,5	108		
Brusy	-15	81		104		100	-0,3	93		
Skórcz	-20	74		82		107	-0,7	60		
Debrzno	18	151		83		127	-1,5	79		
Łeba	-24	62		115	W→P	100	-0,2	92		VIW6→VIP6
Krynica Morska	-5	87		94		90	-0,3	88		

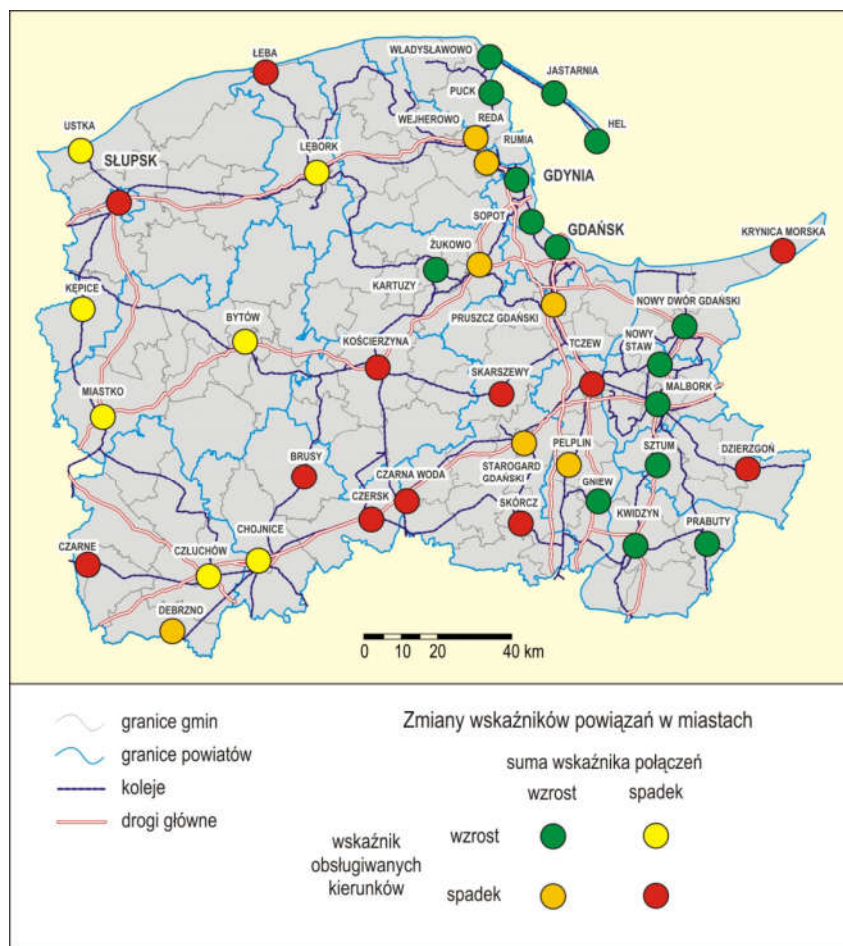
Źródło: opracowanie własne.

Suma „wskaźnika połączeń” międzymiastowych w omawianym okresie w skali całego województwa wzrosła o około 6%. Wzrost ten był nieco niższy niż wspomniany wzrost powiązań (o ok. 10%) ponieważ wzrósł również udział komunikacji regularnej w stosunku do kolei, której kursy więcej ważyły przy obliczaniu wskaźnika. Wzrost ten był jednak nierównomierny (por. rys. 12.20). Zanotowano go przede wszystkim w miastach obszaru metropolitalnego Trójmiasta, a zwłaszcza w samym Trójmieście. W miastach położonych poza wspomnianym obszarem zaobserwowano spadek wskaźnika, największy w miastach ponadlokalnych południowej i zachodniej części województwa (największy w Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Lęborku, Miastku i Słupsku).

Kolejny wskaźnik (tab. 12.3, kol.5) określał udział powiązań przychodzących w godzinach szczytu. Powinien być zatem skorelowany z rangą i funkcjami miasta w hierarchii osadniczej. Jego wartości (podobnie jak w 2011 roku) wahają się w granicach od 19% do 71%. Najwyższy wskaźnik (71%) osiągnął Słupsk. Było to charakterystyczne dla subregionalnego ośrodka o wyraźnej dominacji funkcjonalnej nad miastami w swoim obszarze obsługi i jednocześnie relatywnie małej współpracy z ośrodkami podobnego rzędu. Wskaźniki rzędu 50% uzyskały miasta w aglomeracji gdańsko-



gdyńskiej, co oczywiście nie oznaczało niskiej rangi trójmiejskiego zespołu miejskiego w sieci osadniczej Pomorza, a jedynie podkreślało intensywne powiązania pomiędzy nimi. Nieco zaskakujący był jedynie wskaźnik Gdańska, wynoszący 49%, przy czym w porównaniu do 2011 r. zanotowano jego spadek aż o 16% (por. tab. 12.4, kol.5). Częściowo mogło to wynikać z organizacji pracy oraz ograniczeń remontowych na sieci PLK. Jest również prawdopodobne, że spadek ten (wywołany wyłącznie wzrostem powiązań wychodzących z Gdańska) był skutkiem rozwoju strefy podmiejskiej w wyniku intensywnej suburbanizacji.



**Rys.12.20** Zmiany wskaźników powiązań w miastach województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne.

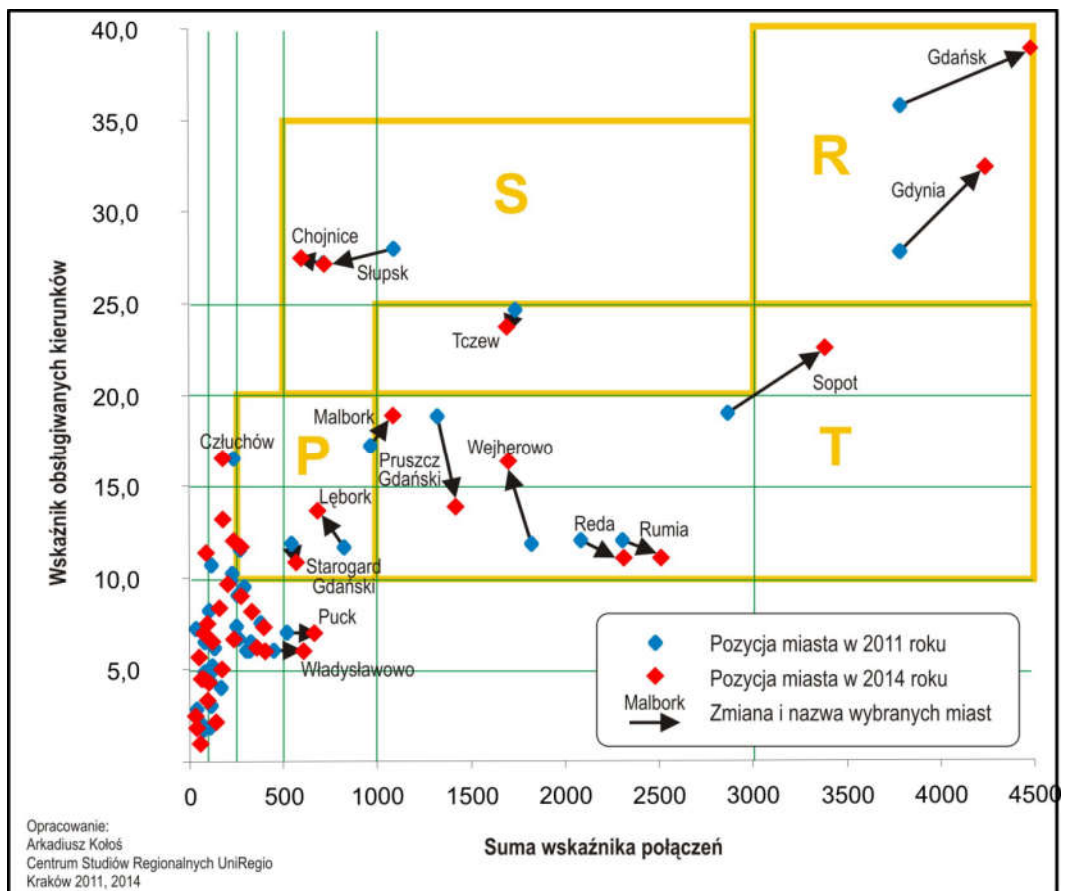
Wskaźnik „udziału połączeń wewnątrz województwa pomorskiego” (tab. 12.3, kol.7) zawierał się w granicach od 53% do 100%. Aż 16 miast nie posiadało powiązań poza województwo, a kolejne 13 miało ich mniej niż 10%. Silne powiązania z sąsiednimi regionami miały miasta położone blisko

granic województwa. Najniższy wskaźnik posiadała Krynica Morska (zaledwie 53%, od 2011 r. zmalał o kolejne 6 pkt. procentowych, por. tab. 12.4, kol.7), która miała bardzo silne powiązania z Elblągiem. Z tego samego powodu stosunkowo niski wskaźnik (73%, ale od 2011 r. wzrósł o 14 pkt. procentowych) notował Nowy Dwór Gdański. Niskie wskaźniki (<80%, z tendencją wzrostową) miały także miasta przygraniczne w zachodniej części województwa.

Z drugiej strony średnia wartość wskaźnika dla całego województwa wzrosła z 89% do 91%. Domykanie się systemu transportowego regionu nie jest zjawiskiem korzystnym. Zmiany takie zmniejszają możliwości rozwoju społecznego. Za szczególnie niesprzyjające należy uznać zrywanie tradycyjnych powiązań wskutek regionalizacji transportu kolejowego, na przykład poprzez likwidację większości pociągów osobowych na trasie Gdańsk – Tczew – Pelplin – Bydgoszcz. Przykładem pozytywnym może być zwiększenie liczby połączeń na trasie Malbork – Elbląg.

Wskaźnik „liczby obsługiwanych kierunków” (tab. 12.3, kol.8) osiągał maksimum wartości (38,8) w przypadku Gdańska, co oczywiście wynikało z jego stołecznej roli. Wysokie wskaźniki notowały także miasta mające wysoką rangę w hierarchii osadniczej (przykładowo subregionalne Chojnice i Słupsk) lub położone tranzytowo (np. Sopot – 22,5). Wskaźniki malały wraz ze spadkiem rangi miejscowości w hierarchii osadniczej. Podobnie jak w przypadku siły powiązań, również ranga zasięgu powiązań dla miast powiatowych powinna zawierać się w obrębie 3 i 4 rangi. Większość miast powiatowych spełniała ten warunek. Wyjątkami były: Kościerzyna (minimalnie, jednak w latach 2011-2014 zanotowano spadek wartości wskaźnika), Nowy Dwór Gdański (ale w ostatnich latach nastąpił wzrost aż o 35%), Sztum (także zanotowano wzrost – o 23%), Puck oraz Kartuzy (wskaźnik zaledwie 5, w latach 2011-2014 wzrost o 25%). Kartuzy były w zasadzie powiązane komunikacją publiczną jedynie z Żukowem (we własnym powiecie) oraz aglomeracją gdańsko-gdyńską. Prawdopodobnie bardzo silne związki w ramach regionu miejskiego Gdańska mogły być czynnikiem niskiego wskaźnika zasięgu powiązań.

Wskazać również należy na grupę niewielkich miast, których zasięg powiązań był minimalny (wskaźnik rzędu 2-3). Były to Kępice i Nowy Staw (przy czym w latach 2011 – 2014 zanotowano wzrost tego wskaźnika o kilkanaście %) oraz Krynica Morska i Łeba (wskaźnik spadł w ostatnich latach o około 10%). Osobnym przypadkiem był Skórcz (wskaźnik = 1), który był powiązany wyłącznie ze swym ośrodkiem powiatowym (Starogardem Gdańskim). Brak innych powiązań był absolutny: ze Skórcza nie odjeżdżały nawet pojedyncze autobusy (busy) do innych miast. W wyniku likwidacji pod koniec 2011 roku linii busowej do Nowego, Skórcz zanotował także dramatyczny spadek wskaźnika o 40% (por. tab. 12.4).



**Rys. 12.21 Liczba połączeń i obsługiwanych kierunków w miastach woj. pomorskiego**

Źródło: opracowanie własne.

Generalnie suma wskaźnika połączeń (wynikająca z liczby kursów) oraz wskaźnik liczby obsługiwanych kierunków były ze sobą skorelowane (co można zaobserwować na rys. 12.21). Oznaczało to, że większość miast charakteryzujących się wysokim wskaźnikiem połączeń była również dobrze dostępna pod względem obsługiwanych kierunków.

Na wykresie (rys. 12.21) zielonymi liniami oznaczono granice przedziałów klasowych, a pomarańczowe prostokąty wskazują pola, w których powinny znajdować się miasta – ośrodki ponadregionalne (oznaczone literą „R”), subregionalne („S”), mające charakter tranzytowy („T”) oraz miasta powiatowe („P”).

Analiza wykresu potwierdza wcześniejsze spostrzeżenia. Wyraźnie widać wzrost siły i zasięgu powiązań Trójmiasta. Także pozostałe miasta aglomeracji zanotowały wzrost przynajmniej jednego ze

wskaźników. „Zamiana miejsc” Wejherowa i Pruszcza Gdańskiego najprawdopodobniej wywołana została zmianami wynikającymi z remontów na sieci kolejowej.

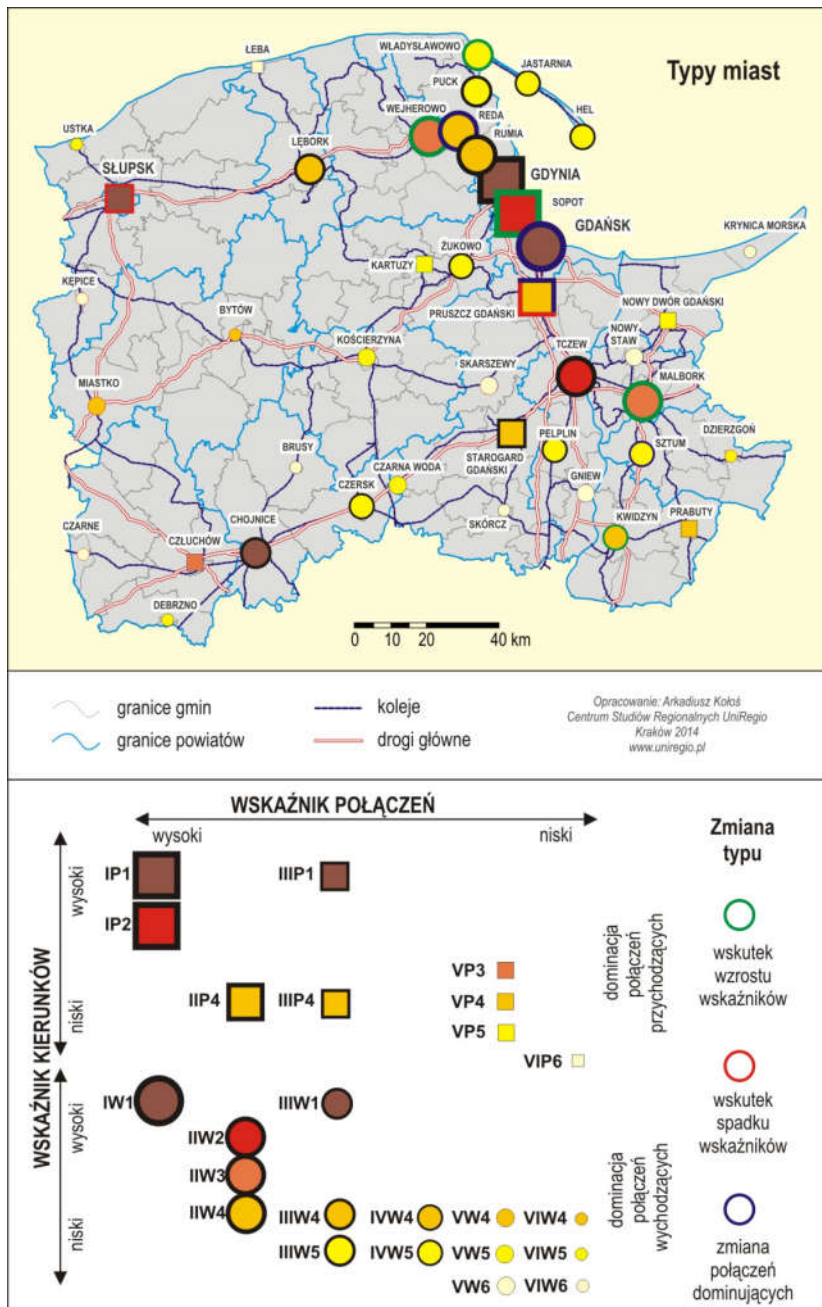
Subregionalną pozycję zajmowały Chojnice i Słupsk, mimo dużego spadku siły powiązań, a w przypadku Słupska także zmniejszeniu się wskaźnika obsługiwanych kierunków. Sześć spośród pozostałych miast powiatowych (Lębork, Malbork, Pruszcz Gdański, Starogard Gdański, Tczew i Wejherowo) posiadało zarówno w 2011 jak i w 2014 roku odpowiednią dla ich poziomu hierarchicznego siłę i zasięg powiązań (rys. 12.21 i tab. 12.3). Ponadto zanotowały one wzrost przynajmniej jednego ze wskaźników, a Malbork – obu. Do grupy tej dołączył w 2014 roku także Kwidzyn (dzięki wzrostowi obydwu wskaźników). Częściowo wynikało to z uruchomienia nowych linii transportu publicznego przez nowy most na Wiśle.

W kolejnych czterech miastach powiatowych jeden ze wskaźników był zbyt niski. Puck i Sztum dysponowały ciągle zbyt małym wskaźnikiem zasięgu powiązań pomimo jego wzrostu w latach 2011-2014. Z kolei Bytów i Człuchów posiadały niski i spadający wskaźnik siły powiązań. Ostatnie trzy miasta powiatowe (Kartuzy, Kościerzyna i Nowy Dwór Gdański) miały oba wskaźniki zbyt niskie. Różnicowała je dynamika: o ile w Kartuzach i Nowym Dworze wskaźniki rosły, to w Kościerzynie zaobserwowano spadki.

### **12.2.3. Typologia miast województwa pomorskiego pod względem powiązań**

Wspomniane wskaźniki sumy połączeń i obsługiwanych kierunków oraz wskaźnik udziału powiązań przychodzących wykorzystano w procedurze typologii miast omówionej w rozdziale 4.2.2. Wyniki zaprezentowano w tabeli 12.3 (kol. 10) oraz na rys. 12.22. Zmiany typów zostały wskazane w tabeli 12.4 (kol.11) oraz na rys. 12.22 poprzez zastosowanie kolorowych konturów sygnatur.

Najsilniej rozwinięte powiązania komunikacyjne miały miasta typów IP(W)1(2) czyli Trójmiasto. Centrum obszaru metropolitalnego dominowało zdecydowanie w systemie przewozów pasażerskich. Cechowały je nie tylko najwyższe wskaźniki sumy połączeń i obsługiwanych kierunków, ale także wyraźny ich wzrost w latach 2011-2014. Tak wysokie wskaźniki wskazywały na bardzo silną pozycję regionalną a także ponadregionalną Gdańska i Gdyni. Zmiana typu w przypadku Sopotu (z IIP3 na IP2, czyli skutek wzrostu wskaźników sumy i kierunków połączeń jednocześnie) była powiązana z rosnącą metropolizacją całego zespołu miejskiego.



Rys. 12.22 Typy miast w województwie pomorskim pod względem powiązań komunikacyjnych w roku 2014 i ich zmienność w latach 2011-2014

Źródło: opracowanie własne.

Położenie w zespole miejskim wzdłuż linii kolejowej nr 9 i 20 obsługiwanej także przez Szybką Kolej Miejską warunkowało część miast typów IIP(W)3(4) czyli Pruszcz Gdański, Rumie, Redę i Wejherowo. Charakteryzowały się one wysokimi wskaźnikami sumy wskaźnika połączeń przy

relatywnie niskim wskaźniku obsługiwanych kierunków. Miasta te nie zajmowały samodzielnie wysokiej pozycji w systemie osadniczym, natomiast były częścią obszaru metropolitalnego Gdańska i Gdyni. Zmiany typów w tych miastach najprawdopodobniej należy wiązać z organizacją pracy kolei (np.: zmianą tras pociągów SKM czy ograniczeniem postojów w Pruszczu Gdańskim).

W województwie pomorskim brakowało w 2014 roku miast, które moglibyśmy całkowicie jednoznacznie (w świetle analizy typów) wskazać jako miasta subregionalne. Najbliżej tej pozycji znajdował się Tczew (IIW2) jednak wynikała ona nie tyle z pełnionych funkcji co z roli węzła kolejowego, rozprowadzającego ruch z aglomeracji trójmiejskiej. Podobna była sytuacja Malborka (IIW3), który jednak zanotował poprawę wskaźników. Wyraźnie subregionalna rola Malborka w powiecie sztumskim wynikała najprawdopodobniej ze słabości Sztumu jako miasta powiatowego i zaszciości historycznych<sup>48</sup>. Słabością tej roli były natomiast słabe związki z powiatem nowodworskim oraz ich brak z powiatami po lewej stronie Wisły.

W zachodniej części województwa najbardziej rozwinięte pod względem liczby powiazań były Słupsk i Chojnice (typy IIIP(W)1). Należy zauważyć, że w 2011 roku Słupsk uznaliśmy za miasto jednoznacznie subregionalne (typ IIP1). Niestety, spektakularny spadek wskaźnika sumy powiazań (aż o 1/3) stawia tę rolę Słupska pod znakiem zapytania. Z drugiej strony, wypada zauważyć, że wzrost liczby powiazań (zwłaszcza w przypadku Chojnic) może być trudny, ze względu na niską gęstość zaludnienia warunkującą brak efektywności i rentowności transportu publicznego.

Kolejne typy (IIIP(W)4(5)) obejmowały cztery miasta: Lębork, Puck, Starogard Gdański oraz Władysławowo, które awansowało do tej grupy w 2014 roku. Były to miasta o średniej liczbie powiazań i kierunków. Ośrodki te można było wskazać jako mające charakter ponadlokalny (pod względem powiazań międzymiastowych). Problemem, zwłaszcza w przypadku Pucka będącego stolicą powiatu, był brak bezpośrednich połączeń do Gdańska. Wydaje się, że problemem powiatu puckiego był brak elektryfikacji linii kolejowej nr 213, a co za tym idzie nie włączenie jej do systemu SKM.

Typ IVW5 obejmował 6 miast (oraz Kwidzyn, który awansował do typu IVW4) o przeciętnym wskaźniku sumy połączeń oraz niskim wskaźniku obsługiwanych kierunków. Większość miast tego typu to silne ośrodki lokalne, mające bardzo dobre powiązania z własnym miastem powiatowym i niezłe z miastami sąsiednimi. Wśród nich znajdują się jednak dwa miasta powiatowe (wspomniany Kwidzyn oraz Sztum), których wskaźniki można uznać za nieco zbyt niskie. Czynnikiem wpływającymi na poziom wskaźników były zarówno peryferyjne położenie w województwie jak i bliskość dwóch

---

<sup>48</sup> Powiat sztumski został wydzielony z malborskiego w 2002 roku.

dużych ośrodków (Malborka i Grudziądz) a zapewne także bariera Wisły. Należy jednak wskazać pozytywny wzrost wskaźników w obydwu miastach jak i pokonanie przez Kwidzyn bariery Wisły dzięki nowemu mostowi i szybkiej reakcji miejscowej PKS, która błyskawicznie wykorzystwała ten fakt, uruchamiając połączenia do Gdańska i Gniewu.

Człuchów został zaliczony do typu VP3 i charakteryzował się niskim wskaźnikiem sumy połączeń przy jednocześnie relatywnie wysokim wskaźniku obsługiwanych kierunków (16,5; 8 miejsce w województwie, por. rys. 13.2.8). Ze względu na pełnioną funkcję stolicy powiatu jako bardzo dobrze rozwinięte można było określić kierunki powiązań, natomiast stanowczo zbyt słaba była ich siła. Jej słabość można jednak łatwo wytłumaczyć peryferyjnym położeniem i niską gęstością zaludnienia.

Kolejny typ (VP(W)4(5)) obejmował 6 miast o niskich wskaźnikach siły i zasięgu powiązań. Interesujące, że obejmował on zarówno małe miasta lokalne (Czarna Woda, Miastko oraz Prabuty), których względnie niskie wskaźniki można wyjaśnić położeniem peryferyjnym, jak i miasta powiatowe (Kartuzy, Kościerzyna i Nowy Dwór Gdański). Problem tych miast powiatowych (a także podobnego do nich, lecz będącego w jeszcze trudniejszej sytuacji Bytowa (typ VIW4), nie był skutkiem peryferyjnego położenia, braku dostępu do dróg krajowych czy małej liczby ludności. Na słaby rozwój tych miast składało się zapewne szereg czynników, takich jak mała wielkość miasta (zwłaszcza w Nowym Dworze Gdańskim), słaby poziom rozwoju gospodarczego powiatu (Bytów), peryferyjne położenie ze względu na przebieg dawnych granic województw (Bytów, Kościerzyna), brak dostępu do pasażerskiego transportu kolejowego (Bytów), uzależnienie od jednego dużego sąsiada (Kartuzy). Jednakże, o ile przypadek Nowego Dworu Gdańskiego można uznać za specyficzny, to pozycja Bytowa, Kościerzyny i Kartuz nie może być przypadkiem i świadczy o problemie strategicznym i przestrzennym w rozwoju środkowej części województwa.

Trzy miasta należały do typu VW6 o niskim wskaźniku siły powiązań i bardzo niskim wskaźniku zasięgu. Były to niewielki ośrodki lokalne, którym brakowało przede wszystkim dogodnych powiązań pozapowiatowych, a w przypadku Nowego Stawu także bezpośrednich połączeń do Gdańska. Warto także zwrócić uwagę, że Nowy Staw i Gniew zanotowały wzrosty obydwu wskaźników w porównaniu z 2011 r.

Do poprzedniego typu podobny był typ VIW5 obejmujący 3 miasta (Debrzno, Dzierzgoń i Ustka) mające bardzo niski wskaźnik połączeń i niski obsługiwanych kierunków. Tak niskie wskaźniki nie powinny jednak zaskakiwać w przypadku miast położonych na peryferiach zarówno województwa, jak i swoich powiatów. Niepokojące powinny być niskie wskaźniki Ustki, która z

powodu swej wielkości a przede wszystkim pełnionych funkcji (portowych, turystycznych) powinna dysponować lepszymi powiązaniem.

Ostatni typ (VIP(W)6) cechował się stanowczo zbyt niskimi wskaźnikami. Aczkolwiek 6 miast z tego typu (Brusy, Czarne, Krynica Morska, Łeba, Kępice i Skórcz) charakteryzowały się zarówno niewielkimi rozmiarami jak i bardzo peryferyjnym położeniem, to jednak tak niskie wskaźniki utrudniają rozwój zwłaszcza społeczny. Niektóre z tych miast pełnią także funkcje turystyczne – słaba dostępność obniża atrakcyjność turystyczną.

#### **12.2.4. Podsumowanie**

Powiązania miast w systemie komunikacji publicznej w województwie pomorskim należy określić jako przeciętne. Szczegółowa analiza pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

- W województwie pomorskim mamy do czynienia z silnym, a w latach 2011-2014 także powiększającym się zróżnicowaniem skali i jakości powiązań międzymiastowych. Województwo wyraźnie dzieliło się na rozwijającą się (pod względem powiązań) część północno-wschodnią i południowo-zachodnią część w której siła i zasięg powiązań międzymiastowych malały (por. rys. 12.20).
- Zdecydowanie najlepsze (z tendencją do poprawy) były powiązania pomiędzy miastami obszaru metropolitalnego Trójmiasta położonymi wzdłuż linii kolejowej Łębork – Gdynia – Gdańsk – Tczew. Zmiany w powiązaniach międzymiastowych wskazują na rosnącą metropolizację a także wzrastającą rolę ponadregionalną Gdańska i Gdyni.
- Względnie słabe powiązania posiadało kilka miast powiatowych (Bytów, Człuchów, Kościerzyna, Kartuzy i Nowy Dwór Gdański), w tym wszystkie położone w środkowej części województwa. Problematiczna jest sytuacja Kościerzyny, dla której zaobserwowano spadek zarówno siły i zasięgu powiązań.
- Szereg miast miało bardzo słabe (a nawet skrajnie słabe) powiązania międzymiastowe. Były to małe, peryferyjnie położone miasta. Należy zauważyć, że w przypadku nadmorskich wczasowisk (Krynica Morska, Łeba, Ustka) sytuacja taka obniża również ich atrakcyjność turystyczną, powoduje uzależnienie turystyki od motoryzacji indywidualnej a w dłuższej perspektywie jest sprzeczna ze zrównoważonym rozwojem regionu.
- Miejscowości położone przy liniach kolejowych mają zazwyczaj wyższy poziom dostępności pod względem siły powiązań i zawsze większą liczbę dostępnych kierunków powiązań.
- Obszarem problemowym w świetle powiązań w międzymiastowym transporcie publicznym są powiaty zachodnie (bytowski, chojnicki, człuchowski i słupski).



Charakteryzują się one relatywnie niskim poziomem powiązań w tym bardzo słabymi powiązaniem z pozostałą częścią regionu – przede wszystkim z Gdańskiem. Ponadto większość miast tych powiatów miała silniejsze powiązania z ośrodkami regionalnymi sąsiednich województw (Koszalinem i Bydgoszczą) niż ze stolicą województwa pomorskiego.

### **12.3. Powiązania komunikacyjne miast z ich zapleczem**

Zgodnie z tym co napisano we wstępie – potencjał rozwojowy miast i podstawy ich funkcjonowania tkwią nie tylko w nich samych, ale należy ich upatrywać także w synergii z innymi miastami oraz wynikają z siły powiązania z ich bezpośrednim zapleczem. Potencjał usługowy miast czy też ich rynek pracy są wprost zależne od liczby mieszkańców, którzy w tym mieście realizują swoje potrzeby zakupowe czy też w nim pracują.

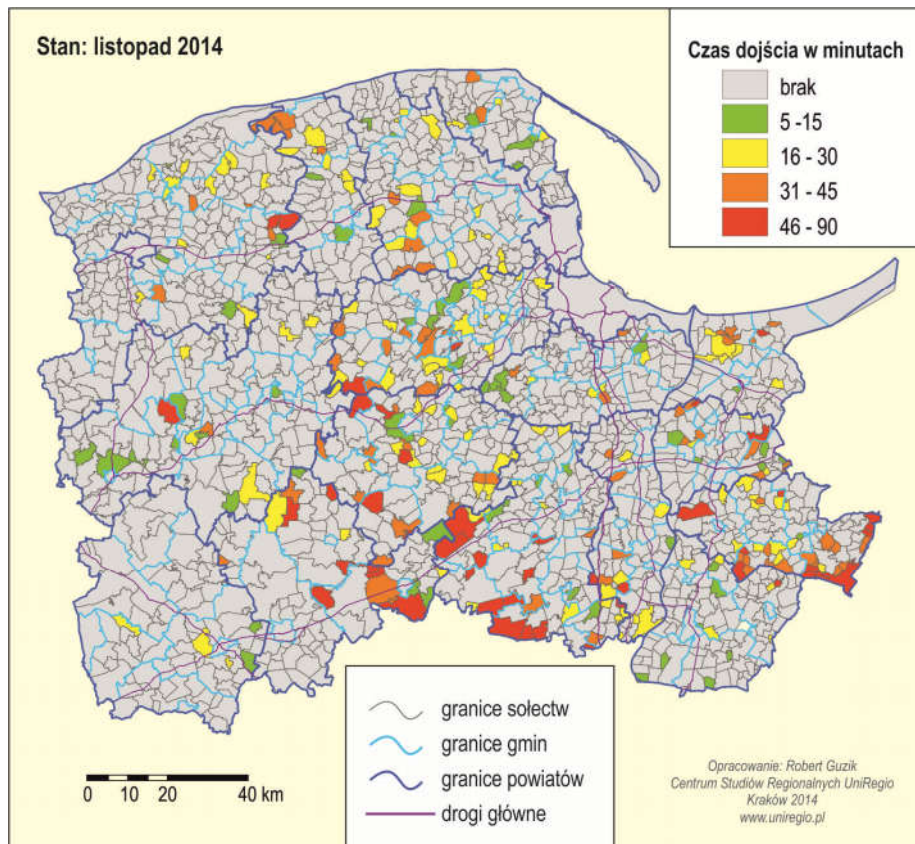
W poprzednim podrozdziale zajmowaliśmy się dostępnością w systemie transportu publicznego między miastami, a w tym miejscu poddana analizie zostanie skala powiązań między miastami a ich otoczeniem. Wartość potencjału nie tylko zależy od ilości mieszkańców, którzy mają najbliżej do określonego miasta, ale także od tego czy istnieje dostępność do innych miast oraz od tego jak dane miasto jest połączone ze swoim zapleczem komunikacją publiczną. Bardzo ważne są tutaj ciężenia szkolne, głównie realizowane w zakresie komunikacji publicznej, gdyż utrwalają one bardzo mocno ciężenia usługowe i inne, wynikające z kontaktów i znajomości.

#### **12.3.1. Dostępność przestrzenna do systemu transportu publicznego**

Na początek warto uświadomić sobie, że z ogólnej liczby 1753 badanych miejscowości wiejskich (sołectwa) aż 318 nie było obsługiwanych przez komunikację publiczną (rys. 12.23). W większości były to małe miejscowości wiejskie liczące średnio 200 mieszkańców, położone poza systemem dróg krajowych i wojewódzkich, do kilkudziesięciu z nich wciąż nie prowadzi droga o nawierzchni bitumicznej. W ostatnich latach jakość dróg ulega poprawie i wkrótce braku komunikacji publicznej w najmniejszych miejscowościach nie będzie się już dało wytłumaczyć brakiem odpowiedniej infrastruktury drogowej. W grupie tej znajdują się również dość duże miejscowości (500-600 osób), które obsługiwane są tylko przez połączenia kolejowe, a stacja kolejowa znajduje się poza wsią i wymaga dojścia pieszo – dotyczy to 21 miejscowości. Wtedy nie można mówić, że miejscowość jest zupełnie pozbawiona komunikacji publicznej.

Przeciętna odległość z miejscowości pozbawionej komunikacji publicznej do najbliższego przystanku wynosi nieco ponad 2 km, czyli przekłada się na 30-minutowe dojście do przystanku (60 minut przy podróży w obie strony). Jest to dość długi czas i w znacznym stopniu ogranicza mobilność,

szczególnie dla osób starszych, nie wspominając o osobach niepełnosprawnych. W części rekomendacyjnej (rozdz. 15) sugerujemy konieczność objęcia wszystkich miejscowości komunikacją publiczną, szczególnie że są miejscowości o czasie dotarcia do przystanku powyżej 60 minut w jedną stronę. Miejscowości z czasem dojścia do przystanku równym 60 minut i więcej jest aż 45, i nie są to miejscowości bardzo małe, gdyż ich średnia wielkość wynosi 136 mieszkańców.



**Rys. 12.23 Czas dojścia z miejscowości wiejskich do najbliższego przystanku komunikacji publicznej**

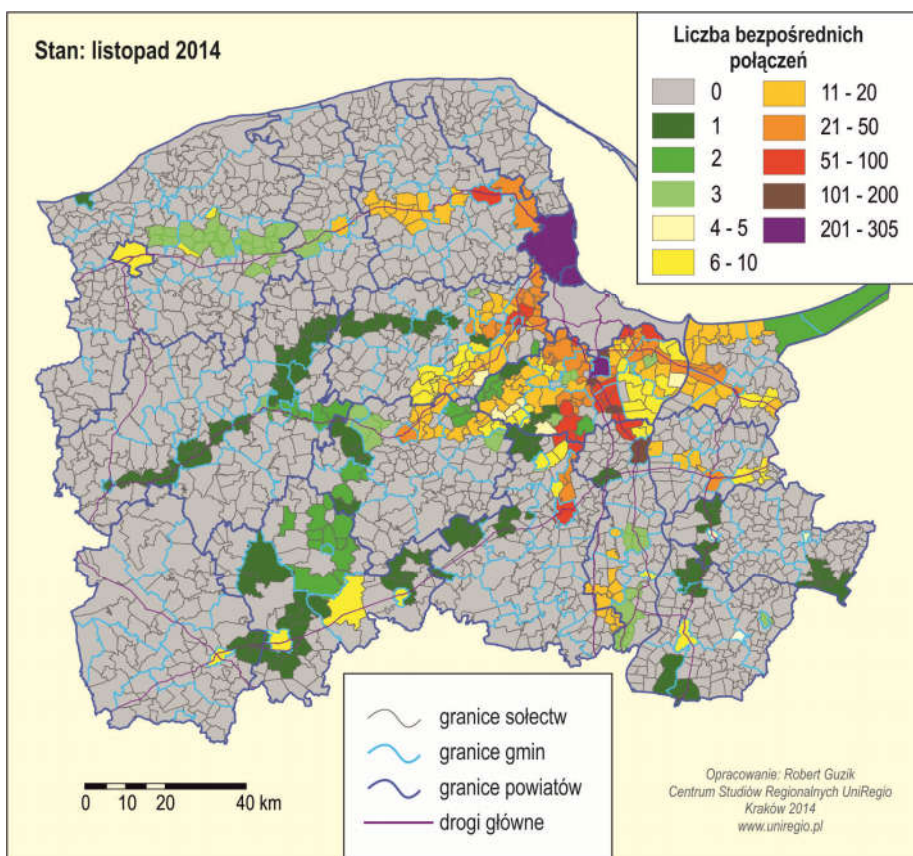
Źródło: opracowanie własne.

Szczegółowe badanie potrzeb transportowych mogłoby wskazać, że część z tych miejscowości nie potrzebuje regularnej komunikacji (brak osób w wieku szkolnym, brak dojazdów do pracy, itd.). Wtedy warto rozważyć stosowany w krajach anglosaskich model dostępności cyklicznej – autobus/minibus do miasta (rano) i powrót po kilku godzinach raz w tygodniu lub model dostępności na żądanie/telefon. Ten drugi model opiera się na istniejącym rozkładzie jazdy, gdzie realizacja kursów następuje po ich telefonicznym aktywowaniu przez potrzebujących mieszkańców. W przypadku osób niepełnosprawnych stosowane jest uruchamianie komunikacji typu *door-to-door* (od

drzwi do drzwi), gdzie osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i trudnym położeniu materialnym (system opieki społecznej) mogą z określoną częstotliwością (np. dwa razy w miesiącu) zamówić taki transport w celu dotarcia na zakupy, do lekarza, kościoła, odwiedzin znajomych, itp. Inne rzadziej spotykane modele mogą obejmować zakup pojazdów użytkowanych zamiennie przez kilka gospodarstw domowych lub aktywne wspieranie rozwiązań typu *car-sharing* (współużytkowania pojazdów) (Knowles i in. 2008).

### 12.3.2. Dostępność i powiązania komunikacyjne do Gdańska

Powiązania komunikacyjne Gdańska z obszarem województwa pomorskiego są w pewnej mierze wskaźnikiem spójności terytorialnej województwa. Najlepiej powiązania wyraża istnienie a także liczba bezpośrednich połączeń wiążących Gdańsk z miejscowościami województwa.

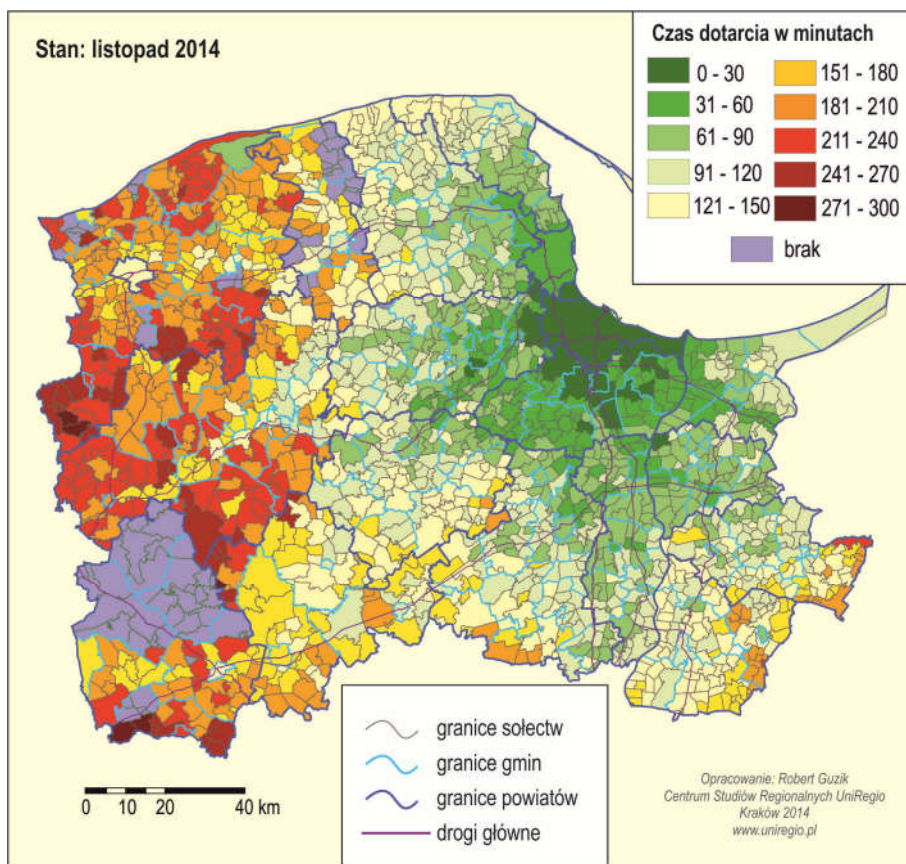


Rys. 12.24 Liczba bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną do Gdańska

Źródło: opracowanie własne.

Możliwość bezpośredniego dojazdu do Gdańska z obszaru województwa jest poza bezpośrednią strefą metropolitalną dość słaba i ogranicza się do głównych ciągów komunikacyjnych

(rys. 12.24). Ogółem na 1 753 badane miejscowości 426 miały bezpośrednie połączenia z Gdańskiem, wśród nich były wszystkie miasta powiatowe i większość miejscowości najbardziej zaludnionej części województwa w najbliższym otoczeniu aglomeracji trójmiejskiej. Ogółem 67% mieszkańców województwa mieszkających poza Gdańskiem ma do niego bezpośrednie połączenie.



**Rys. 12.25. Czas dotarcia komunikacją publiczną do Gdańska**

Źródło: opracowanie własne.

Niektóre powiaty połączone są z Gdańskiem tylko jedną parą połączeń dziennie (jeden kurs tam i jeden kurs powrotny). Z większości gmin zachodniej części województwa nie ma ani jednego bezpośredniego połączenia do Gdańska. Tylko miejscowości powiatów gdańskiego, kartuskiego i tczewskiego oraz północnej części powiatu starogardzkiego w większości mają dobre połączenia z Gdańskiem. To samo odnosi się do miejscowości wzdłuż linii kolejowej Słupsk–Tczew–Malbork. Nie należy zapominać, że występuje zmienność liczby połączeń tak w ciągu tygodnia, jak i w ciągu roku związana z letnim sezonem turystycznym. W miesiącach wakacyjnych miejscowości nadmorskie są znacznie lepiej powiązane z Gdańskiem niż w miesiącach poza sezonem, kiedy przeprowadzano

badanie. Ogółem liczba połączeń w soboty i niedziele jest znacznie niższa niż w dni robocze, ale za to są miejscowości, które odwrotnie, bo tylko w weekend, mają połączenia do Gdańska – są to głównie nadmorskie miejscowości turystyczne oraz te położone na Pojezierzu Kaszubskim.

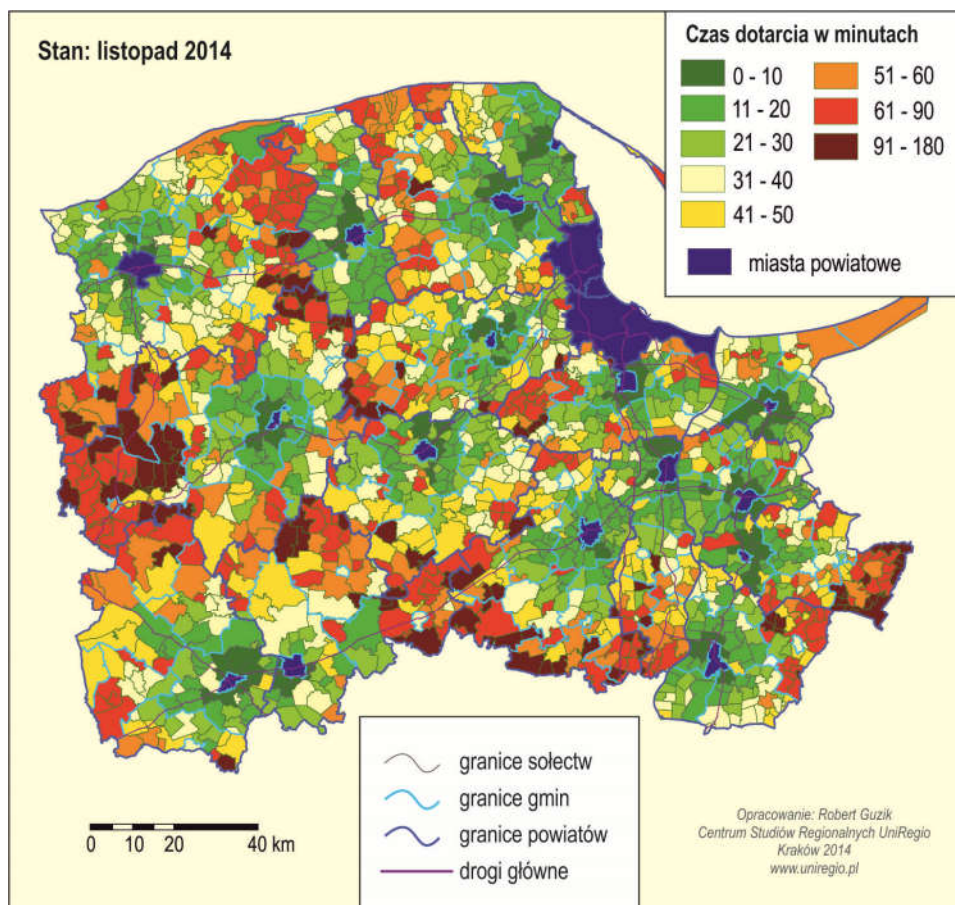
Brak połączeń bezpośrednich nie oznacza braku dostępności. Możliwe jest dotarcie do Gdańska z przesiadką. Słaba lub brak synchronizacja rozkładów jazdy przekłada się na bardzo długie czasy dojazdu, gdzie czas oczekiwania na połączenie może być równie długi jak sam czas dojazdu do Gdańska (rys. 12.25). Dojazd do Gdańska z peryferyjnie położonych miejscowości powiatów człuchowskiego czy bytowskiego może wynosić nawet powyżej 5 godzin w jedną stronę! Tak duże wartości oznaczają *de facto* brak dostępności w systemie komunikacji publicznej. Po zmodernizowaniu sieci kolejowej w Polsce w takim samym czasie będzie można do Gdańska dojechać z miejscowości wiejskich położonych pod Krakowem jak z peryferyjnie położonych miejscowości wiejskich powiatu człuchowskiego.

### **12.3.3. Dostępność i powiązania komunikacyjne do miast powiatowych**

O wiele lepiej przedstawia się dostępność czasowa z miejscowości do własnego miasta powiatowego (rys. 12.26). Według autorów opracowania nie powinna ona w żadnym razie przekraczać 60 minut, a tak często nie jest z dwóch powodów. Po pierwsze wszędzie, gdzie występuje składnik dojścia pieszego, znacząco wydłużony jest czas dotarcia (samo dojście piesze do przystanku może przekraczać 60 minut), a po drugie w obszarach przy granicach powiatów są miejscowości, które ciążą do innego miasta powiatowego i dojazd do swojego miasta powiatowego odbywa się z przesiadką w innym mieście powiatowym. Przykładem mogą być położone pod Malborkiem miejscowości gminy Stary Targ, z których dojazd do powiatowego Sztumu wiąże się z koniecznością przesiadki w Malborku. Oznacza to, że podróże związane z usługami, szkolnictwem itp. będą raczej realizowane do Malborka. Tym samym potencjał usługowy Sztumu będzie znacznie mniejszy niż wynika to z liczby mieszkańców w tym powiecie mieszkańców.

Znacznie gorzej niż w ujęciu czasowym wygląda dostępność miast powiatowych mierzona liczbą połączeń miejscowości ze stolicą powiatu (rys. 12.27). Należy pamiętać, że ponad 400 miejscowości ma połączenie wymagające dotarcia (na przykład pieszo) do innej miejscowości lub przystanku położonego poza miejscowością. Nawet w dobrze rozwiniętych komunikacyjnie powiatach obszaru metropolitalnego Trójmiasta są miejscowości wiejskie o zaledwie dwóch kursach dziennie do miasta powiatowego. Im dalej od Trójmiasta i głównych szlaków komunikacyjnych (szczególnie linii kolejowej Słupsk–Tczew), tym więcej takich słabo połączonych miejscowości. Dobra dostępność to minimum 8 kursów dziennie, co pozwala na elastyczne dopasowanie do różnego

rozkładu zajęć szkolnych, sprawne realizowanie potrzeb usługowych itp. Taki poziom obsługi mają najczęściej zapewnione miejscowości obsługiwane przez komunikację miejską (na przykład wokół Wejherowa) lub dobrze działające prywatne firmy przewozowe – Nord Ekspres wokół Słupska, firma transportowa Gryf zapewniająca dostępność wokół Kartuz, firma Latocha obsługująca powiaty tczewski i malborski i kilka innych.

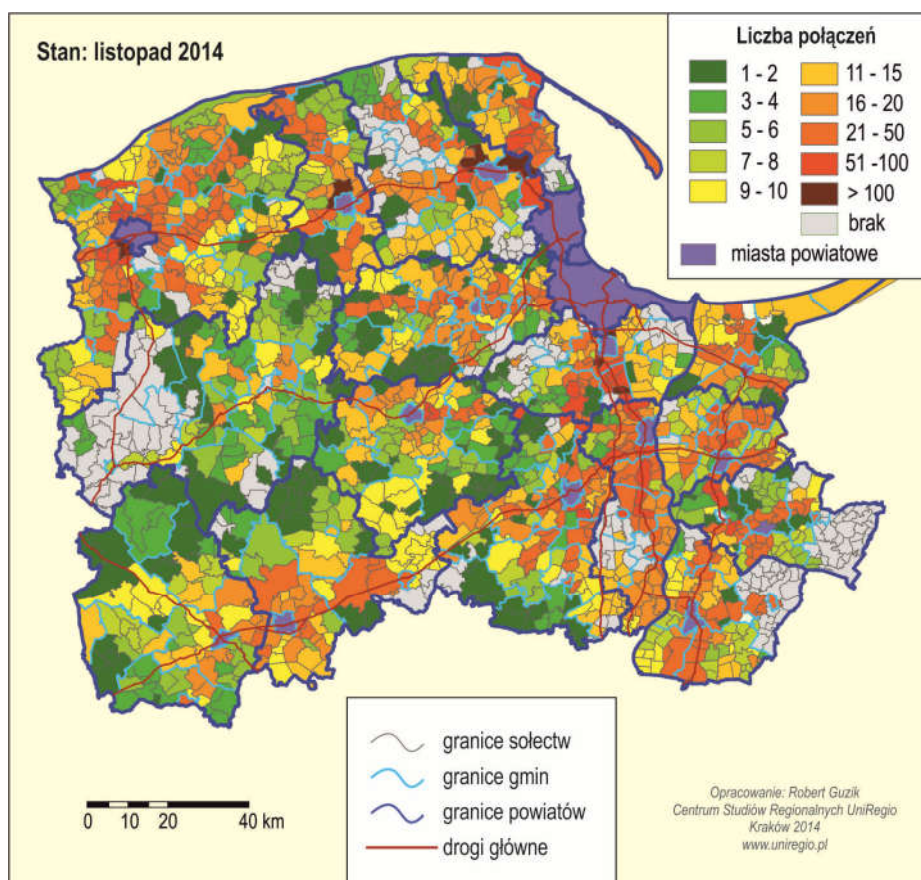


**Rys. 12.26 Czas dotarcia komunikacją publiczną do własnego miasta powiatowego**

Źródło: opracowanie własne.

Należy wspomnieć, że w gminach, które ciążą do innych miast powiatowych niż siedziba własnego powiatu (np. gmina Trzebielino, która ciąży do Słupska) liczba kursów do innego miasta powiatowego jest często większa niż do własnego miasta powiatowego. Tym samym dostępność do usług występujących w miastach powiatowych jest nieco lepsza niż wynikałoby to z przedstawionej na mapie liczby kursów (rys. 12.27). Najbardziej widoczne jest to w gminie Kosakowo (powiat pucki),

gdzie z niektórych miejscowości istnieje ponad 100 połączeń na dobę do Gdyni i tylko po 3-4 kursy do powiatowego Pucka.



Rys.12.27 Liczba bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną do miasta powiatowego

Źródło: opracowanie własne.

#### 12.3.4. Dostępność i powiązania komunikacyjne do najbliższego miasta

Większość codziennych potrzeb usługowych może być zaspakajana w najbliższym mieście lub dużych wsiach centralnych pełniących takie funkcje (np. Sierakowice). Dlatego z perspektywy poziomu życia bardzo istotna jest dostępność i powiązanie z najbliższym miastem. Dla części obszarów dostępność do najbliższego miasta jest tożsama z dostępnością do miasta powiatowego. W analizie jako najbliższe miasto przyjęto dla każdej badanej miejscowości sołectwiej miasto, które jest najdogodniej powiązane. Brano pod uwagę czas dojazdu, liczbę kursów oraz ich częstotliwość (regularność). Przy podobnej dostępności do dwóch miast wybierano zawsze dostępność do większego miasta jako bardziej atrakcyjnego usługowo. Dlatego, w niektórych wypadkach nie jest to

miasto ani położone najbliżej w kilometrach, ani najbliżej w czasie dojazdu, ale to, które jest najlepiej powiązane komunikacyjnie.

**Tab. 12.5 Klasyfikacja i rozkład liczby sołectw oraz odsetka ludności wiejskiej według dostępności do najbliższego miasta 2011-2014**

Liczba kursów w dni robocze	Odległość w minutach do miasta				Razem
	< 20	21-40	41-60	>60	
1-2	<b>bardzo słaba</b> 58 (33) 2,1 (1,2)	<b>bardzo słaba</b> 105 (65) 3,5 (2,0)	<b>skrajnie słaba</b> 72 (53) 2,6 (1,8)	<b>skrajnie słaba</b> 33 (47) 0,7 (1,2)	268 (198) 8,3 (6,2)
3-5	<b>słaba</b> 81 (55) 3,5 (2,6)	<b>bardzo słaba</b> 131 (104) 5,5 (3,8)	<b>bardzo słaba</b> 75 (72) 2,8 (2,9)	<b>skrajnie słaba</b> 29 (46) 0,5 (1,2)	316 (277) 12,3 (10,5)
6-10	<b>średnia</b> 118 (95) 5,9 (5,1)	<b>słaba</b> 149 (140) 7,9 (6,4)	<b>bardzo słaba</b> 51 (68) 1,7 (2,7)	<b>bardzo słaba</b> 33 (32) 0,7 (1,1)	351 (335) 16,3 (15,3)
11-20	<b>dobra</b> 204 (202) 15,6 (14,9)	<b>średnia</b> 135 (181) 10,8 (11,5)	<b>słaba</b> 69 (82) 2,5 (4,0)	<b>bardzo słaba</b> 26 (65) 0,5 (1,6)	434 (530) 29,3 (31,9)
21-35	<b>bardzo dobra</b> 124 (88) 12,4 (10,0)	<b>dobra</b> 56 (70) 4,6 (6,6)	<b>średnia</b> 30 (27) 1,1 (1,5)	<b>słaba</b> 14 (24) 0,3 (0,8)	224 (219) 18,4 (18,9)
36-50	<b>wzorowa</b> 43 (45) 4,4 (4,0)	<b>bardzo dobra</b> 18 (21) 1,6 (2,2)	<b>dobra</b> 7 (13) 0,4 (0,7)	<b>średnia</b> 2 (9) 0,1 (0,3)	70 (88) 6,5 (7,1)
>50	<b>wzorowa</b> 51 (39) 7,6 (6,2)	<b>wzorowa</b> 4 (17) 0,4 (3,5)	<b>bardzo dobra</b> 2 (2) 0,1 (0,1)	<b>dobra</b> 0 (4) 0,0 (0,1)	57 (62) 8,3 (10,0)
<b>Razem</b>	679 (567) 51,5 (44,1)	598 (598) 34,6 (36,0)	306 (317) 11,2 (13,7)	137 (227) 2,8 (6,2)	1720 (1709) 100 (100,0)

Uwaga: pierwsza liczba w komórce oznacza liczbę miejscowości, druga liczba to udział tych miejscowości w ludności obszarów wiejskich. W nawiasach, kolorem niebieskim zaznaczono wartości z badania w roku 2011.

Źródło: opracowanie własne.

Dla ogólnej oceny dostępności (tab. 12.5, rys. 12.28) wzięto pod uwagę zarówno liczbę kursów, jak i czas dojazdu do najbliższego miasta. Kombinacja tych dwóch cech pozwoliła sklasyfikować wszystkie miejscowości wiejskie w siedem grup – od wzorowej po skrajnie słabą dostępność. Klasyfikację stopni dostępności wraz z liczbą miejscowości wiejskich i odsetkiem ludności wiejskiej przedstawiono w formie macierzy dostępności (tab. 12.5). Konstruując macierz dostępności, oparto się na przeświadczeniu, że liczba kursów jest ważniejsza niż czas dotarcia do miasta, stąd więcej przedziałów dla uchwycenia liczby kursów. Oceniając dostępność w obszarach wiejskich, warto odnieść liczbę kursów do analogicznych wartości spotykanych w miastach. Jeśli osiedle łączy z centrum miasta jedna linia (6:00-22:00, co 15 minut), to oznacza 64 kursy (dostępność wzorowa, dla  $t < 40$  minut).



**Tab. 12.6 Miejscowości wiejskie województwa pomorskiego według dostępności do najbliższego miasta w latach 2011-2014**

Dostępność	Liczba miejscowości		Udział w ludności obszarów wiejskich	
	2011	2014	2011	2014
skrajnie słaba	146	134	4,2	3,8
bardzo słaba	439	479	15,3	16,8
słaba	301	313	13,8	14,2
średnia	312	285	18,4	17,9
dobra	289	267	22,3	20,6
bardzo dobra	121	144	12,3	14,1
wzorowa	101	98	13,7	12,4
skrajnie i bardzo słaba	585	613	19,5	20,6
słaba, średnia i dobra	902	865	54,5	52,7
bardzo dobra i wzorowa	222	242	26,0	26,5

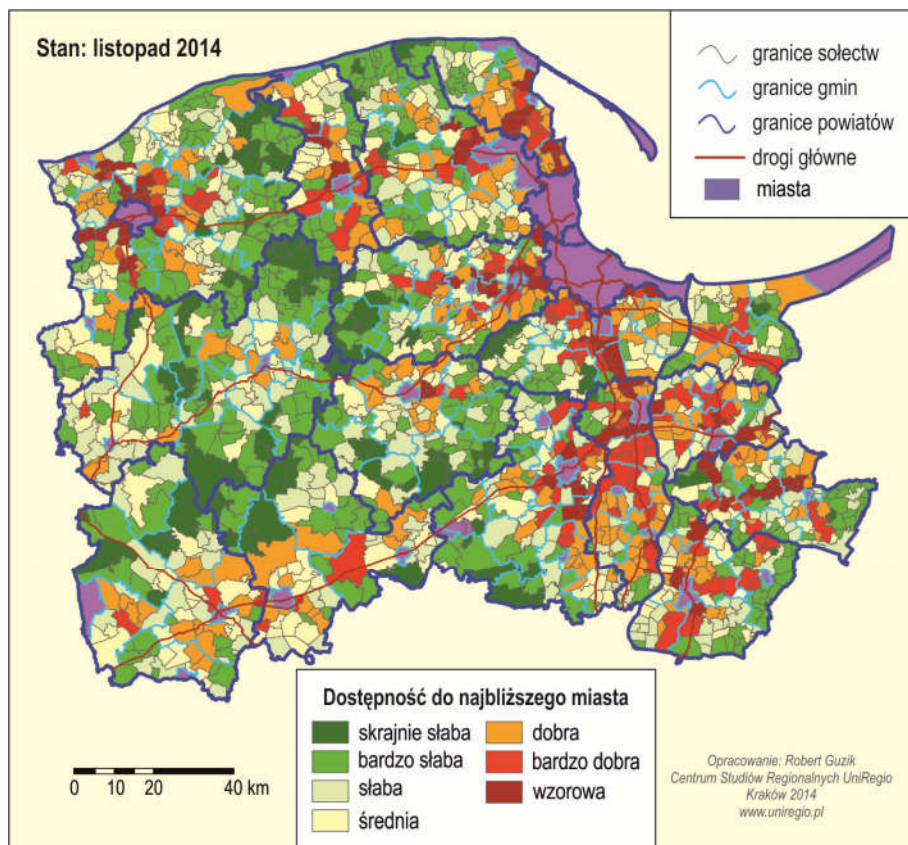
Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 12.5 można prześledzić także zmiany dostępności jakie zaszły w okresie 2011-2014. Podsumowanie tych zmian według klas dostępności pokazano także w zbiorczej tabeli 12.6. Pokazuje ona także liczbę miejscowości według dostępności wraz z ich udziałem ludnościowym. Mimo krótkiego czasu zmiany dostępności są wyraźne z tendencją do narastania różnicowań. Wprowadzie zmalała liczba miejscowości o skrajnie słabej dostępności przy niewielkim zmniejszeniu się liczby miejscowości wzorowych, co mogłoby sugerować zacieranie różnic, to jednak zestawione dwie górne klasy dostępności (wzorowa i bardzo dobra dostępność) i dwie dolne (skrajnie słaba i bardzo słaba dostępność) wskazują na przeciwny proces. Obie grupy jednostek powiększyły się liczebnie i zwiększyły swój udział ludnościowy, kosztem jednostek o przeciętnej dostępności. Analiza przestrzenna tych zmian pokazuje, że większość miejscowości gdzie nastąpiła poprawa koncentruje się w obszarze metropolitalnym Trójmiasta, zaś tam gdzie odnotowano pogorszenie w obszarach peryferyjnych.

Zestawienie pokazuje wyraźnie, że większość miejscowości ma słabą dostępność, natomiast te o dobrej i bardzo dobrej są dużo większe, dlatego 65,0% mieszkańców wsi województwa pomorskiego zamieszkuje miejscowości o co najmniej średniej dostępności.

Rozkład przestrzenny miejscowości według klasy dostępności (rys. 12.28) zasadniczo nie odbiega od pokazanego wcześniej dla dostępności miast powiatowych. Ogólnie najlepszą dostępnością cechują się podmiejskie wsie obsługiwane przez komunikację miejską lub prężnie działające prywatne firmy przewozowe (gminy aglomeracji trójmiejskiej, miejscowości wokół Słupska, Malborka, Kartuz, Tczewa, Kwidzyna, Lęborka, Wejherowa i Starogardu Gdańskiego. Dobrą dostępnością cechują się również miejscowości położone wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych.

Gminy o najlepszej dostępności<sup>49</sup> to: Pszczółki, Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Wejherowo (gmina wiejska), Malbork (gmina wiejska), Kolbudy, Sobkowy, Kosakowo, Słupsk (gmina wiejska).

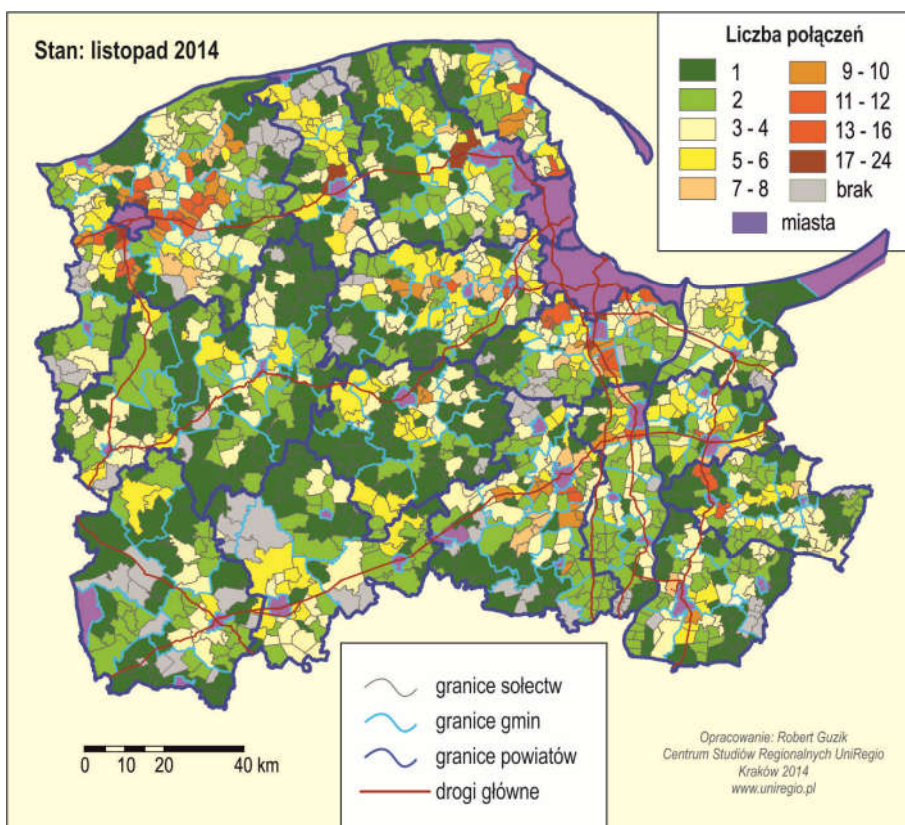


Rys. 12.28 Dostępność do najbliższego miasta ze wsi sołeckich województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne.

Gminy o najniższej dostępności koncentrują się na obrzeżach dużych, peryferyjnie położonych powiatów, gdzie niewielkiej liczbie kursów do najbliższego miasta towarzyszy dodatkowo spora odległość czasowa dojazdu. W obszarach tych występuje też najwięcej miejscowości z dojazdem pieszym do przystanków transportu publicznego, co dodatkowo wydłuża czas podróży i obniża ocenę dostępności. Jest to dobrze widoczne na pograniczu powiatów bytowskiego, człuchowskiego, kościerskiego i chojnickiego, w południowej części powiatu starogardzkiego, wschodniej części powiatu słupskiego.

<sup>49</sup> Uszeregowano je licząc średnią ocenę dla gminy z uwzględnieniem wagi ludnościowej miejscowości.



Rys. 12.29 Liczba bezpośrednich połączeń między godziną 6:00 a 8:00 do najbliższej wsi sołeckich województwa pomorskiego (dni robocze)

Źródło: opracowanie własne.

Istotna z perspektywy dostępności jest możliwość dojechania do miasta w godzinach szczytu porannego (6:00-8:00) (rys. 12.29). Jest to pora o najlepszej dostępności do miasta – na te dwie godziny przypada 1/5 wszystkich połączeń w ciągu całej doby. Aż ze 105 miejscowości, zamieszkałych przez 32 tys. osób, nie ma w tym czasie żadnych połączeń do miasta. W większości z nich jest połączenie przed godziną 6:00, czyli dostosowane do dojazdów do pracy, ale niedogodne dla dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych. Najwięcej takich miejscowości znajduje się w powiecie słupskim (21 miejscowości), starogardzkim (13), człuchowskim (10) i kartuskim (10). Nie znaleziono takich miejscowości w powiecie malborskim, a powiat sztumski miał tylko jedną taką miejscowość. Powiaty, w których były po dwie takie miejscowości to nowodworski, pucki i kościerski. Warto tutaj zwrócić uwagę, że o ile powiat kościerski ogólnie cechuje się przeciętną lub słabą dostępnością (rys. 12.28) to przynajmniej niemal wszędzie zapewniony jest jakiś minimalny standard obsługi. Przeciwnie jest tutaj powiat słupski, gdzie z jednej strony występują miejscowości o wzorowej

dostępności – położone wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, a z drugiej są gminy w których dominują miejscowości o bardzo słabej dostępności.

Najlepsza dostępność mierzona liczbą kursów w przedziale czasu 6:00-8:00 cechuje miejscowości położone wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – na wlotach do miast, gdzie zbiegają się trasy podmiejskie oraz w obszarach obsługiwanych przez komunikację miejską. Wskaźnik powyżej 12 kursów oznacza, że częstotliwość jest tam lepsza niż co 10 minut, co jest standardem w dobrze skomunikowanych osiedlach miejskich. Warto zauważyć, że strefy dobrej dostępności pokrywają się z przedstawionymi wcześniej obszarami intensywnych dojazdów do pracy i szkolnictwa, które z jednej strony stwarzają popyt na dostępność, ale z drugiej strony są zasadniczo przez jej brak ograniczane.

Ostatnim aspektem, na który w tym miejscu chcemy zwrócić uwagę, są wspomniane wcześniej – słaba dostępność i powiązania komunikacyjne obszarów wiejskich w inne dni niż dni robocze. Dostępność w niedziele i święta (rys. 12.30, tab. 12.7) jest ważna nie tylko dla mieszkańców tych wsi, ale także z perspektywy odwiedzających rodzinie bądź turystycznie te obszary mieszkańców miast. Dostępność komunikacyjna w soboty jest minimalnie lepsza niż w dni świąteczne, z tendencją do obejmowania sobót rozkładami świątecznymi. Obszary bez komunikacji w dni świąteczne to niemal połowa miejscowości wiejskich województwa zamieszkała przez 1/3 ludności wiejskiej. Miejscowości cieszące się dobrą dostępnością (powyżej 10 kursów) to te same, które mają ogólnie dobrą dostępność – ograniczają się do stref podmiejskich i głównych szlaków komunikacyjnych, z tą różnicą, że wyraźnie pozytywnie zaznaczają się szlaki kolejowe.

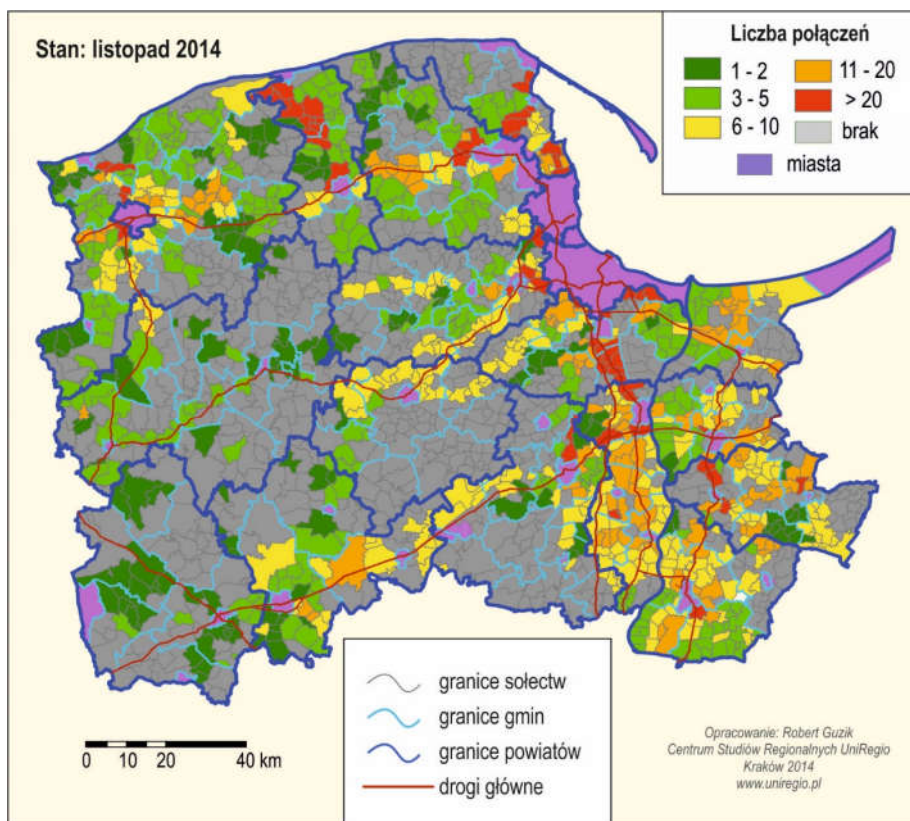
**Tab. 12.7 Dostępność do najbliższego miasta w niedziele i dni świąteczne 2011-2014**

Liczba kursów	Miejscowości wiejskie według dostępności				Mieszkańcy miejscowości wiejskich według dostępności			
	liczba		odsetek		liczba		odsetek	
	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011
<b>brak</b>	796	624	46,3	36,5	259 729	204 329	33,7	26,5
<b>1-2</b>	154	193	8,9	11,3	59 312	66 861	7,7	8,7
<b>3-5</b>	308	319	17,9	18,7	151 270	131 757	19,6	17,1
<b>6-10</b>	264	330	15,3	19,3	146 960	170 643	19,1	22,2
<b>11-20</b>	136	167	7,9	9,8	87 537	121 758	11,3	15,8
<b>&gt;20</b>	62	76	3,6	4,4	66 758	74 317	8,6	9,7

Źródło: opracowanie własne.

Pokazane w tabeli 12.6 rozkład i zmiany liczby kursów do najbliższego miasta jakie zaszły w okresie 2011-2014 są z perspektywy oceny dostępności bardzo niekorzystne i biorąc pod uwagę krótki czas – bardzo szybkie. W okresie 2011-2014 aż 172 miejscowości straciły połączenia w niedziele i święta i tym samym odsetek ludności wiejskiej zamieszkującej miejscowości bez

transportu publicznego w niedziele wzrósł z 33,7 do 46,3%. Pozostałe miejscowości w większości tracą połączenia – liczebność miejscowości według liczby połączeń zmalała w każdej klasie – miejscowości o bardzo dobrej dostępności w niedziele i święta (wskaźnik powyżej 11 kursów) zmalała z 243 do 198; średniej dostępności (3 do 10 kursów) zmalała z 649 miejscowości do 572.



Rys. 12.30 Liczba bezpośrednich połączeń do najbliższego miasta ze wsi sołeckich województwa pomorskiego w niedziele i dni świąteczne

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowując, należy podkreślić występowanie dużych i narastających względem 2011 roku różnicowań wewnętrznych w dostępności do najbliższego miasta, niewielkie pogorszenie tej dostępności w dni robocze oraz duże pogorszenie w niedziele i dni świąteczne (podobnie w soboty).

## **13. Powiązania funkcjonalne i ciężenia do miast**

*Jarosław Działek, Robert Guzik, Krzysztof Gwosdz, Arkadiusz Kocaj,  
Monika Panecka, Łukasz Sykała*

### **13.1. Ciężenia w zakresie szkolnictwa średniego**

Dojazdy do szkół są jednym z podstawowych wskaźników powiązań przestrzennych i miar zasięgu oddziaływania ośrodków usługowych. Warto zauważyć, że w ujęciu przestrzennym problematyka dojazdów szkolnych – mimo że stanowią one istotną część ogółu migracji o charakterze wahadłowym – znajduje się w cieniu głównego nurtu związanego z dojazdami do pracy. Pełny obraz codziennych dojazdów do szkół otrzymuje się po wyznaczeniu obszarów funkcjonalnych miast i delimitacji granic regionów miejskich przy wykorzystaniu dojazdów do ogółu szkół ponadgimnazjalnych z uwzględnieniem poszczególnych typów szkół czyli: liceów ogólnokształcących, średnich szkół zawodowych (licea profilowane i technika) i zasadniczych szkół zawodowych. Dojazdy do liceów ogólnokształcących wykazują się bardziej uniwersalnym charakterem i mogą być tym samym uznane za jedną z klasycznych reprezentantów funkcji o charakterze centralnym, tzn. skierowanych na obsługę obszaru otaczającego miasto. Natomiast szkół zawodowych jest w przestrzeni geograficznej mniej, często ich lokalizacja nawiązuje do funkcji wyspecjalizowanej danego ośrodka miejskiego (np. przemysłowej) i przyciągają one uczniów z większych odległości na skutek specjalizacji nieosiągalnej w innych szkołach. Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych omówiono w rozdziale 7.5.

Niniejszy fragment opracowania bazuje przede wszystkim na informacjach pozyskanych bezpośrednio z poszczególnych szkół zlokalizowanych w województwie pomorskim oraz powiatów ościennych województw, w roku szkolnym 2014/2015. Zebrane dane odnosiły się do miejscowości zamieszkania uczniów. Łącznie uzyskano dane dotyczące 58,5 tys. osób, co stanowiło 79% całej populacji uczniów uczęszczających do szkół średnich w województwie pomorskim. Pozwala to na

niemal pełne określenie skali oraz kierunków przemieszczeń uczniów w regionie w bardzo szczegółowej skali geograficznej.

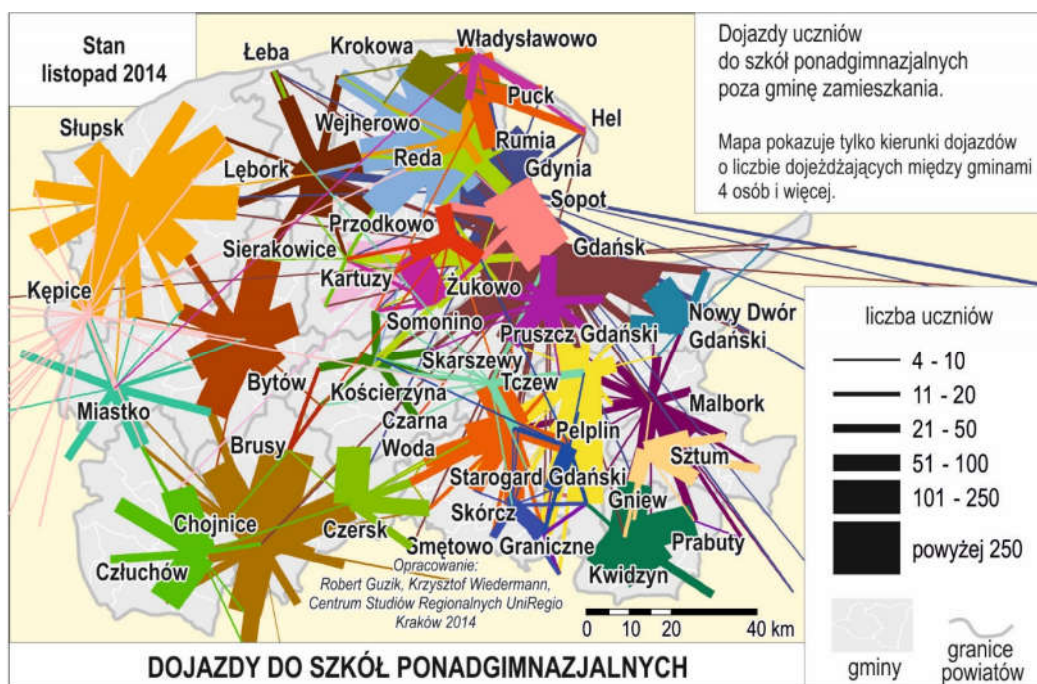
Zasięg oraz skala oddziaływania ośrodków szkolnictwa na szczeblu ponadgimnazjalnym w województwie pomorskim są wyraźnie zróżnicowane. Wśród czynników, które determinują skalę dojazdów uczniów do szkół należy przede wszystkim zwrócić uwagę na wielkość oraz rangę poszczególnych ośrodków szkolnictwa ponadgimnazjalnego, jak również ich położenie w przestrzeni regionu. Oddziaływanie określonych miast oraz gmin w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego bezpośrednio wiąże się z liczbą szkół funkcjonujących na ich obszarze. Ponadto ważnym czynnikiem wpływającym na wybór konkretnego ośrodka szkolnictwa, jako miejsca kształcenia, jest oferta edukacyjna szkół, w szczególności zaś jej zróżnicowanie oraz jakość. Warto w tym miejscu odnotować, iż 33 licea województwa pomorskiego znalazły się wśród 500 najlepszych szkół w Polsce, wyróżnionych w rankingu miesięcznika *Perspektywy* w 2014 roku. W tym samym konkursie pośród 300 najlepszych techników w kraju, znalazło się także 21 tego typu szkół z regionu. Najwyżej ocenianą szkołą w województwie pomorskim jest III Liceum Ogólnokształcące im. Marynarki Wojennej RP w Gdyni, które uplasowało się na piątej lokacie wśród wszystkich liceów w Polsce. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż ośrodkami szkolnictwa ponadgimnazjalnego o największej liczbie wyróżnionych szkół w województwie pomorskim są Gdynia (8 liceów i 6 techników) oraz Gdańsk (8 liceów i 2 technika). Ponadto na tle pozostałych miast i gmin względnie dużą liczbą wyróżnionych placówek edukacyjnych charakteryzował się także Słupsk (3 licea i 2 technika). W przypadku kolejnych trzech miast (Chojnice, Tczew i Lębork) w rankingu wyróżnione zostały po 3 szkoły.

Jak już wcześniej zaznaczono, skala i zasięg dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych w znacznym stopniu uzależnione są od umiejscowienia określonych ośrodków w przestrzeni geograficznej. W tym miejscu należy zwłaszcza zwrócić uwagę na ich położenie w systemie osadniczym (w szczególności bliskość innych konkurencyjnych ośrodków) oraz lokalizację na tle układu transportowego i związaną z nią dostępność komunikacyjną.

Celem niniejszego fragmentu opracowania jest zobrazowanie powiązań występujących w przestrzeni województwa pomorskiego w zakresie dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych. Analizie poddano wielkość, jak również zasięg ciężarów do ośrodków szkolnictwa ponadgimnazjalnego. Skalę oddziaływania poszczególnych ośrodków zilustrowano poprzez liczbę uczniów dojeżdżających do szkół z innych gmin. Natomiast zasięg ciężarów wyznaczono poprzez liczbę gmin, z których dojeżdżają uczniowie. Równocześnie biorąc pod uwagę dużą liczbę gmin reprezentowanych przez pojedynczych

uczniów, analizę zasięgu oddziaływania poszczególnych ośrodków szkolnictwa ponadgimnazjalnego ograniczono wyłącznie do gmin, z których dojeżdżało co najmniej 5 uczniów.

Obszar oddziaływania przeważającej większości ośrodków szkolnictwa na szczeblu ponadgimnazjalnym w województwie pomorskim domyka się niemalże w całości do granic administracyjnych regionu. W przypadku 31 z 35 miast dla których pozyskano dane na temat dojazdów do szkół, udział uczniów mających miejsce zamieszkania na terenie województwa pomorskiego wynosił od 95,0 do 100,0%. Wśród analizowanych miast największym stopniem otwarcia w zakresie międzywojewódzkich dojazdów do szkół cechowały się ośrodki położone w zachodniej oraz południowo-zachodniej części regionu. Jedynym ośrodkiem, w przypadku którego młodzież spoza województwa pomorskiego stanowiła większość uczniów (51,9%) była gmina Kępice. Względnie wysoki odsetek uczniów spoza województwa pomorskiego odnotowano także w szkołach ponadgimnazjalnych funkcjonujących w Chojnicach (9,7%), Miastku (7,4%) i Słupsku (5,9%).



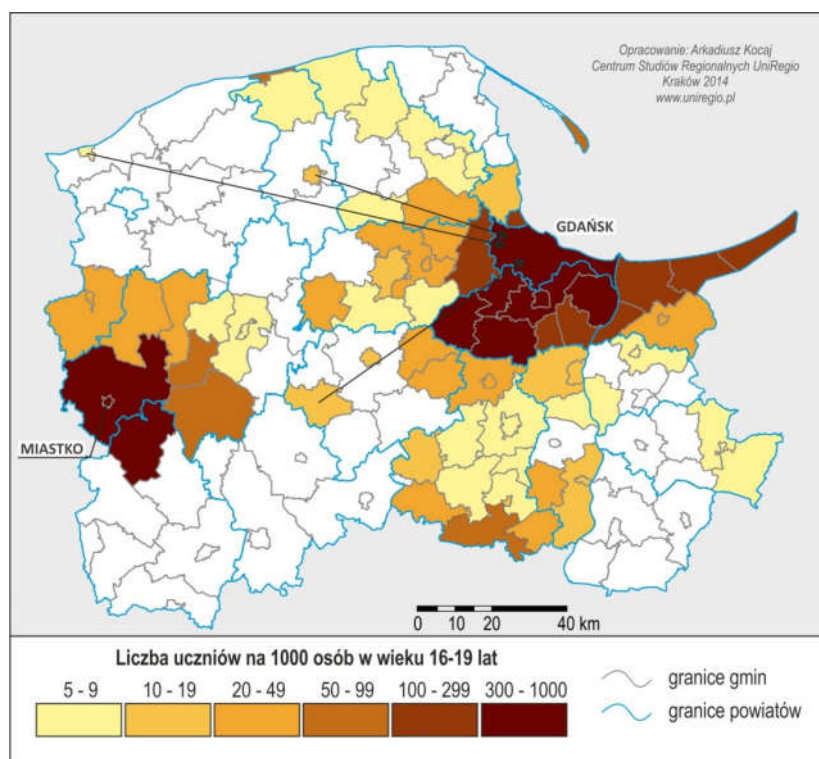
Rys. 13.1 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne.

Obszarem o największym zasięgu oraz skali dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych, w przestrzeni całego województwa pomorskiego, jest aglomeracja trójmiejska, zwłaszcza zaś Gdańsk i Gdynia (rys. 13.1). W świetle pozyskanych danych, w 2014 roku do szkół na terenie Trójmiasta dojeżdżało w sumie 6 007 uczniów. Nie licząc wzajemnych dojazdów pomiędzy Gdańskiem, Gdynią i



Sopotem, do szkół ponadgimnazjalnych funkcjonujących w Trójmieście dojeżdżali uczniowie z 75 gmin (dojazdy 5 i więcej uczniów), w tym 11 gmin spoza województwa pomorskiego. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż pomimo znacznych różnic w zakresie liczby szkół ponadgimnazjalnych między Gdańskiem i Gdynią, miasta te cechują się zbliżoną skalą dojazdów uczniów (odpowiednio: 3 272 oraz 3 149 osób). Niemniej jednak zasięg oddziaływania tych miast w zakresie szkolnictwa na szczeblu ponadgimnazjalnym jest wyraźnie zróżnicowany (rys. 13.2, rys. 13.3). Strefa dojazdów do Gdańska obejmuje 55 gmin, natomiast w przypadku Gdyni ogranicza się do 38 gmin.

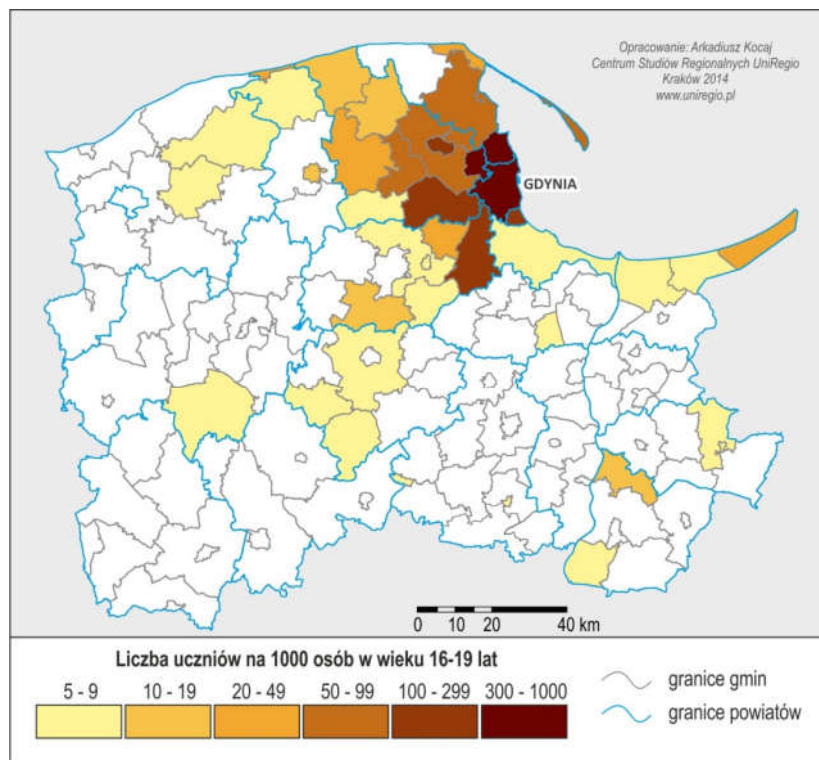


**Rys. 13.2 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Gdańsku i Miastku w 2014 roku**

Źródło: opracowanie własne.

W 2014 roku do placówek oświatowych zlokalizowanych w Gdańsku dojeżdżali uczniowie niemalże ze wszystkich gmin centralnej oraz wschodniej części regionu. Z kolei w przypadku Gdyni obszar najbardziej intensywnych dojazdów uczniów, w znacznie większym stopniu, ogranicza się do gmin położonych w najbliższym sąsiedztwie tegoż miasta. Wypada ponadto odnotować, iż największe ośrodki miejskie województwa pomorskiego są zróżnicowane pod względem stopnia domknięcia funkcji edukacyjnych w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego. W gdańskich szkołach młodzież z Gdańska stanowiła 71,4% ogółu uczniów. Natomiast w Gdyni odsetek uczniów mieszkających w tym mieście kształtował się na poziomie 61,2%. Trzeci z ośrodków Trójmiasta – Sopot, charakteryzuje się

znacznie mniejszą skalą i zasięgiem oddziaływania w zakresie dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych, w porównaniu z Gdańskiem i Gdynią (rys. 13.4). W 2014 roku do placówek oświatowych w Sopocie dojeżdżało w sumie 774 uczniów, w głównej mierze z gmin położonych w bezpośrednim otoczeniu miasta. Warto jednakże zauważyć, iż Sopot odznacza się bardzo wysokim stopniem otwarcia pod względem spełnianych funkcji edukacyjnych. Młodzież dojeżdżająca z ościennych gmin do szkół prowadzących działalność w analizowanym mieście stanowi aż 77,2% całkowitej liczby ich uczniów.

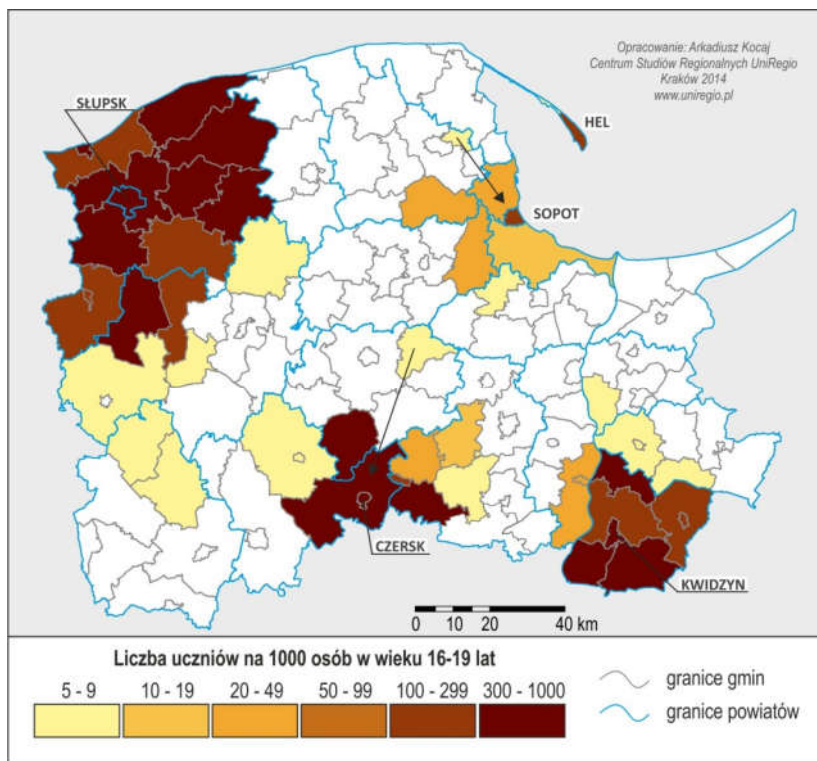


**Rys. 13.3 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Gdyni w 2014 roku**

Źródło: opracowanie własne.

Słupsk będący trzecim co do wielkości ośrodkiem szkolnictwa ponadgimnazjalnego na terenie województwa pomorskiego zajmował w 2014 r. czwartą lokatę pod względem skali dojazdów uczniów do placówek edukacyjnych (po Gdańsku, Gdyni i Wejherowie). Do szkół zlokalizowanych w granicach miasta dojeżdżało w sumie 2 083 uczniów. Słupsk jest miejscem edukacji dla młodzieży zamieszkującej obszar północno-zachodniej części regionu, przede wszystkim zaś powiatu słupskiego i w mniejszym stopniu powiatu bytowskiego (rys. 13.4). Wypada zauważyć, iż ze względu na położenie, zasięg oddziaływania Słupska jako ośrodka szkolnictwa ponadgimnazjalnego wykracza poza województwo pomorskie i obejmuje także gminy województwa zachodniopomorskiego. Wśród gmin o największych rozmiarach dojazdów uczniów do szkół funkcjonujących w Słupsku znalazły się

gminy powiatu sławieńskiego, w tym w szczególności miasto Sławno oraz gminy wiejskie Sławno i Postomino.

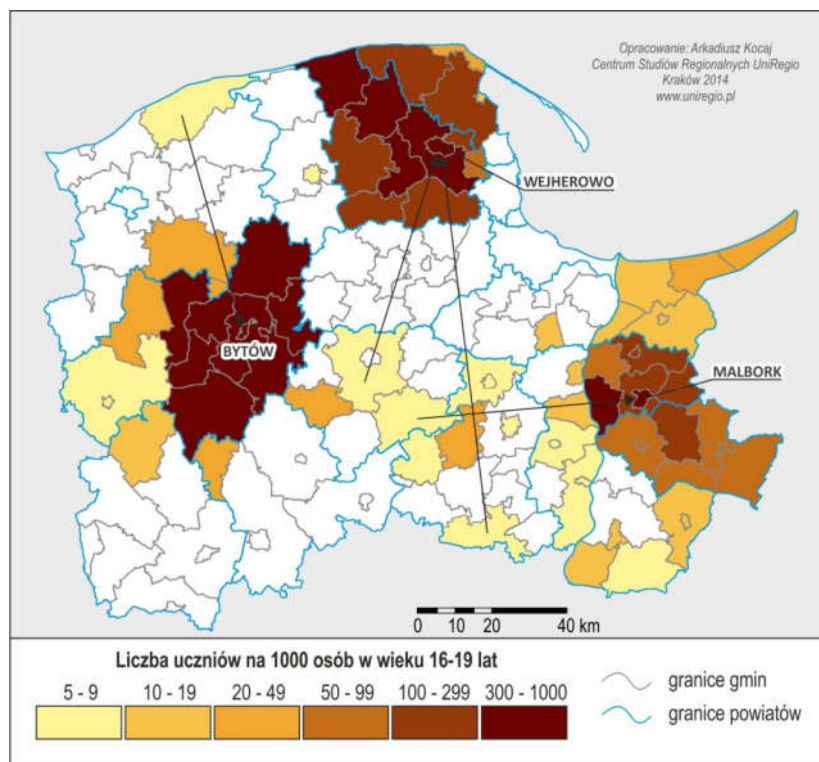


Rys. 13.4 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Słupsku, Sopocie, Kwidzynie, Czerniewicach i Helu w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne.

Wśród miast o znaczeniu ponadlokalnym, tj. ośrodków pełniących funkcję stolic powiatów, największą skalą dojazdów uczniów do szkół charakteryzowało się Wejherowo. Do placówek edukacyjnych zlokalizowanych w tym mieście dojeżdżało łącznie 2 566 uczniów. Strefa oddziaływania Wejherowa w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego obejmuje 16 gmin (dojazdy co najmniej 5 uczniów), położonych przede wszystkim w granicach powiatów wejherowskiego oraz puckiego (rys. 13.5). Na tle pozostałych miast powiatowych względnie dużą skalą dojazdów uczniów do szkół (od 1 000 do 2 000 osób) cechowały się ponadto: Kościerzyna, Chojnice, Tczew, Starogard Gdański, Kwidzyn oraz Bytów. W tej kategorii miast, najniższymi rozmiarami dojazdów do placówek oświatowych odznaczał się Nowy Dwór Gdański (259 osób), co należy wiązać w głównej mierze z jego położeniem pomiędzy dużymi ośrodkami szkolnictwa ponadgimnazjalnego (Gdańsk, Malbork, Tczew i Elbląg), przyciągającymi uczniów z powiatu nowodworskiego. Wśród miast o znaczeniu lokalnym, największą skalę dojazdów do szkół zaobserwowano w przypadku Rumi (652 osoby), a także Żukowa

(333 osoby) i Czerna (308 osób). W całej rozpatrywanej populacji miast województwa pomorskiego najmniejszą skalą oddziaływania w zakresie dojazdów uczniów (poniżej 100 osób) charakteryzowały się: Władysławowo, Czarna Woda, Brusy, Gniew, Łeba, Prabuty i Hel.

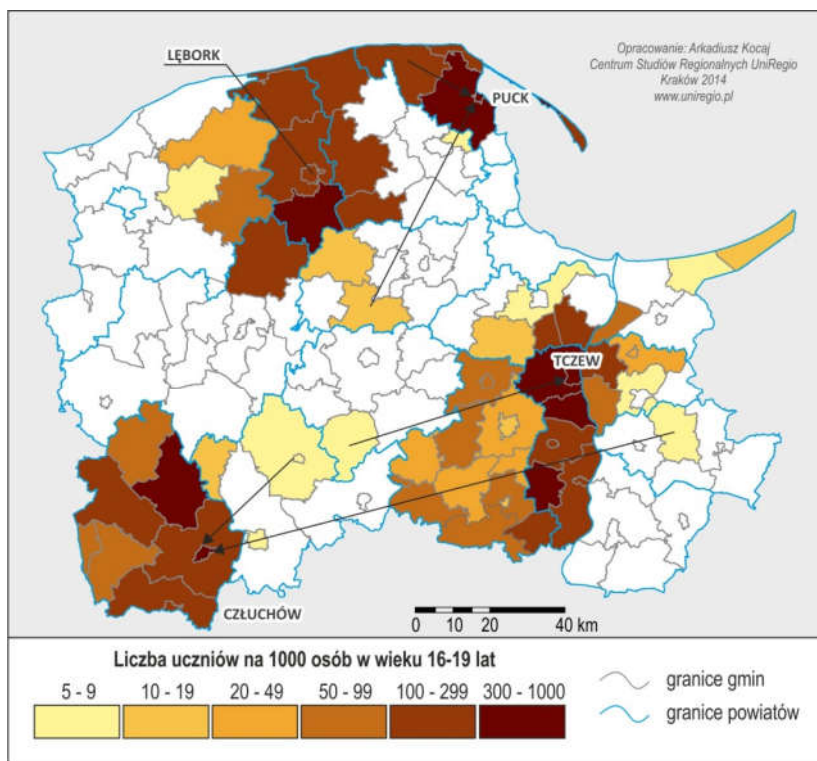


Rys. 13.5 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Wejherowie, Bytowie i Malborku w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne.

Obok Gdańska oraz Gdyni, największym zasięgiem oddziaływania pod względem spełnianych funkcji edukacyjnych odznaczały się: Malbork (rys. 13.5), Tczew (rys. 13.6) i Chojnice (rys. 13.7). W przypadku powyższych miast liczba gmin, z których do szkół ponadgimnazjalnych zlokalizowanych w ich granicach dojeżdżało więcej niż 5 uczniów wynosiła odpowiednio: 28, 26 oraz 20. Malbork jest miejscem edukacji dla młodzieży zamieszkującej wschodnią część województwa pomorskiego, przede wszystkim zaś na terenie powiatów: malborskiego, sztumskiego i nowodworskiego. Strefa dojazdów do Tczewa, poza powiatem tczewskim, obejmuje także gminy powiatu starogardzkiego oraz znaczną część powiatów gdańskiego i malborskiego. Zasięg oddziaływania Chojnic pokrywa w całości obszar powiatu chojnickiego oraz znaczną część powiatu człuchowskiego. Ponadto szkoły ponadgimnazjalne funkcjonujące w Chojnicach przyciągają również uczniów z województwa kujawsko-pomorskiego (w szczególności z gmin Kamień Krajeński i Sępólno Krajeńskie). Na tle pozostałych miast powiatowych

względnie dużą strefą oddziaływania w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego charakteryzują się także: Słupsk (18 gmin), Wejherowo (16 gmin), Starogard Gdański (16 gmin) i Kościerzyna (16 gmin). Wśród tej kategorii miast najmniejszym zasięgiem oddziaływania cechuje się Nowy Dwór Gdański (4 gminy), co jak już wcześniej zauważono wynika z jego umiejscowienia pomiędzy dużymi ośrodkami szkolnictwa ponadgimnazjalnego, przyciągającymi uczniów z terenu powiatu nowodworskiego.



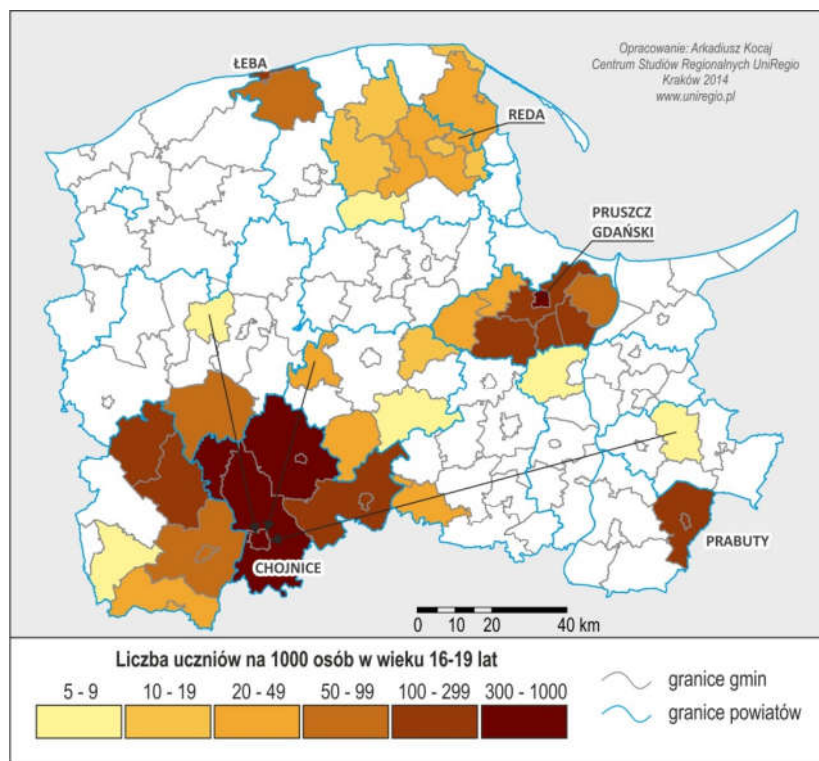
Rys. 13.6 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Tczewie, Lęborku, Człuchowie i Pucku w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne.

Wśród miast o znaczeniu lokalnym zdecydowanie największym zasięgiem oddziaływania w zakresie usług edukacyjnych charakteryzuje się Rumia (14 gmin), stanowiąca konkurencję dla innych ośrodków szkolnictwa ponadgimnazjalnego w powiatach wejherowskim i puckim.

Analizując zasięg oddziaływania poszczególnych miast województwa pomorskiego w zakresie dojazdów do szkół, należy również zwrócić uwagę na stopień domknięcia spełnianych przez nie funkcji edukacyjnych do granic administracyjnych powiatów. Na podstawie danych dotyczących udziału uczniów z poszczególnych powiatów w szkołach ponadgimnazjalnych należy stwierdzić, iż poziom domknięcia w zakresie usług edukacyjnych w przypadku miast województwa pomorskiego w bardzo dużym stopniu związany jest z ich umiejscowieniem w przestrzeni regionu, przede wszystkim zaś

lokalizacją na tle sieci osadniczej oraz systemu transportowego. Największym stopniem domknięcia charakteryzują się miasta położone w relatywnie niedalekiej odległości od innych, znacznie bardziej konkurencyjnych ośrodków szkolnictwa ponadgimnazjalnego (np. Nowy Dwór Gdański). Znacznym stopniem domknięcia cechują się także miasta położone w obszarach o niezbyt gęstej sieci miejskiej (np. Bytów), co wynika z braku szerszych możliwości wyboru placówek edukacyjnych przez uczniów.



Rys. 13.7 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Chojnicach, Pruszczu Gdańskim, Łebie, Redzie i Prabutach w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne.

## 13.2. Dojazdy do pracy

Przeptywy związane z zatrudnieniem (dojazdy do pracy) są jednym z najważniejszych oraz najbardziej widocznych przejawów powiązań o charakterze przestrzenno-funkcyjnym. Badania dotyczące dojazdów do pracy w Polsce mają stosunkowo długą tradycję. Dane dotyczące przeptywów związanych z zatrudnieniem zbierane były przy okazji powojennych spisów powszechnych. Jednakże po 1989 roku, aż do 2006 roku dojazdy do pracy w wymiarze ogólnopolskim nie były przedmiotem szerszego zainteresowania ze strony służb statystyki publicznej (Kruszka 2010). Tym samym badania dotyczące ruchliwości przestrzennej w zakresie dojazdów do pracy w okresie transformacji bazowały

na wyrwykowych danych, zbieranych dla ograniczonych obszarów, z wykorzystaniem tradycyjnych metod ankietowych (Śleszyński 2012).

Badanie przepływów związanych z zatrudnieniem ma bardzo ważne znaczenie praktyczne. Pozwala na określenie kierunków, siły oraz natężenia ciążer ludności do określonych miejsc w przestrzeni. W związku z powyższym przepływy związane z pracą stanowią istotne kryterium delimitacji różnego rodzaju obszarów przestrzenno-funkcjonalnych (w tym zwłaszcza obszarów metropolitalnych oraz miejskich obszarów funkcjonalnych). Warto w tym miejscu odnotować, iż migracje wahadłowe związane z dziennymi dojazdami pracowników do miejsc pracy wykorzystywane są jako kryterium rządowych delimitacji obszarów funkcjonalnych w Stanach Zjednoczonych oraz Kanadzie (Rakowska 2014). Również w przypadku Polski, natężenie dojazdów do pracy jest jednym z najczęściej wykorzystywanych mierników, służących delimitacji zasięgu obszarów metropolitalnych i aglomeracji miejskich (Smętkowski 2006).

Niniejszy rozdział bazuje na wynikach badania przepływów ludności związanych z pracą, jakie zrealizowane zostało przez Główny Urząd Statystyczny (*Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Ludności i Mieszkań 2011*, 2014). Badanie to oparte zostało w szczególności na danych pozyskanych z zasobów Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (informacje dotyczące płatników składek i ubezpieczonych) oraz Ministerstwa Finansów (informacje dotyczące płatników i podatników podatków dochodowego). Wyniki badania, podobnie jak w przypadku jego wcześniejszej edycji (Kruszka 2010), zaprezentowano dla zbiorowości dojeżdżających do pracy, którą tworzyli jedynie pracownicy najemni (tj. zatrudnieni). Równocześnie za dojeżdżających do pracy uznano wszystkie osoby, które *mieszkają w innej gminie niż ta, w której znajduje się ich miejsce pracy* (*Dojazdy do pracy ...* 2014). Na podstawie przyjętych założeń metodologicznych w skali Polski zidentyfikowano w sumie 3 130,6 tys. osób dojeżdżających do pracy.

Równocześnie należy w tym miejscu zwrócić uwagę na pewne ograniczenia związane z metodami gromadzenia i prezentacji danych w ramach badania. W końcowych wynikach badania zaprezentowano informacje jedynie dla pracowników najemnych, a więc pominięto wszystkie osoby pracujące na własny rachunek (tj. samozatrudnionych). Warto jednak zauważyć, iż dane takie zostały zebrane podczas badania, ale w celu zachowania spójności metodologicznej z poprzednią jego edycją, nie zostały one uwzględnione w końcowej publikacji oraz macierzy przepływów. Tym samym łączna liczba dojeżdżających do pracy w Polsce w 2011 roku, nie licząc rolników indywidualnych, wynosiła 4 462,5 tys. osób (*Dojazdy do pracy ...* 2014). Mocną stroną badania zrealizowanego przez GUS jest natomiast uwzględnienie przepływów związanych z zatrudnieniem pomiędzy częścią miejską oraz

wiejską dla wszystkich gmin miejsko-wiejskich w kraju, co umożliwiła pełną identyfikację powiązań w zakresie dojazdów do pracy między miastami i obszarami wiejskimi w skali całej Polski.

### 13.2.1. Wielkość dojazdów do pracy w województwie pomorskim na tle Polski

Zjawisko dojazdów do pracy w Polsce charakteryzuje się wyraźnym zróżnicowaniem międzyregionalnym, tak pod względem rozmiarów, jak i natężenia. W 2011 roku w granicach województwa pomorskiego zamieszkiwało w sumie 180,3 tys. osób dojeżdżających do pracy. Tym samym, w zakresie skali dojazdów do pracy, województwo pomorskie zajmowało ósmą lokatę wśród wszystkich polskich regionów (tab. 13.1). Największymi rozmiarami dojazdów do pracy odznaczały się województwa: śląskie (487,3 tys. osób), wielkopolskie (363,2 tys. osób), mazowieckie (356,6 tys. osób) oraz małopolskie (311,4 tys. osób). Ponadto, w porównaniu z województwem pomorskim, większą skalą dojazdów do pracy cechowały się również województwa: dolnośląskie, podkarpackie oraz łódzkie. Zjawisko dojazdów do pracy w województwie pomorskim, podobnie jak w przypadku całego kraju, w znacznie szerszym stopniu dotyczy mężczyzn niż kobiet. W 2011 roku, w województwie pomorskim, mężczyźni stanowili 56,1% ogółu dojeżdżających do pracy (średnio w Polsce ich udział wyniósł 57,9%).

Tab. 13.1 Dojazdy do pracy w województwie pomorskim na tle innych regionów w 2011 roku

Województwo	Liczba dojeżdżających do pracy	Udział w ogólne dojeżdżających do pracy [%]	Dojeżdżający do pracy na 1000 osób w wieku produkcyjnym	Udział dojeżdżających do pracy w ogóle zatrudnionych [%]
Śląskie	487 295	15,6	163	38,0
Wielkopolskie	363 207	11,6	163	37,6
Mazowieckie	356 637	11,4	107	26,0
Małopolskie	311 403	9,9	146	37,7
Dolnośląskie	237 273	7,6	125	32,5
Podkarpackie	206 591	6,6	152	43,2
Łódzkie	192 428	6,1	120	29,0
<b>Pomorskie</b>	<b>180 258</b>	<b>5,8</b>	<b>123</b>	<b>31,0</b>
Lubelskie	144 404	4,6	105	31,3
Kujawsko-pomorskie	141 878	4,5	105	27,0
Zachodniopomorskie	98 137	3,1	87	24,9
Świętokrzyskie	95 577	3,1	118	34,2
Opolskie	90 923	2,9	137	38,1
Warmińsko-mazurskie	88 798	2,8	94	25,8
Lubuskie	82 956	2,6	124	32,6
Podlaskie	52 849	1,7	69	21,5
<b>POLSKA</b>	<b>3 130 614</b>	<b>100,0</b>	<b>127</b>	<b>32,5</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, GUS, Warszawa, 2014.

Oprócz samej skali dojazdów do pracy, ważne znaczenie posiada określenie ich natężenia, m.in. poprzez odniesienie liczby pracowników dojeżdżających do pracy do ogółu zatrudnionych bądź



liczby ludności w wieku produkcyjnym. W 2011 roku w województwie pomorskim osoby dojeżdżające do pracy stanowiły 31,0% ogółu zatrudnionych (tab. 13.2). Tym samym odsetek pracowników najemnych, którzy dojeżdżali do pracy, wśród całkowitej liczby zatrudnionych w województwie pomorskim kształtował się nieznacznie poniżej średniej dla kraju (32,5%). Pod względem wartości rozpatrywanego wskaźnika, województwo pomorskie zajmowało dopiero dziesiątą lokatę wśród polskich regionów. Najwyższym udziałem dojeżdżających do pracy w ogólnej liczbie zatrudnionych odznaczały się województwa położone w południowej części kraju (podkarpackie, opolskie, śląskie, małopolskie) oraz województwo wielkopolskie. Natomiast najniższą wartość analizowanego miernika odnotowano w przypadku regionów północnej Polski (podlaskie, zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie).

**Tab. 13.2 Bilans dojazdów do pracy (iloraz przepływów) według województw w 2011 roku**

Województwo	Liczba osób przyjeżdżających do pracy	Liczba osób wyjeżdżających do pracy	Przyjeżdżający do pracy na 100 osób wyjeżdżających do pracy
Mazowieckie	168 212	33 445	503
Dolnośląskie	35 708	30 151	118
Wielkopolskie	46 007	40 261	114
Śląskie	53 833	53 045	101
<b>Pomorskie</b>	<b>24 276</b>	<b>24 726</b>	<b>98</b>
Małopolskie	41 451	56 416	73
Lubuskie	10 040	18 022	56
Kujawsko-pomorskie	15 666	28 550	55
Świętokrzyskie	12 271	22 416	55
Opolskie	10 553	19 433	54
Zachodniopomorskie	9 993	19 159	52
Podkarpackie	12 643	25 909	49
Podlaskie	5 073	11 881	43
Łódzkie	18 858	44 456	42
Warmińsko-mazurskie	7 232	21 348	34
Lubelskie	9 196	31 794	29

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, GUS, Warszawa, 2014.

W 2011 roku, w województwie pomorskim, na każde 1000 osób w wieku produkcyjnym przypadało przeciętnie 123 osoby dojeżdżające do pracy, podczas gdy średnio w Polsce odpowiednio 127 osób (tab. 13.1). Omawiany wskaźnik najwyższą wartość przyjmował w przypadku województw wielkopolskiego i śląskiego, gdzie na każdy 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym przypadało 163 pracowników najemnych dojeżdżających do pracy. W tym samym czasie najniższą wartość badanego miernika zaobserwowano w województwach zlokalizowanych w północnej części kraju, tj. podlaskim, zachodniopomorskim oraz warmińsko-mazurskim.

Województwo pomorskie charakteryzuje się niewielkim ujemnym bilansem przepływów ludności związanych z zatrudnieniem. W 2011 roku do miejsc pracy funkcjonujących w województwie

pomorskim przyjeżdżało łącznie 24,3 tys. mieszkańców innych regionów. Równocześnie 24,7 tys. osób mieszkających na obszarze województwa pomorskiego wyjeżdżało do miejsc pracy zlokalizowanych w innych regionach. Tym samym na każde 100 mieszkańców województwa pomorskiego, wyjeżdżających do pracy poza jego granice, przypadało średnio 98 osób, które przyjeżdżały do miejsc pracy funkcjonujących na jego obszarze (tab. 13.2). Warto odnotować, iż tylko cztery polskie województwa (mazowieckie, dolnośląskie, wielkopolskie i śląskie) cechują się dodatnim saldem w zakresie dojazdów do pracy. Największą zdolnością do przyciągania pracowników z innych regionów odznacza się województwo mazowieckie, gdzie liczba osób przyjeżdżających do pracy pięciokrotnie przewyższa liczbę mieszkańców wyjeżdżających do pracy. Tak wysoką wartość ilorazu przepływów związanych z zatrudnieniem, w przypadku województwa mazowieckiego, trzeba wiązać w szczególności ze znacznymi rozmiarami oraz wysoką atrakcyjnością stołecznego rynku pracy. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, iż pod względem skali przyjazdów do pracy, województwo pomorskie, w 2011 roku, plasowało się na szóstej pozycji wśród wszystkich polskich regionów, ustępując województwom: mazowieckiemu, śląskiemu, wielkopolskiemu, małopolskiemu, a także dolnośląskiemu.

**Tab. 13.3 Bilans dojazdów do pracy (iloraz przepływów) w miastach wojewódzkich w 2011 roku**

Województwo	Liczba osób przyjeżdżających do pracy	Liczba osób wyjeżdżających do pracy	Przyjeżdżający do pracy na 100 osób wyjeżdżających do pracy
Warszawa	276 366	26 299	1051
Katowice	122 315	17 819	686
Rzeszów	45 993	7 641	602
Opole	23 370	3 945	592
Wrocław	65 219	14 278	457
Kielce	25 690	5 743	447
Lublin	40 226	10 168	396
Olsztyn	18 328	4 678	392
Zielona Góra	17 341	4 846	358
Poznań	90 755	25 641	354
Kraków	96 540	30 823	313
Szczecin	25 755	8 595	300
Bydgoszcz	29 930	10 194	294
Łódź	49 206	19 407	254
Gorzów Wielkopolski	6 938	2 822	246
Gdańsk	45 227	18 539	244
Toruń	16 289	7 222	226
Białystok	16 820	8 274	203

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, GUS, Warszawa, 2014.

Do pracy w Gdańsku, w 2011 roku, przyjeżdżało ogółem 45,3 tys. pracowników z innych gmin (tab. 13.3.), w tym 7,9 tys. osób spoza województwa pomorskiego. Tym samym, pod względem skali przyjazdów do pracy, Gdańsk plasował się na ósmej pozycji wśród wszystkich miast wojewódzkich.

Jednakże biorąc pod uwagę bilans przepływów związanych z zatrudnieniem, stolica województwa pomorskiego zajmowała dopiero szesnastą lokatę, wyprzedzając jedynie Toruń oraz Białystok.

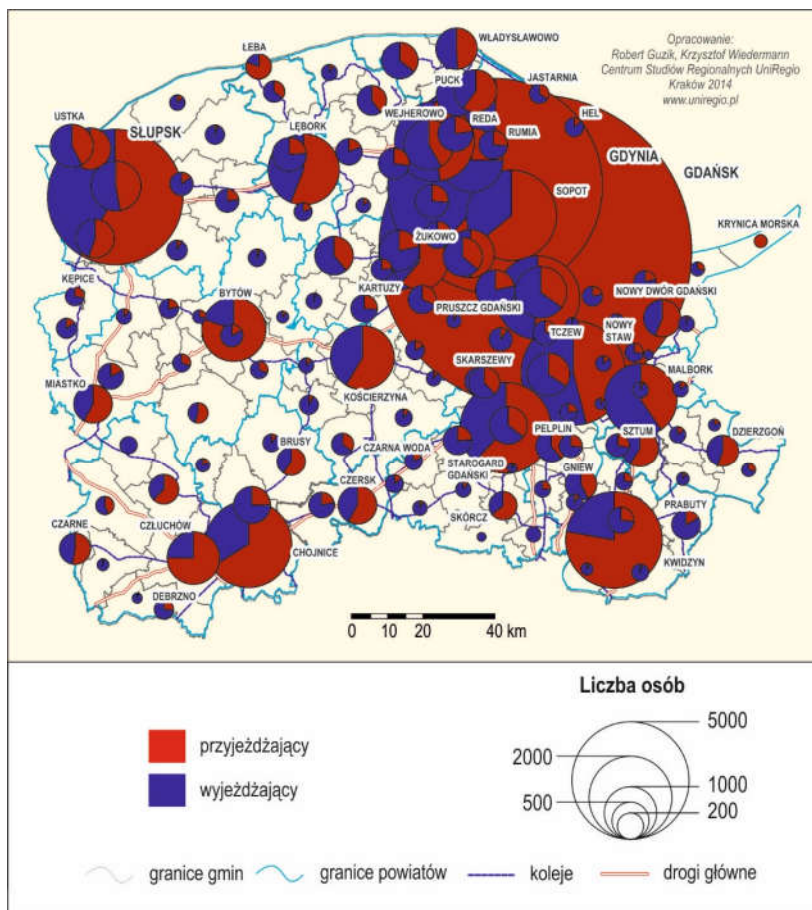
### **13.2.2. Przestrzenne zróżnicowanie dojazdów do pracy w województwie pomorskim**

Głównym obszarem dojazdów do pracy w województwie pomorskim (rys. 13.8) jest aglomeracja trójmiejska. Na ośrodki rdzeniowe tego zespołu miejskiego, czyli Gdańsk, Gdynię i Sopot, przypada ponad 44,9% przyjazdów do pracy w województwie. Poza aglomeracją trójmiejską znaczną liczbą dojazdów charakteryzują się duże oraz dobrze rozwinięte gospodarczo ośrodki oraz ich strefy podmiejskie. Do tej grupy miast należy zaliczyć kolejno: Słupsk, Wejherowo, Tczew, Starogard Gdański i Kwidzyn. Wielkość przyjazdów do pracy do każdego z nich przekracza 3,5 tys. osób (tab. 13.4). W grupie gmin otaczających aglomerację trójmiejską wyróżniają się takie gminy jak Wejherowo, Pruszcz Gdański oraz Żukowo. Szczególnie w tym ostatnim przypadku istotne znaczenie ma bezpośrednie sąsiedztwo Gdańska. Pomimo, że gmina Żukowo nie należy do dużych a jej obszar ma charakter miejsko-wiejski, to łączna liczba osób dojeżdżających przekroczyła w 2011 r. 3 tys. pracowników, co pozwoliło jej na zajęcie 10 miejsca w zbiorze wszystkich gmin województwa pomorskiego. Przykład ten pokazuje, że wyznaczanie funkcjonalnych obszarów miejskich w przypadku znacznych dojazdów do gmin wiejskich lub miejsko-wiejskich graniczących z ośrodkiem miejskim jest zasadne, ponieważ pokazuje bardzo silne i wielokierunkowe powiązania.

Aż sześć spośród gmin województwa pomorskiego, gdzie liczba przyjeżdżających do pracy przekracza 1000 osób to gminy wiejskie (Wejherowo, Słupsk, Kobylnica, Pruszcz Gdański, Kościerzyna oraz Ustka) natomiast kolejne cztery – Żukowo, Bytów, Kartuzy i Sztum mają charakter miejsko-wiejski. Gminy o największej liczbie przyjeżdżających do pracy koncentrują się przede wszystkim w obszarze metropolitalnym Trójmiasta, wokół Słupska a także w pobliżu miast powiatowych. Wyjątkiem są miasta Sztum i Nowy Dwór Gdański, co spowodowane jest tym, że same leżą w strefach dojazdów do pracy i nie posiadają na swoim terenie dużej liczby miejsc pracy. Natomiast gmin, do których dojeżdża mniej niż 100 osób jest aż czterdzieści, przy czym wśród nich cztery z nich to miasta – Jastarnia, Hel, Czarna Woda oraz Krynica Morska.

Gminami o najmniejszej liczbie osób dojeżdżających do nich do pracy są Koczała, Osiek, Smętowo Graniczne oraz obszar wiejski gminy Nowy Staw. Ze względu na mniejszą liczbę dojazdów do pracy niż 10 osób nie zostały one uwzględnione przez GUS w zestawieniu dojazdów za 2011 rok. W przypadku miast o najmniejszej liczbie dojazdów charakterystyczne jest ich peryferyjne położenie w regionie. Cecha ta dotyczy wszystkich miast, dla których suma dojazdów do pracy nie przekroczyła 150 osób. Znajdują się one w południowej i zachodniej części województwa (Czarna Woda, Debrzno,

Kępicie) a także wzdłuż granicy z województwem warmińsko-mazurskim (Prabuty, Nowy Staw, Krynica Morska) oraz na Mierzei Helskiej (Hel, Jastarnia).



**Rys. 13.8 Przyjeżdżający i wyjeżdżający do pracy do/z innej gminy w województwie pomorskim**  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Aby określić znaczenie dojazdów dla funkcjonowania lokalnych rynków pracy i dla oceny powiązań przestrzennych należy przedstawione powyżej wartości bezwzględne odnieść do liczby osób pracujących. Dwa podstawowe wskaźniki w tym względzie to udział przyjezdnych spoza gminy w ogóle pracujących (rys.13.9) oraz odsetek osób dojeżdżających do pracy poza swoją gminę (rys. 13.10). Pokazane wartości mają charakter wskaźników orientacyjnych, gdyż liczba dojeżdżających do pracy udostępniana przez GUS jest niepełna a liczba pracujących w gminie nie obejmuje pracujących w podmiotach o liczbie zatrudnionych poniżej 9 osób.

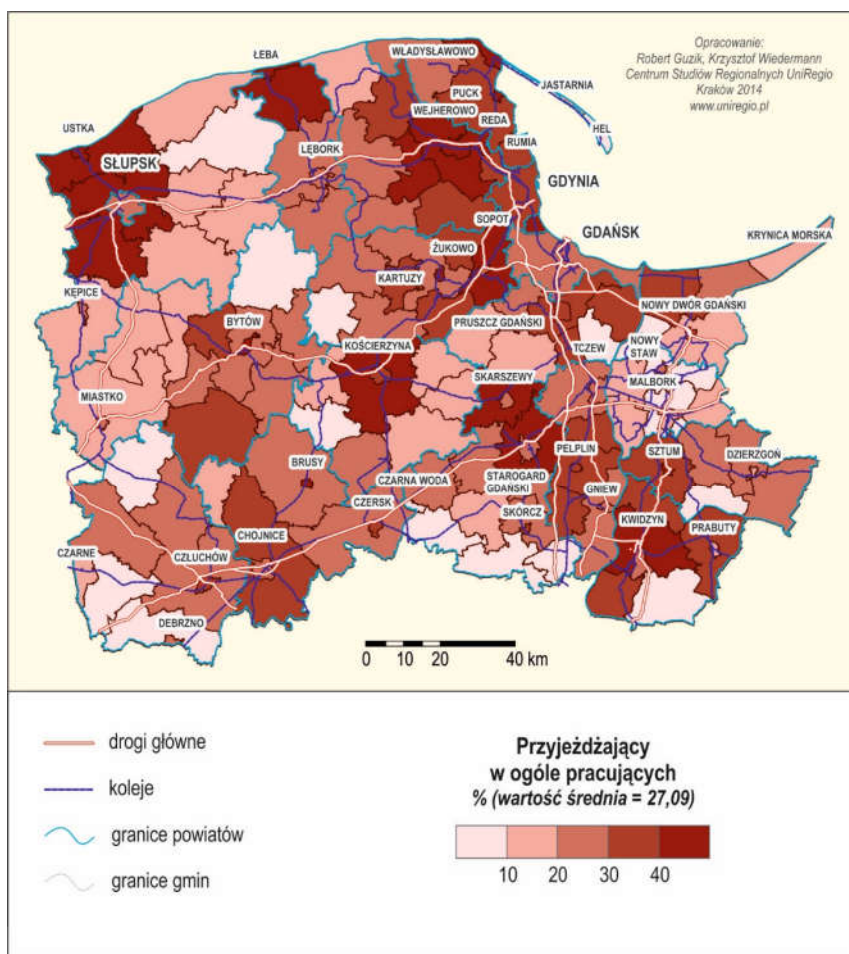
W gminach o dużej skali przyjazdów do pracy udział osób dojeżdżających w ogóle pracujących często przekracza 30% (rys. 13.9). Najwyższą wartość tego wskaźnika – ponad 50% – charakteryzują się gminy podmiejskie (Kobylnica, Reda, Puck, Żukowo i Wejherowo) oraz Łeba i Sopot. W przypadku

miejsowości znajdujących się w aglomeracjach największy udział przyjeżdżających pochodzi z obszarów centralnych tych zespołów miejskich. Dla Kobylnicy miastem tym jest Słupsk a w przypadku pozostałych miejscowości głównie Gdańsk i Gdynia. Bardzo niski udział przyjeżdżających w ogóle pracujących – nie przekraczający 10% przyjezdnych – dotyczy 15 gmin. Wśród nich znajdują się te, w których występują znikome dojazdy (Koczała, Osiek, Smętowo Graniczne). Są to także miasta, gdzie zauważa się bardzo słabe relacje zewnętrzne (Czarna Woda, Hel).

**Tab. 13.4 Gminy o największej skali przyjazdów i wyjazdów do pracy w 2011 roku**

Przyjazdy do pracy do gmin				Wyjazdy do pracy z gmin			
gmina	liczba osób	% (woj. =100%)	zmiana 2006-2011 (2006 =100 %)	gmina	liczba osób	% (woj. =100%)	zmiana 2006-2011 (2006 =100 %)
Woj. pomorskie	174 877	100,00	119,44	Woj. pomorskie	186 922	100,00	121,07
Gdańsk	42 053	24,05	136,78	Gdańsk	17 572	9,40	143,44
Gdynia	25 340	14,49	115,82	Gdynia	15 666	8,38	150,09
Sopot	6 954	3,98	118,61	Rumia	6 484	3,47	114,76
Słupsk	6 235	3,57	101,04	Wejherowo	5 126	2,74	113,63
Wejherowo	4 695	2,68	125,40	Tczew	4 703	2,52	112,30
Tczew	4 011	2,29	121,29	Słupsk	4 394	2,35	121,75
Starogard Gdański	3 690	2,11	128,44	Sopot	3 887	2,08	107,05
Kwidzyn	3 667	2,10	118,63	Reda	3 512	1,88	123,53
Pruszcz Gdański	3 275	1,87	111,24	Żukowo	3 411	1,82	132,88
Żukowo	3 055	1,75	128,96	Kartuzy	3 187	1,70	123,86
Chojnice	2 963	1,69	139,63	Pruszcz Gdański	3 053	1,63	133,96
Bytów	2 726	1,56	127,15	Puck (wiejska)	3 053	1,63	118,15
Kartuzy	2 628	1,50	135,67	Pruszcz Gdański (wiejska)	2 799	1,50	142,59
Żukowo (obszar wiejski)	2 599	1,49	162,74	Wejherowo (wiejska)	2 608	1,40	121,47
Bytów (miasto)	2 510	1,44	129,31	Żukowo (obszar wiejski)	2 599	1,39	137,44

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



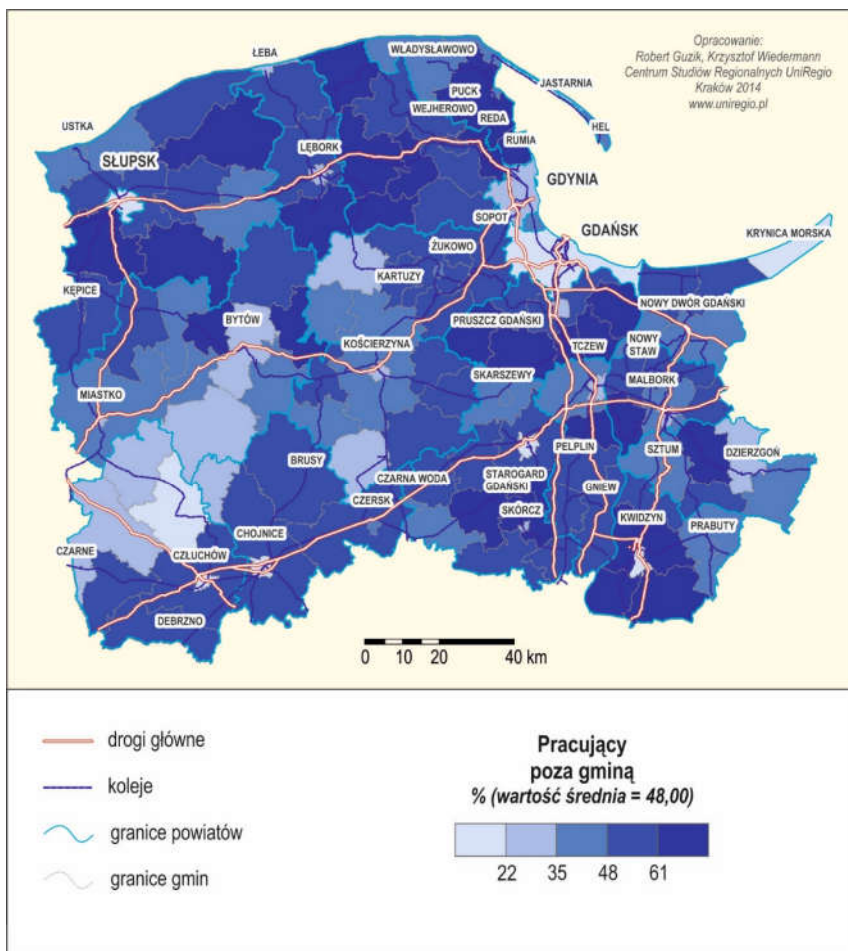
Rys. 13.9 Udział przyjeżdżających w ogóle pracujących na terenie gminy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wielu pracujących (poza rolnictwem) znajduje zatrudnienie poza zamieszkiwaną gminą. Świadczy o tym udział osób dojeżdżających do pracy w innej gminie, który na wielu obszarach przekracza 50% (rys. 13.10). Gminy te mogą być określane jako „sypialnie” lub „strefy intensywnych wyjazdów do pracy”. Większe skupienia takich gmin znajdują się w następujących obszarach województwa:

- zewnętrznej strefie aglomeracji trójmiejskiej (niższy wskaźnik względny w gminach bezpośrednio graniczących z Trójmiastem wynika z zachodzącego tam równolegle z suburbanizacją mieszkaniową procesu suburbanizacji gospodarczej, której skutkiem jest powstawanie dużej ilości nowych miejsc pracy),
- gminy powiatów kwidzyńskiego, tczewskiego i starogardzkiego. Są to powiaty, gdzie znajdują się silnie gospodarczo ośrodki miejskie, na terenie których działają duże podmioty gospodarcze,

- gminy powiatów lęborskiego i wejherowskiego, które dzięki swemu korzystnemu położeniu wzdłuż linii kolejowej (Słupsk–Gdynia) pozwalają na łatwy dojazd do Trójmiasta,
- gminy wiejskie wokół Chojnic i Bytowa, gdzie występuje suburbanizacja rezydencjonalna a suburbanizacja gospodarcza postępuje w znacznie mniejszej skali.



Rys. 13.10 Odsetek wśród pracujących (poza rolnictwem) mieszkańców gmin, którzy dojeżdżają do pracy w innej gminie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Częściowe pokrywanie się powyższych stref z obszarami intensywnych przyjazdów do pracy (rys.13.9) może wydać się paradoksalne. Świetnie obrazuje to przykład gminy wiejskiej Chojnice, gdzie większość zatrudnionych mieszkańców dojeżdża do pracy poza gminą a równocześnie pracujący na obszarze gminy Chojnice to w większości osoby spoza niej. Pokazuje to bardzo silne relacje funkcjonalne, jakie mogą zachodzić między gminą miejską Chojnice a gminą wiejską Chojnice oraz

powstającą aglomerację chojnicko-człuchowską. Należy pamiętać, że operujemy miarą względną. Mapy te powinny być analizowane łącznie z przedstawionymi na mapie (rys. 13.8) wartościami bezwzględnymi<sup>50</sup>. Analiza tego wskaźnika pokazuje także duże powiązania i otwarcie ośrodków takich jak Wejherowo, Pruszcz Gdański czy Sopot. Zauważalne jest formowanie się funkcjonalnych obszarów miejskich wokół Słupska i innych dużych miast powiatowych.

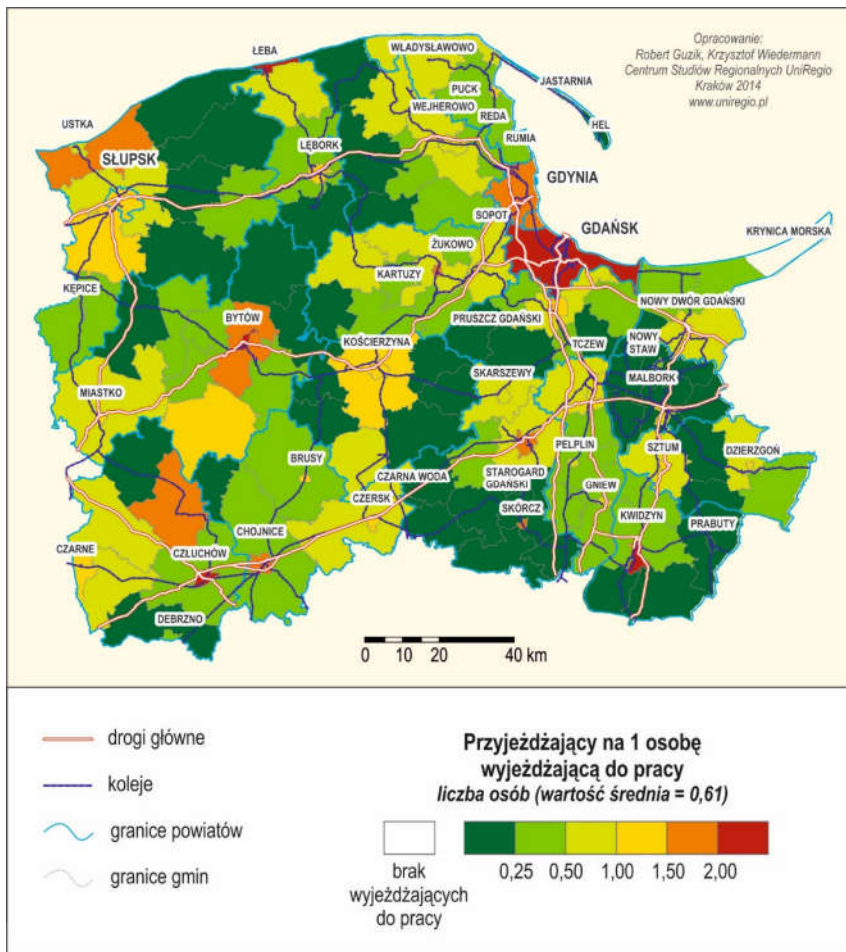
Maksymalne przewyższenia przyjazdów nad wyjazdami występują w Łebie (4,13), Bytowie (4,07), Kwidzynie (3,52) i Człuchowie (3,03) (rys.13.11). Cechą wspólną tych ośrodków jest ich względna izolacja od innych silnie rozwiniętych gospodarczo ośrodków, które mogłyby stanowić alternatywny rynek pracy zarówno dla mieszkańców jak i przyjezdnych. Oprócz tego na wysoką wartość tego wskaźnika wpływają cechy specyficzne tych miast (np. funkcja turystyczna w Łebie i Krynicy Morskiej, skupienie wielkich pracodawców przemysłowych w Kwidzynie).

Najniższymi wartościami współczynnika przewyższenia dojazdów charakteryzują się peryferyjne gminy wiejskie województwa: Koczała, Osiek i Smętowo Graniczne, gdzie liczba wyjeżdżających do pracy stanowiła ponad połowę pracujących mieszkańców, natomiast nie odnotowano przyjazdów do pracy na teren tych gmin. Analizując pozostałe obszary o najniższych wartościach tego wskaźnika można je zakwalifikować do dwóch typów. Pierwszy to gminy położone na obrzeżach strefy metropolitalnej (Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Przywidz, Somonino, Łęczyce) i na obrzeżach powiatów o silnym ośrodku przyciągającym do pracy (gminy powiatu kwidzyńskiego, starogardzkiego). Gminy te charakteryzują się dużym udziałem dojazdów do pracy na zewnątrz a jednocześnie na ich terenie nie ma znaczącej liczby dojeżdżających z zewnątrz. Do drugiego typu gmin zaliczają się pozostałe peryferyjne położone jednostki. Podobnie jak w pierwszym typie gmin na ich terenie znajduje się niewielka liczba miejsc pracy, ale zauważa się tu także niewielką liczbę wyjazdów do pracy. Innymi słowy, są to gminy o niewielkiej sile powiązań w zakresie dojazdów.

---

<sup>50</sup> Można wyobrazić sobie sytuację, gdzie w gminie jest tylko jedno miejsce pracy a osoba zatrudniona mieszka w innej gminie – wtedy wskaźnik przyjeżdżających to 100%, mimo że ciężenie to nie ma żadnego znaczenia.

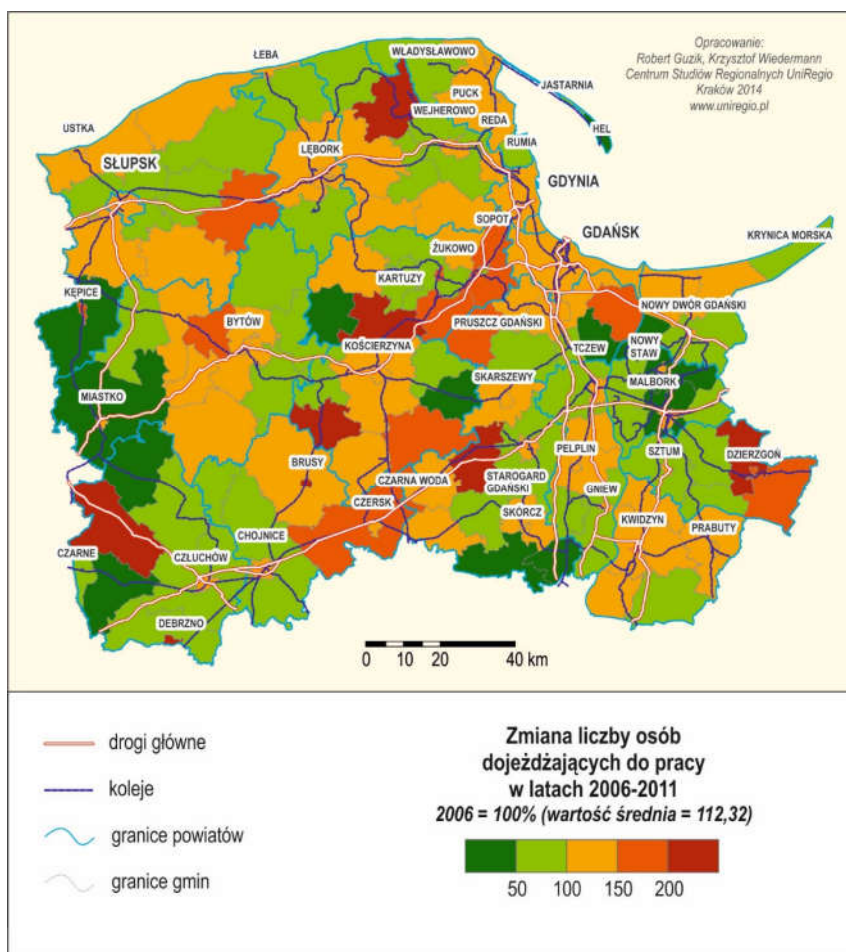




**Rys. 13.11** Współczynnik liczby osób przyjeżdżających w stosunku do liczby osób wyjeżdżających  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Istotnym elementem ukazującym proces przemian rynku pracy, miejsc zamieszkania ludności oraz wzajemnych relacji tych czynników są zmiany wielkości dojazdów do pracy (rys. 13.12). Miejscowości charakteryzujące się najwyższą dynamiką zjawiska to przede wszystkim małe ośrodki, dla których niewielka nawet rozbudowa bazy ekonomicznej, powodująca wzrost dojazdów o kilkadziesiąt osób, skutkuje kilkuset procentowym wzrostem wartości wskaźnika. W przypadku miejscowości o rozwiniętym rynku pracy gdzie już w 2006 roku ponad 1000 osób dojeżdżało do pracy, najwyższy wzrost wskaźnika dotyczył kolejno gmin: Kartuzy (miasto), Żukowo (obszar wiejski) oraz Kościerzyna. W ich przypadku wzrost dojazdów wynosił od prawie 145% do ponad 165%. Świadczy to o szybkim rozwoju gospodarczym i powstawaniu nowych miejsc pracy w obszarze podmiejskim Trójmiasta. W przypadku kolejnych miast: Chojnic (wskaźnik 139,6), Gdańska (wskaźnik 136,8) czy Ustki (wskaźnik 134,9) poza rozwojem gospodarczym tych ośrodków czynnikiem

tłumaczącym ten szybki wzrost liczby mieszkańców dojeżdżających do pracy są zachodzące na szeroką skalę procesy suburbanizacji.



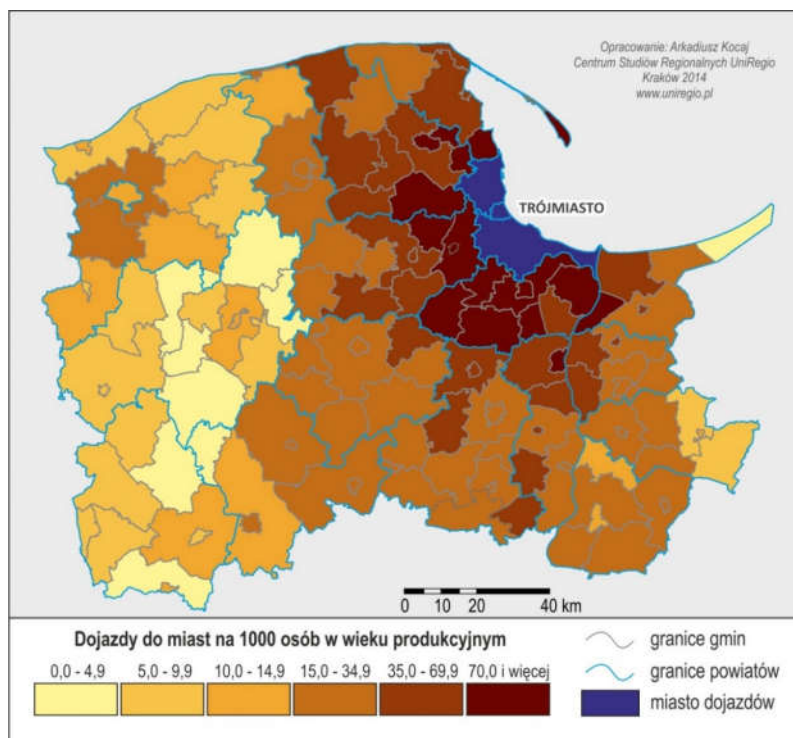
Rys. 13.12 Współczynnik liczby osób przyjeżdżających w stosunku do liczby osób wyjeżdżających  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

### 13.2.3. Przestrzenny zasięg i intensywność oddziaływania wybranych ośrodków i kierunków dojazdów do pracy w województwie pomorskim

Zasięg stref dojazdów do pracy do miast województwa pomorskiego uzależniony jest od wielkości miasta, wielkości rynku pracy w mieście, dostępności transportowej do miasta, a także od jego położenia względem innych, zwłaszcza większych ośrodków miejskich.

Najbardziej rozległą strefę posiada aglomeracja trójmiejska, do której dojeżdżają pracownicy nie tylko ze wszystkich sąsiadujących z nią powiatów, ale również z bardziej odległych gmin (rys. 13.13). Trójmiejski rynek pracy odgrywa największe znaczenie dla gmin powiatu gdańskiego, które, oprócz gminy Suchy Dąb, należą do strefy najbardziej intensywnych dojazdów do pracy w Trójmieście

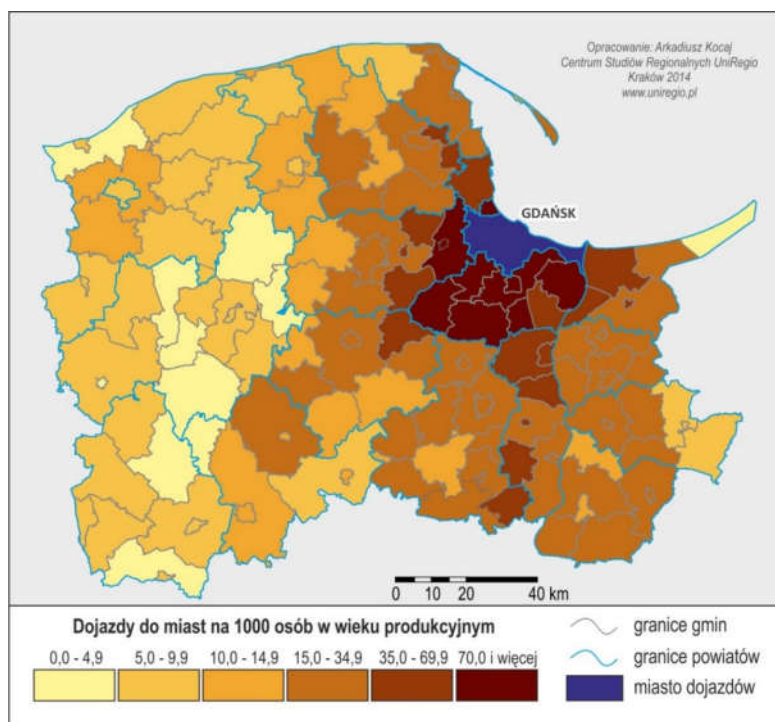
(pow. 70 dojeżdżających na 1000 osób w wieku produkcyjnym)<sup>51</sup>, w szczególności do stolicy województwa (rys. 13.14). Gdański rynek pracy przyciąga również znaczącą część mieszkańców gminy Żukowo (powiat kartuski) oraz Sopotu. Strefa oddziaływania gdyńskiego rynku pracy jest mniejsza (rys. 13.15; por. rys.13.16-13.17). Do pracy w Gdyni dojeżdżają głównie mieszkańcy położonych na wschód i północ od tego miasta gmin powiatów wejherowskiego i puckiego. Największe natężenie dojazdów do Gdyni charakteryzuje gminę Kosakowo oraz w Rumie i Redę. W przypadku Gdańska strefa najbardziej intensywnych dojazdów obejmuje 9 gmin, a w przypadku Gdyni – 4 gminy. Natomiast łączne oddziaływanie o największej skali przemieszczeń do pracy w Gdańsku, Gdyni i Sopocie obejmuje w sumie 17 gmin.



**Rys. 13.13 Intensywność przyjazdów do pracy w Trójmieście**

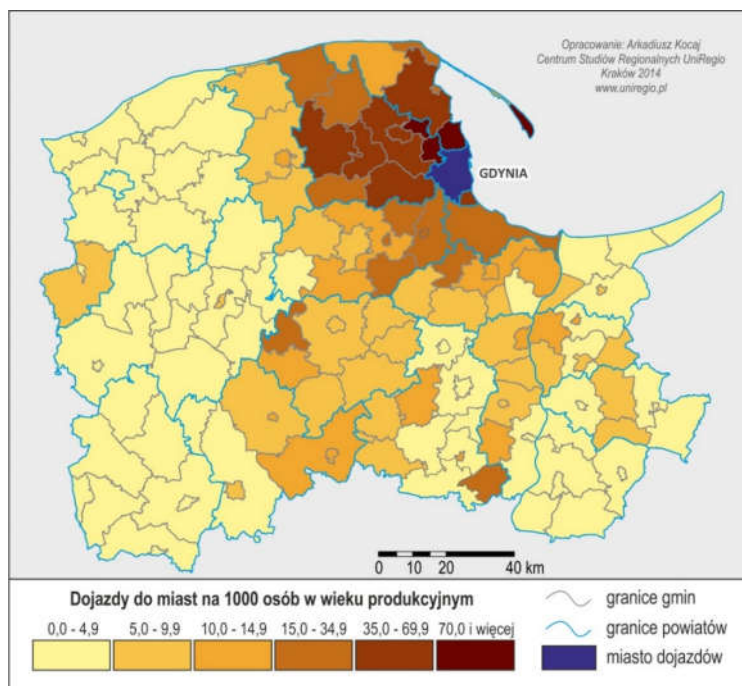
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

<sup>51</sup> Wartość graniczną strefy najbardziej intensywnych dojazdów do pracy przyjęto zgodnie z projektem Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z dnia 18 Listopada 2014 r.)  
[http://www.mir.gov.pl/aktualnosci/polityka\\_rozwoju/Documents/ROZPORZADZENIE\\_27112014\\_.pdf](http://www.mir.gov.pl/aktualnosci/polityka_rozwoju/Documents/ROZPORZADZENIE_27112014_.pdf)



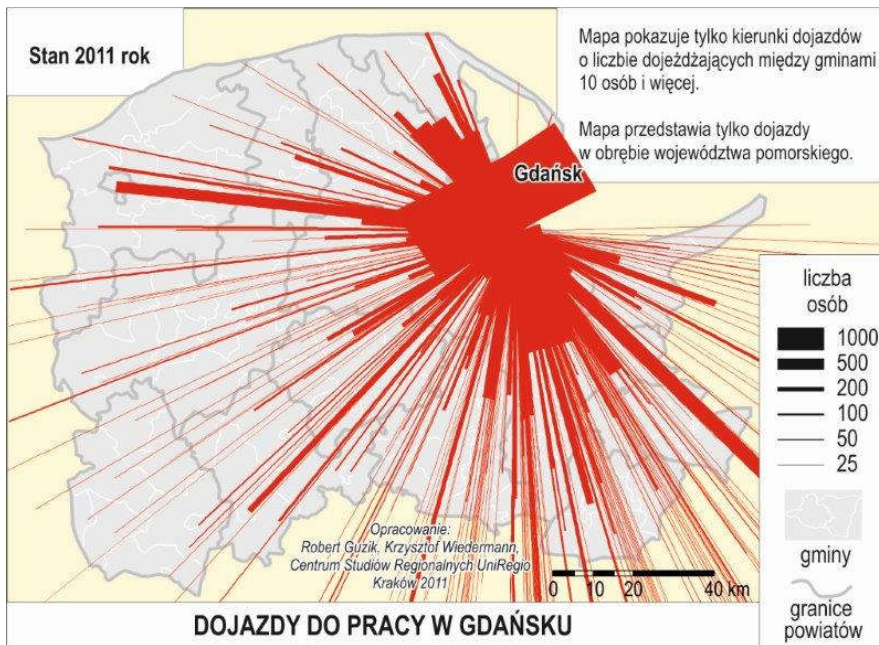
**Rys. 13.14 Intensywność przyjazdów do pracy w Gdańsku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



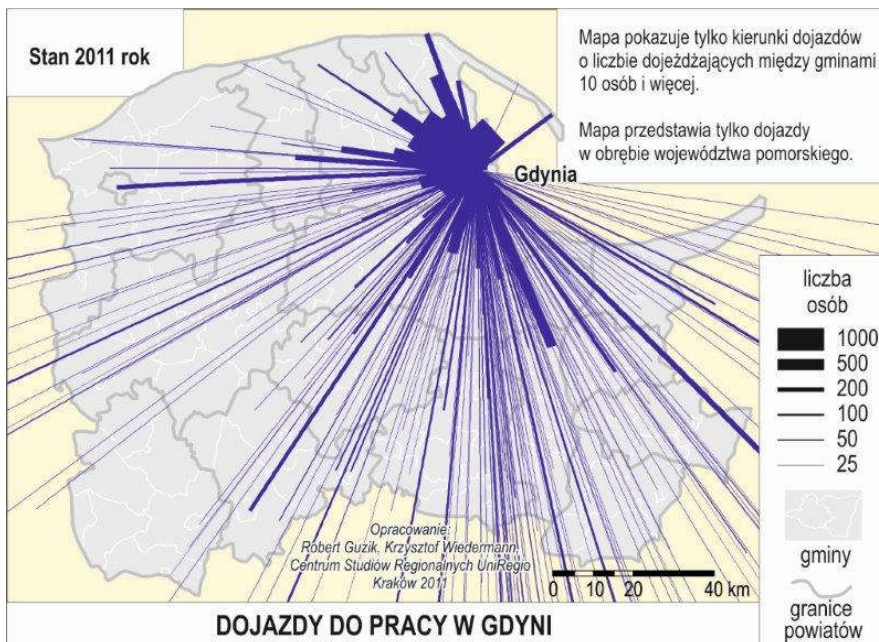
**Rys. 13.15 Intensywność przyjazdów do pracy w Gdyni**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



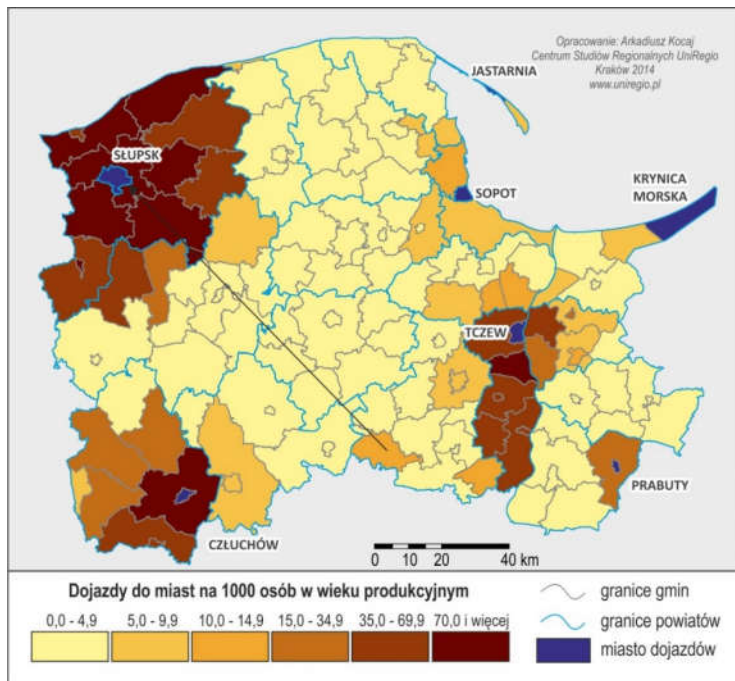
Rys. 13.16 Skala i kierunki dojazdów do pracy do Gdańska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 13.17 Skala i kierunki dojazdów do pracy do Gdyni

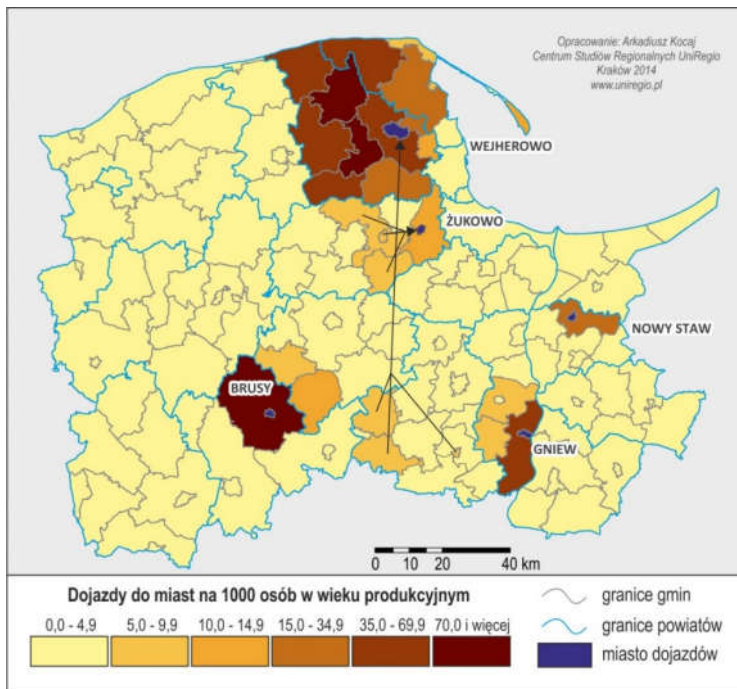
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



**Rys. 13.18 Intensywność przyjazdów do pracy w Słupsku, Tczewie, Sopocie, Człuchowie, Prabutach, Jastarni i Krynicy Morskiej**

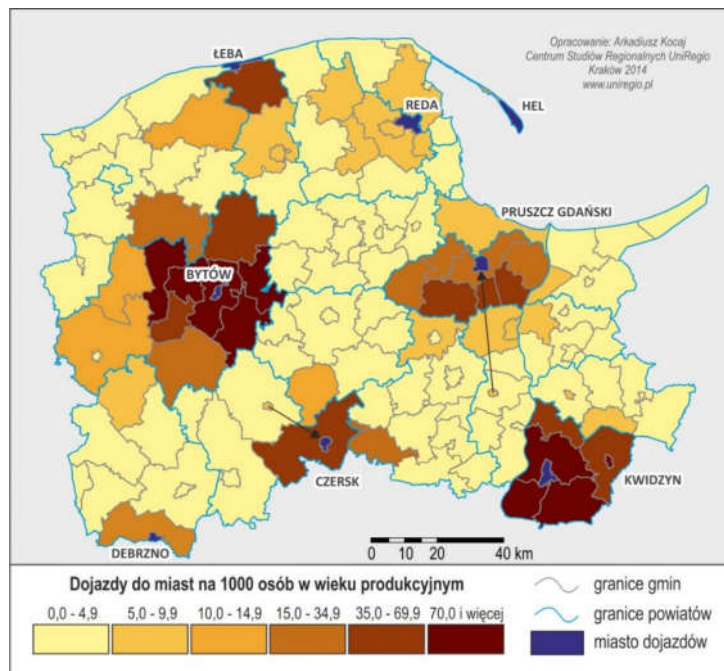
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Stosunkowo rozległy jest również zasięg oddziaływania Słupska, który obejmuje cały powiat słupski i sięga także do północnej części powiatu bytowskiego, w szczególności zalicza się do niego gmina Trzebielino (rys. 13.18). Strefa najbardziej intensywnych dojazdów do pracy w Słupsku obejmuje 6 gmin. Tak duży obszar oddziaływania słupskiego rynku pracy wynika z tego, że jest to największy ośrodek miejski w tej części województwa bez większej konkurencji ze strony innych miast – najbliższe położone Łębork i Bytów są kilkukrotnie mniejsze. Przykładami oddziaływania rynków pracy większych ośrodków miejskich na mniejsze miasta są położone na północ od Gdyni ośrodki tzw. Małego Trójmiasta. Rumia i Reda nie odgrywają większej roli jako miejsca pracy dla mieszkańców okolicznych gmin (rys. 13.20 i 13.21). Natomiast strefa oddziaływania większego od nich Wejherowa obejmuje w największym stopniu gminy zachodniej części powiatu wejherowskiego – zwłaszcza Luzino i Gniewino (rys. 13.19). Na południe od aglomeracji trójmiejskiej wyraźny jest silny wpływ Gdańska, który „zasysa” pracowników z tej części województwa. Widoczne to jest w zasięgu strefy przemieszczeń do pracy w Pruszczu Gdańskim, które przesunięta jest w kierunku południowym (rys. 13.20).



Rys. 13.19 Intensywność przyjazdów do pracy w Wejherowie, Brusach, Gniewie, Nowym Stawie i Żukowie

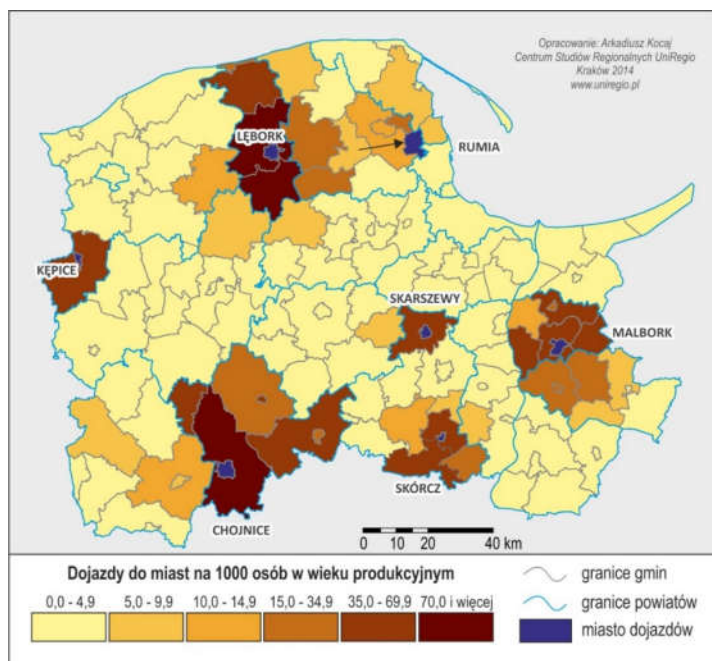
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 13.20 Intensywność przyjazdów do pracy w Bytowie, Kwidzynie, Pruszczu Gdańskim, Redzie, Łebie, Czerny, Debrznie i Helu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wpływy Gdańska widoczne są również w okolicach Tczewa – przebieg głównych wiązek infrastruktury drogowej i kolejowej w tej części województwa ułatwia dojazdy do stolicy regionu. Rezultatem tego jest słabsze oddziaływanie Tczewa, który nie jest w stanie zapewnić tak atrakcyjnych miejsc pracy jak Gdańsk. Skala intensywności dojazdów do pracy w Tczewie jest niższa niż innych ośrodków podobnej, a nawet mniejszej wielkości. Zasięg wpływów Tczewa, choć nieco osłabiony, dopasowany jest jednak do granic powiatu. Jedynie w północnej części przekracza Wisłę wchodząc na obszar powiatu malborskiego – obejmując także gminę Lichnowy (rys. 13.18).



**Rys. 13.21 Intensywność przyjazdów do pracy Chojnicach, Lęborku, Malborku, Rumi, Skórczu, Skarszewach i Kępicach**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

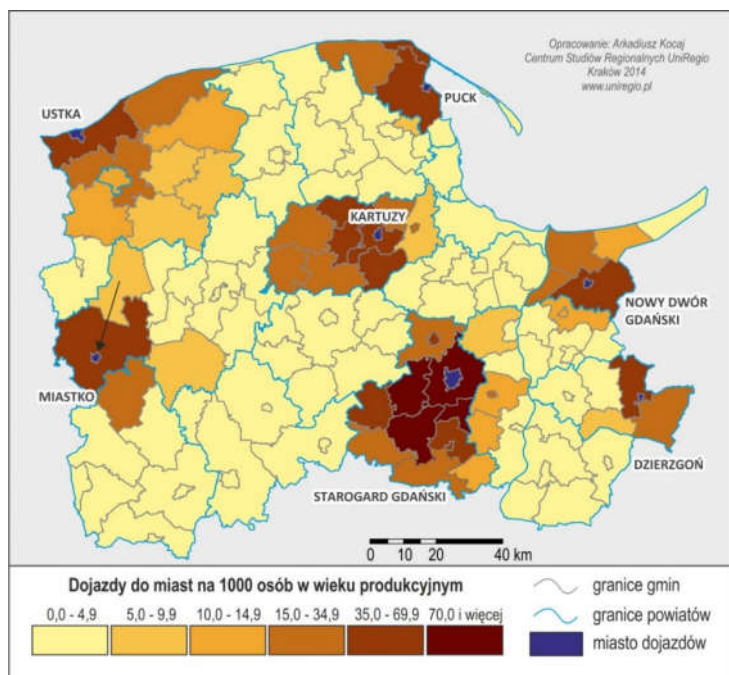
Dla większości miast powiatowych, wśród nich także dla tych omawianych powyżej, strefa dojazdów do pracy zawiera się w granicach powiatu. Oprócz Słupska obszary intensywnych dojazdów do pracy (pow. 70 dojeżdżających na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym) obejmujące swoim zasięgiem więcej niż jedną gminę odnotować można jeszcze w przypadku 5 miast powiatowych: Bytowa, Kwidzyna (rys. 13.20), Starogardu Gdańskiego (rys. 13.22), Lęborka (rys.13.21) i Kościerzyny (rys. 13.23). W przypadku Chojnic i Człuchowa obejmują one jedynie otaczające je gminy wiejskie (rys. 13.18 i 13.21). W tych powiatach dość duże znaczenie mają rynki pracy o lokalnym zasięgu w małych miastach: Brusach, Czersku, Debrznie i Czarnem. W przypadku Bytowa skala dojazdów do miasta jest wysoka we wschodniej części, a słabsza w zachodniej, gdzie widoczne jest ponadlokalne oddziaływanie Miastka (rys. 13.22). Powiat pucki, kartuski i nowodworski należy zaliczyć do



opisanych wcześniej obszarów, w których trójmiejski rynek pracy wywiera stosunkowo duży wpływ, osłabiając potencjał ośrodków powiatowych. W południowej części powiatu kartuskiego zaobserwować można dodatkowo oddziaływanie silniejszego ośrodka pracy w Kościerzynie.

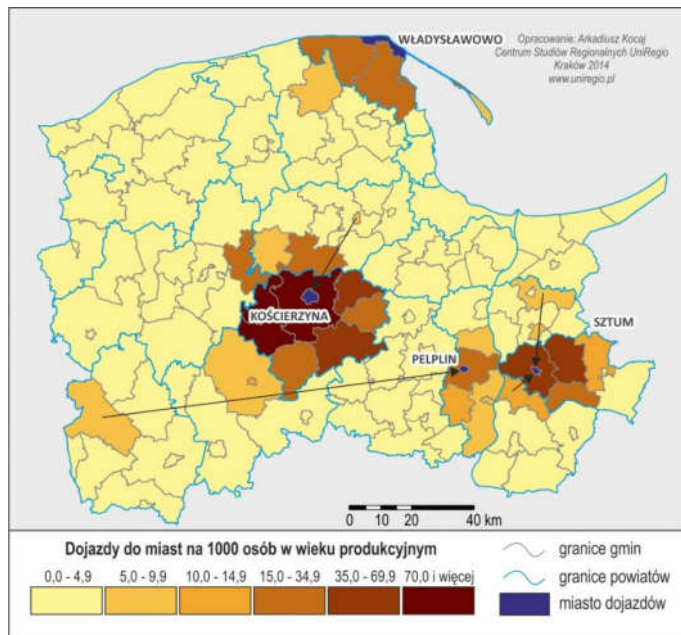
Nakładanie się oddziaływań różnych ośrodków widoczne jest również na Powiślu, gdzie jak już wspomniano sięgają również dość istotne powiązania z rynkiem pracy w stolicy województwa. W tym obszarze granice powiatów są najmniej zgodne z zasięgami ponadlokalnych rynków pracy miast powiatowych. Pracujący w Tczewie rekrutują się z zachodniej części powiatu malborskiego. Natomiast do Malborka część pracujących dojeżdża z sąsiedniego powiatu sztumskiego (rys. 13.21). Sam Sztum ma najsłabsze oddziaływanie, które jest w szczególności osłabione w części wschodniej powiatu (rys. 13.23). Jedynie zasięg dojazdów do pracy w Kwidzynie pokrywa się z granicami powiatu kwidzyńskiego.

Pozostałe mniejsze miasta mają odpowiednio mniejszy zasięg dojazdów do pracy, ograniczający się z reguły do jednej lub dwóch sąsiednich gmin. W zdecydowanej większości skala przemieszczeń do pracy w tych miastach jest na średnim lub niskim poziomie. Poziom 70 osób dojeżdżających na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym odnotowano jedynie w przypadku dojazdów mieszkańców części wiejskiej gminy Brusy do siedziby tej gminy (rys. 13.19).



**Rys. 13.22 Intensywność przyjazdów do pracy w Starogardzie Gdańskim, Kartuzach, Pucku, Nowym Dworze Gdańskim, Ustce, Miastku i Dzierzgoniu**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 13.23 Intensywność przyjazdów do pracy w Kościerzynie, Sztumie, Władysławowie i Pelplinie  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

### 13.3. Procesy suburbanizacji demograficznej i gospodarczej

Przestrzenny układ powiązań migracyjnych w województwie pomorskim jest stosunkowo stabilny na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat. Wyróżnić można trzy zwarte obszary o dodatnich wartościach salda migracji (rys.13.24). Pierwszy z nich obejmuje obszar kilkudziesięciu gmin, ciągnący się od okolic Trójmiasta na południe aż do granicy województwa. Najbardziej intensywne procesy migracyjne zachodzą jednak wokół samego Trójmiasta – w tej części województwa znajdują się gminy o najwyższych dodatnich wartościach wskaźnika salda migracji (tab. 13.5). W większości są to gminy, w których bardzo wysokie dodatnie saldo migracji odnotowano również w poprzednich okresach (Działek, 2012). W porównaniu z okresem 2007-2010 należy zwrócić uwagę na duży wzrost napływu ludności do trzech gmin o największej skali migracji w województwie tj. do gmin wiejskich Pruszcz Gdański i Kosakowo oraz do obszaru wiejskiego gminy miejsko-wiejskiej Żukowo. W pozostałych gminach sąsiadujących z Gdańskiem i Gdynią skala migracji nieco się zmniejszyła. Na południe od omawianego obszaru rozciąga się strefa o mniejszej intensywności zjawisk migracyjnych, w której to jednak napływ mieszkańców nadal przeważa nad ich odpływem.

Pozostałe dwa skupiska gmin, gdzie odnotowano w analizowanym okresie przyrost migracyjny, są zdecydowanie mniejsze i obejmują kilka jednostek administracyjnych: pierwszy wokół Słupska (widoczny również w poprzednich okresach) oraz drugi ciągnący się od Malborka po Kwidzyn (wcześniej obszar z przeważającym odpływem ludności).

**Tab. 13.5 Gminy województwa pomorskiego o najwyższych i najniższych wartościach salda migracji w latach 2011-2013**

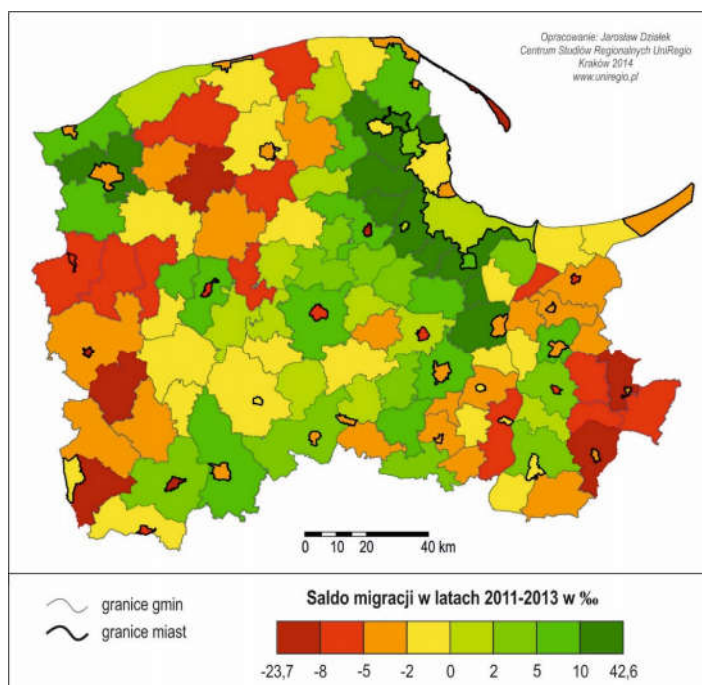
gminy	saldo migracji 2011-2013 w ‰	gminy	saldo migracji 2011-2013 w ‰
Pruszcz Gdański (w)	42,6	Trzebielino (w)	-7,5
Kosakowo (w)	41,6	Dzierzgoń (wmw)	-8,2
Żukowo (wmw)	28,9	Potęgowo (w)	-8,2
Wejherowo (w)	17,7	Miastko (mmw)	-8,5
Kolbudy (w)	16,6	Kartuzy (mmw)	-9,1
Reda (m)	15,8	Człuchów (m)	-9,4
Przodkowo (w)	13,5	Prabuty (wmw)	-9,7
Szemud (w)	13,4	Jastarnia (m)	-10,2
Tczew (w)	12,6	Koczała (w)	-11,1
Słupsk (w)	11,6	Czarne (wmw)	-14,2
Pszczółki (w)	11,4	Hel (m)	-23,7

Uwagi: (m) – gmina miejska, (w) – gmina wiejska, (mmw) – miasto w gminie miejsko-wiejskiej, (wmw) – obszar wiejski gminy miejsko-wiejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Obszary o wysokich ujemnych wartościach salda migracji koncentrują się natomiast we wschodniej i zachodniej części województwa. Obejmują one powiaty człuchowski, bytowski, lęborski oraz część słupskiego. Wysokie wartości odnotowano również we wschodniej części powiatów malborskiego i kwidzyńskiego. Podobnie jak w poprzednich analizowanych okresach, w latach 2011-2013 gminą o największym ubytku ludności na skutek migracji jest miasto Hel.

Bardziej szczegółowy obraz stosunków migracyjnych przynosi analiza typów migracyjnych, która uwzględnia wartości czterech wskaźników opisujących ruchy wędrownicze ludności: współczynnik napływu (N), który określa stosunek ludności napływowej (liczbę zameldowań) do ludności zamieszkującej dany obszar; współczynnik odpływu (O), który opisuje stosunek ludności, która opuściła dany obszar (liczba wymeldowań) w stosunku do ogółu ludności zamieszkującej ten obszar; saldo migracji (S) stanowiący różnicę pomiędzy współczynnikiem napływu a współczynnikiem odpływu oraz współczynnik mobilności (M, inaczej współczynnik ruchliwości), który określa, jaki odsetek ludności zmienił miejsce zamieszkania, stanowi zatem sumę współczynników napływu i odpływu. Wartości współczynników dla każdej z jednostek porównywane są z wartościami średnimi dla całego województwa dla tego samego okresu (w przypadku salda migracji poziom odniesienia stanowi wartość 0) (tab. 13.6). Umożliwia to określenie specyfiki ruchu migracyjnego poszczególnych gmin i ich części na trzech wymiarach: a) obszar bardziej imigracyjny (napływowy) bądź emigracyjny (odpływowy), b) obszar bardziej wypychający (ponadprzeciętny odpływ ludności) bądź przyciągający (ponadprzeciętny napływ ludności), c) obszar bardziej zasiedlony (mobilność mieszkańców poniżej średniej wojewódzkiej) bądź mobilny (mobilność powyżej średniej).



**Rys.13.24 Saldo migracji w gminach woj. pomorskiego w latach 2011-2013**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

**Tab. 13.6 Typy migracyjne gmin i części gmin woj. pomorskiego w latach 2011-2013**

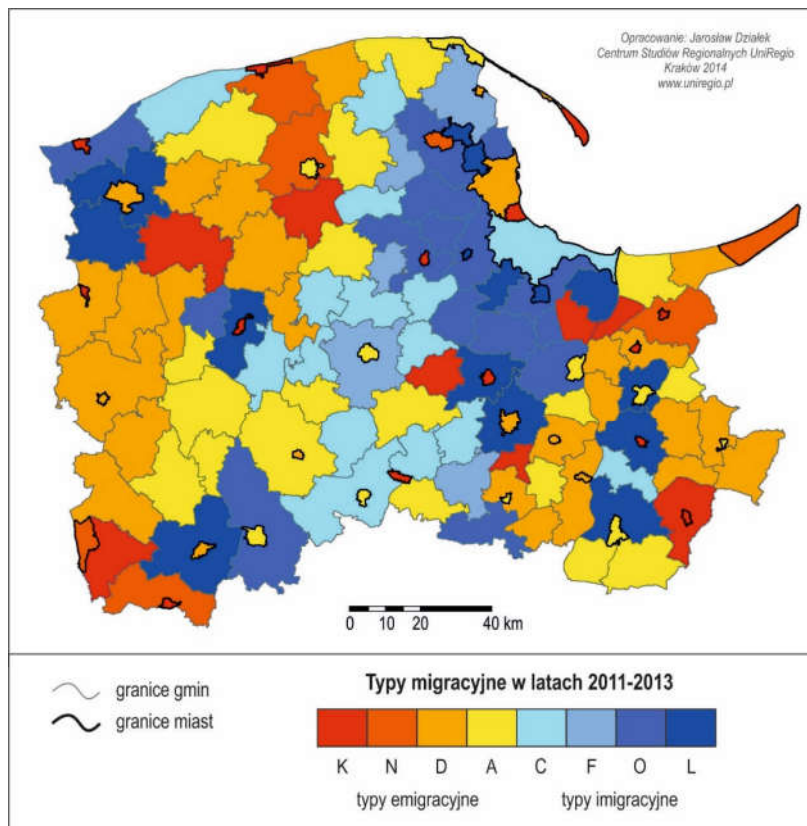
typy migracyjne		współczynniki:				liczba jednostek administracyjnych		
		na- plywu	od- plywu	saldo migracji	mobil- ności	miasta	obszary wiejskie	razem
<b>L</b>	imigracyjny, wysoce mobilny	$N > X_{\text{sr}}$	$O > X_{\text{sr}}$	$S > 0$	$M > X_{\text{sr}}$	4	11	15
<b>O</b>	imigracyjny, mobilny przyciągający	$N > X_{\text{sr}}$	$O < X_{\text{sr}}$	$S > 0$	$M > X_{\text{sr}}$	0	15	15
<b>F</b>	imigracyjny, zasiedziały przyciągający	$N > X_{\text{sr}}$	$O < X_{\text{sr}}$	$S > 0$	$M < X_{\text{sr}}$	0	5	5
<b>C</b>	imigracyjny, wysoce zasiedziały	$N < X_{\text{sr}}$	$O < X_{\text{sr}}$	$S > 0$	$M < X_{\text{sr}}$	1	14	15
<b>N</b>	emigracyjny, wysoce mobilny	$N > X_{\text{sr}}$	$O > X_{\text{sr}}$	$S < 0$	$M > X_{\text{sr}}$	3	4	7
<b>K</b>	emigracyjny, mobilny wypychający	$N < X_{\text{sr}}$	$O > X_{\text{sr}}$	$S < 0$	$M > X_{\text{sr}}$	14	8	22
<b>D</b>	emigracyjny, zasiedziały wypychający	$N < X_{\text{sr}}$	$O > X_{\text{sr}}$	$S < 0$	$M < X_{\text{sr}}$	10	23	33
<b>A</b>	emigracyjny, wysoce zasiedziały	$N < X_{\text{sr}}$	$O < X_{\text{sr}}$	$S < 0$	$M < X_{\text{sr}}$	10	18	28
<b>typy imigracyjne razem</b>						5	45	50
<b>typy emigracyjne razem</b>						37	53	90

Uwagi: typologia została dokonana dla gmin miejskich, wiejskich oraz części miejskich i wiejskich gmin miejsko-wiejskich w odniesieniu do wartości średnich dla województwa.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Obszary o najwyższej intensywności ruchów migracyjnych, które można identyfikować z obszarami suburbanizacji, klasyfikowane są jako typy L i O. W tych gminach i częściach gmin obserwowane są wysokie wartości współczynników napływu. W większości typ ten reprezentują obszary wiejskie we wspomnianych już obszarach wokół Trójmiasta i Słupska, a także wokół mniejszych miast regionu: Bytowa, Człuchowa, Chojnic, Skarszew, Starogardu Gdańskiego, Malborku,

Sztumu i Kwidzyna (rys. 13.25). Typy F i C reprezentują obszary, gdzie intensywność migracji jest mniejsza – są to z reguły społeczności zasiedlałe, skąd nie następuje duży odpływ mieszkańców. Do tego typu należą atrakcyjne krajobrazowo gminy powiatu kościerskiego, chojnickiego i starogardzkiego, położone już w dalszej odległości od dużych miast regionu, ale zapewniające jeszcze dobrą dostępność, lepszą niż wschodnia część województwa.



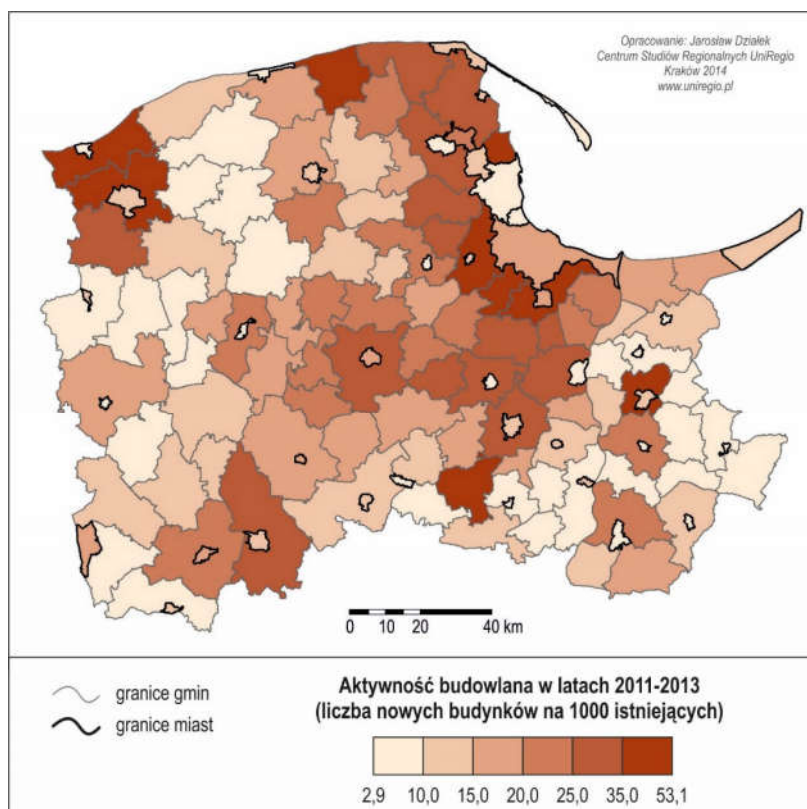
**Rys. 13.25 Typy migracyjne gmin woj. pomorskiego w latach 2011-2013**

Uwagi: objaśnienia typów migracyjnych w tab. 13.6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Miasta województwa pomorskiego reprezentują w większości typy imigracyjne, z których więcej osób wyjeżdża niż przyjeżdża. Wyjątkiem są małe i średnie miasta strefy podmiejskiej Trójmiasta: Reda, Rumia, Żukowo i Pruszcz Gdański, z których odpływ ludności do sąsiadujących obszarów wiejskich wyrównywany jest jeszcze większym napływem mieszkańców z dwóch największych miast regionu: Gdańska i Gdyni. Gminy wiejskie reprezentujące typy emigracyjne położone są w zachodniej (za wyjątkiem okolic Słupska) oraz we wschodniej (za wyjątkiem okolic Malborka i Kwidzyna) częściach województwa. W porównaniu z poprzednimi okresami zmniejszyła

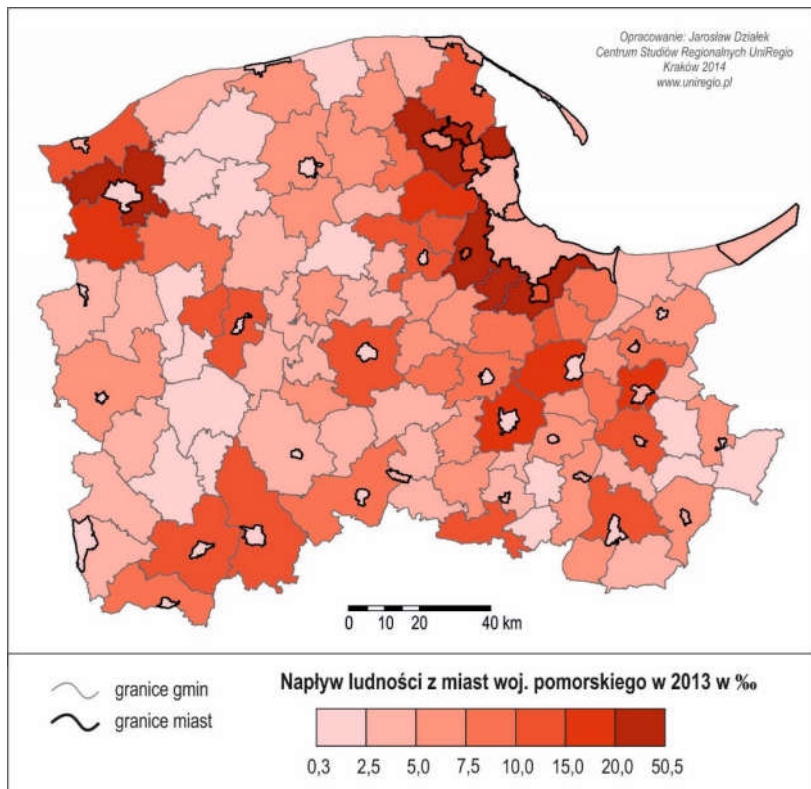
się liczba gmin reprezentujących typy imigracyjne, co może świadczyć o zmniejszeniu się intensywności i zasięgu ruchów migracyjnych.



**Rys. 13.26 Aktywność budowlana w gminach woj. pomorskiego w latach 2011-2013**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Skala przemieszczeń ludności koresponduje dobrze z poziomem aktywności budowlanej (rys. 13.26). W obszarach o pozytywnym saldzie migracji, gdzie skala napływu ludności jest największa zaobserwować można największą liczbę nowo oddawanych budynków w odniesieniu do istniejących zasobów mieszkaniowych. Widoczne jest to wokół wszystkich wymienionych wcześniej dużych i średnich ośrodków miejskich, a w szczególności wokół Trójmiasta i Słupska. Stosunkowo wysoka aktywność budowlana widoczna jest także w niektórych atrakcyjnych krajobrazowo obszarach nadmorskich i pojeziernych, gdzie powstają tzw. drugie domy (tab. 13.7). Obserwowany jest jednak spadek średniej rocznej aktywności budowlanej w latach 2011-2013 w porównaniu z poprzednio badanym okresem 2008-2010. Największe spadki odnotowano w niektórych gminach strefy podmiejskiej Trójmiasta (m.in. gminy wiejskie Pruszcz Gdański, Wejherowo, Kolbudy, Szemud). Najniższa aktywność budowlana widoczna jest w gminach wschodniej i zachodniej części województwa, w których saldo migracji jest ujemne.



Rys. 13.27 Współczynnik napływu ludności z miast woj. pomorskiego w 2013 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

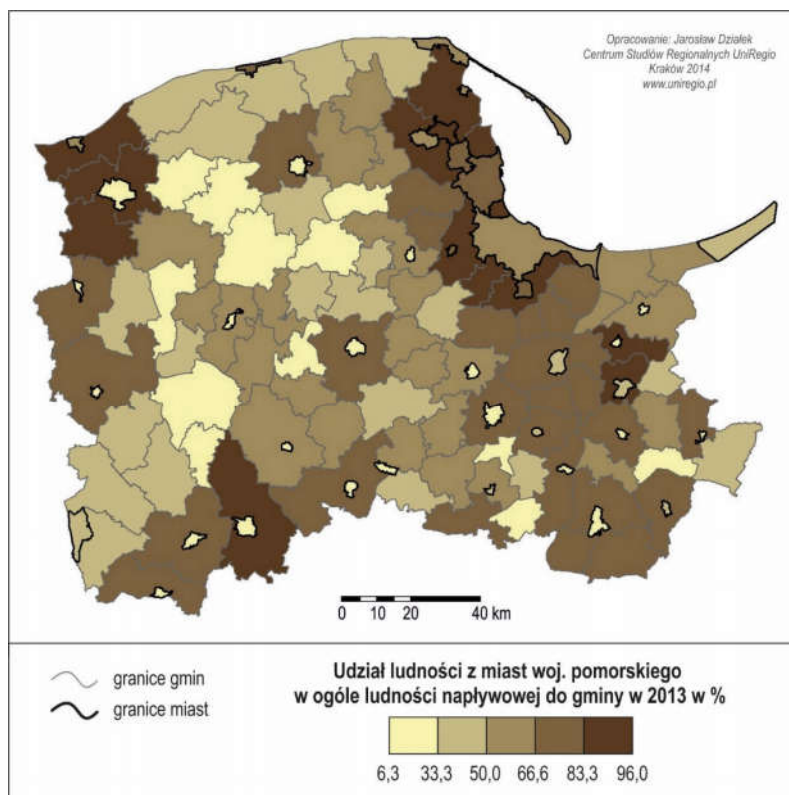
Tab. 13.7 Gminy województwa pomorskiego o najwyższej aktywności budowlanej w latach 2011-2013 w porównaniu z okresem 2008-2010

gmina / część gminy	liczba nowych budynków oddanych do użytku na 1000 istniejących budynków		wzrost / spadek aktywności budowlanej w %
	średnia w latach 2008-2010	średnia w latach 2011-2013	
Żukowo (wmw)	49,4	53,1	7,5
Choczewo (w)	58,0	42,9	-26,0
Pruszcz Gdański (w)	63,5	42,8	-32,7
Uszka (w)	37,1	42,4	14,4
Kosakowo (w)	46,5	42,1	-9,4
Kolbudy (w)	53,0	40,7	-23,1
Słupsk (w)	37,3	38,6	3,7
Malbork (w)	37,4	38,1	1,9
Lubichowo (w)	31,9	37,0	16,2
Pszczółki (w)	39,0	33,1	-15,2

Uwagi: (m) – gmina miejska, (w) – gmina wiejska, (mmw) – miasto w gminie miejsko-wiejskiej, (wmw) – obszar wiejski gminy miejsko-wiejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Dotychczasowe analizy obejmowały ogół przemieszczeń ludności do gmin województwa pomorskiego. By jednak zobrazować skalę suburbanizacji należy przyrzeć się kierunkom przemieszczeń wyłącznie ludności miejskiej. W tym celu wykorzystano dwie charakterystyki tych ruchów migracyjnych w oparciu o szczegółowe dane GUS za 2013 rok: współczynniki napływu ludności z miast województwa pomorskiego we wszystkich gminach regionu (liczba napływającej ludności miejskiej na 1000 dotychczasowych mieszkańców gminy lub jej części) (rys. 13.27) oraz udział napływającej ludności z miast w stosunku do ogółu ludności, która zameldowała się w danej gminie lub w jej części (rys.13.28).



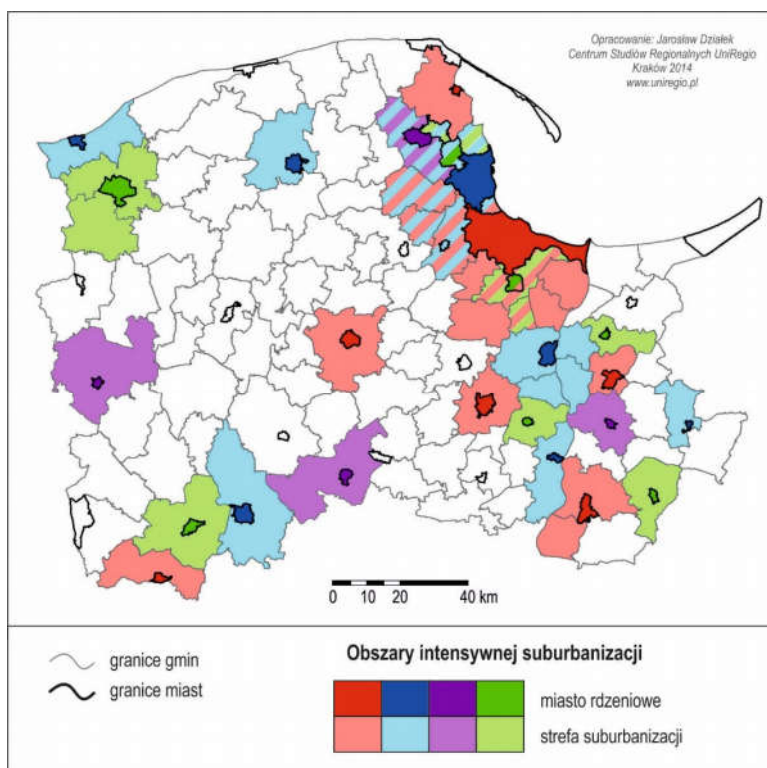
**Rys. 13.28 Udział ludności pochodzącej z miast woj. pomorskiego w ludności napływowej do gmin w 2013 roku**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Znaczące przemieszczenia ludności miejskiej do otaczających obszarów wiejskich widoczne są wokół większości miast województwa o liczbie ludności powyżej 20 tys. mieszkańców. Stosunkowo wysoki poziom napływu ludności miejskiej widoczny jest również wokół mniejszych miast, m.in. Czerska, Debrzna, Miastka, Sztumu, Nowego Stawu. Obszarami, gdzie ludność miejska stanowi



zdecydowaną większość ludności napływowej są gminy otaczające Trójmiasto i Słupsk, a także pojedyncze gminy wokół Chojnic, Malborka i Nowego Stawu.



**Rys. 13.29 Obszary intensywnej suburbanizacji wokół miast woj. pomorskiego w 2013 roku**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Po nałożeniu obu map, tj. kombinacji wysokich wartości współczynnika napływu ludności z miast województwa pomorskiego (pow. 5%) oraz wysokiego udziału tej ludności w ludności napływowej (pow. 2/3) wyznaczone zostały strefy intensywnej suburbanizacji wokół miast regionu, w których skala i udział ludności miejskiej jest najbardziej znaczący (rys. 13.29). Największy jest zasięg trójmiejskiej strefy podmiejskiej, na który nakładają się także przemieszczenia ludności z małych i średnich miast tej strefy tj. Rumi, Wejherowa i Pruszcz Gdański. W części środkowej tej strefy znajdują się gminy Żukowo, Przdkowo i Szemud, w których osiedlają się zarówno mieszkańcy Gdańska, jak i Gdyni. Trójmiejska strefa podmiejska ma swoje przedłużenie dalej na południe po obu brzegach Wisły: od Tczewa przez Starogard Gdański i Pelplin po Gniew (w tym obszarze duże znaczenie dla natężenia procesów migracyjnych może mieć otwarcie autostrady A4) oraz od Nowego Stawu i Malborka po Kwidzyn. Dwie kolejne strefy zawierające więcej niż 1 gminę obejmują obszar wokół Słupska i Ustki w północno-zachodniej części województwa oraz obszar wokół Debrzyna, Człuchowa, Chojnic i Czarska w południowo-zachodniej części województwa.

## 14. Delimitacja obszarów funkcjonalnych

*Robert Guzik*

### 14.1. Określenie zaplecza i rangi usługowej miast – na podstawie ciężarów transportowych

Ustalenie granic obszarów obsługi miast oraz określenie wielkości ich zaplecza usługowego umożliwia wykorzystanie modelu potencjału i grawitacji. Poprzez określenie kierunków i skali ciężarów możliwe jest ustalenie proporcji w jakich mieszkańcy poszczególnych miejscowości ciążą do ośrodków usługowych, a następnie po ich zsumowaniu według ośrodków ciężenia, określenie wielkości ich zaplecza lub inaczej ujmując – ich potencjału usługowego. Wynik dla wszystkich miast przedstawia tabela 14.1, a także mapa (rys. 14.1). W tabeli pokazano rangę ośrodków, liczbę ciężających osób w roku 2014 i 2011 a także dynamikę 2011-2014.

Wyróżniono także liczbę osób ciężających z miejscowości o silnych i bardzo silnych ciężeniach do danego miasta, co jest informacją dość istotną – gdyż bardziej precyzyjnie pokazuje potencjał usługowy badanych miast – gdyż rozłączne podzielenie wszystkich mieszkańców województwa pomiędzy miasta nie oddaje w pełni ich potencjału usługowego. Istotna jest także częstotliwość połączeń i odległość. Mieszkańcy miejscowości położonej 10 minut od miasta, do którego jest kilkadziesiąt kursów na dobę, zapewne bardziej liczą się do potencjału usługowego niż analogiczna liczba osób, ale zamieszkująca peryferyjnie położoną miejscowość połączoną z miastem kilkoma kursami na dobę. Największa różnica między potencjałem usługowym określonym dla wszystkich mieszkańców, względem potencjału uwzględniającego tylko osoby zamieszkujące w miejscowościach o silnych ciężeniach do badanego miasta, występuje w obszarach peryferyjnych o niskiej częstotliwości połączeń i ogólnie słabej dostępności komunikacyjnej. Najbardziej jest to widoczne w przypadku Bytowa, do którego, bez uwzględniania jakości ciężarów, przypisano 42 tys. osób. Jeśli jednak

z liczby tej wykluczy się osoby mieszkające w miejscowościach o słabych i bardzo słabych ciężeniach do Bytowa pozostanie tylko 24,2 tys. Inne miasta o dużej różnicy w wartościach obu mierników to Brusy, Czarna Woda, Czersk, Człuchów, Dzierżoń, Debrzno, Kartuzy, Miastko, Skórcz, Żukowo.

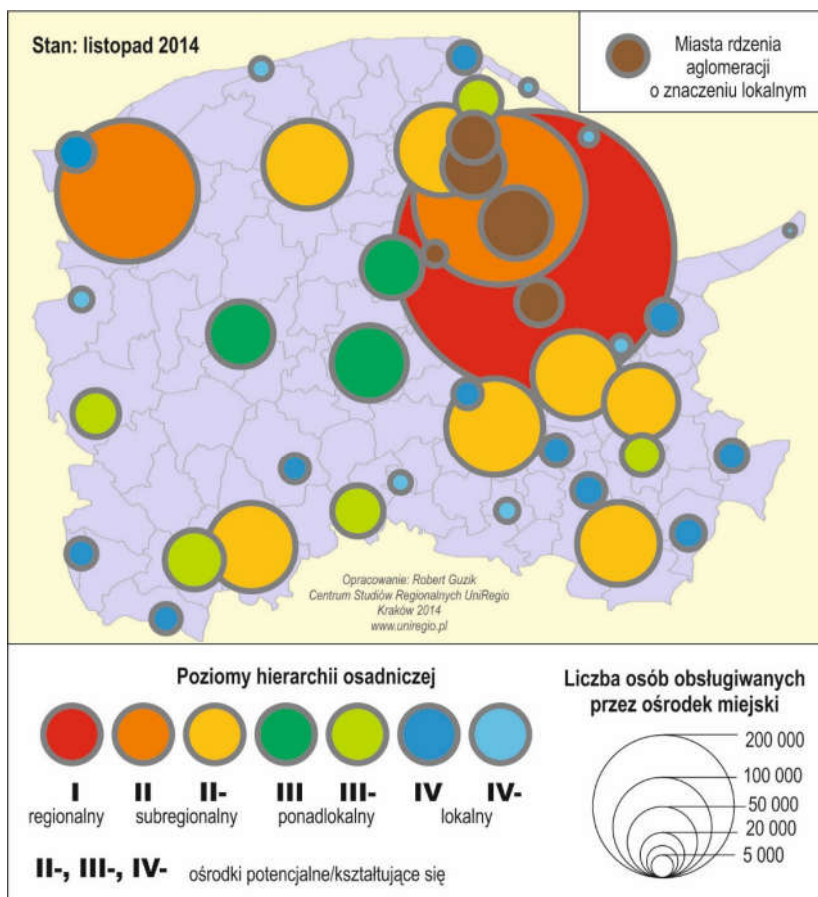
**Tab. 14.1 Ranga i znaczenie miast województwa pomorskiego i ich potencjał według liczby osób ciężących (model potencjału i grawitacji)**

Miasto	Ranga	Wielkość ciężenia do miasta w osobach			Zmiana 2011=100
		ogółem w 2014 roku	w tym o silnych powiązaniach	ogółem w 2011 roku	
GDANSK	I	771 300	687 819	714 258	108
Gdynia	II	299 400	294 141	306 288	98
Słupsk	II	194 898	169 834	193 312	101
Starogard Gdański	II-	92 114	77 942	94 976	97
Wejherowo	II-	80 268	64 457	86 060	93
Chojnice	II-	76 529	56 443	80 155	95
Lębork	II-	75 401	57 974	75 961	99
Tczew	II-	74 569	67 290	73 409	102
Kwidzyn	II-	67 082	60 472	69 350	97
Malbork	II-	54 146	47 524	58 550	92
Kościerzyna	III	55 429	37 996	59 118	94
Bytów	III	42 036	24 285	45 319	93
Sopot	AGLOM	39 971	39 188	32 774	122
Rumia	AGLOM	38 584	37 761	34 260	113
Kartuzy	III	36 394	22 142	55 656	65
Człuchów	III-	34 303	20 984	32 234	106
Czersk	III-	25 664	10 245	23 246	110
Reda	AGLOM	24 300	23 398	27 390	89
Miastko	III-	21 277	12 968	23 393	91
Puck	III-	20 454	15 755	23 848	86
Pruszcz Gdański	AGLOM	20 196	17 786	23 196	87
Sztum	III-	15 946	12 529	20 419	78
Ustka	III-	13 483	12 695	13 206	102
Nowy Dwór Gdański	IV	11 731	8 330	13 432	87
Gniew	IV	10 651	9 008	12 922	82
Prabuty	IV	10 639	7 697	10 715	99
Władysławowo	IV	9 508	8 666	13 568	70
Dzierżoń	IV	9 450	6 075	9 969	95
Pelplin	IV	9 127	7 361	9 822	93
Czarne	IV	8 792	6 253	8 756	100
Debrzno	IV	8 407	5 328	7 056	119
Skarszewy	IV	7 942	5 731	6 793	117
Brusy	IV	7 694	4 904	9 634	80
Żukowo	AGLOM	5 677	3 101	6 719	84
Skórcz	IV-	4 884	2 299	5 847	84
Kępice	IV-	4 664	3 357	4 786	97
Łeba	IV-	4 313	3 066	4 406	98
Czarna Woda	IV-	4 209	2 839	3 658	115
Nowy Staw	IV-	3 696	3 166	3 634	102
Hel	IV-	2 749	2 353	2 925	94
Jastarnia	IV-	2 320	1 816	2 162	107
Krynica Morska	IV-	1 042	924	793	131

AGLOM – miasta aglomeracji Trójmiejskiej o znaczeniu lokalnym.

Źródło: opracowanie własne.

Analiza wielkości ciężarów pozwala na ustalenie hierarchii usługowej ośrodków. Miastem o największym zapleczu usługowym jest Gdańsk, który na dodatek powiększył to zaplecze w stosunku do 2011 roku, co zawdzięcza z jednej strony bezwzględnej poprawie własnej dostępności przejawiającej się m.in. większą częstotliwością kursów, ale także relatywnej poprawie dostępności. Wszędzie, gdzie pogorszyła się ogólna dostępność do miasta lokalnego i powiatowego przy braku zmian w dostępności do Gdańska, to jego udział jako ośrodka przyciągającego rośnie. Ciężenie do danego miasta wynika bowiem nie tylko z siły jego oddziaływania, lecz także z braku innych oddziaływań.



**Rys. 14.1 Zaplecze usługowe miast i poziomy hierarchii osadniczej**

Źródło: opracowanie własne.

Następny poziom hierarchii zajmują Gdynia i Słupsk, które z pewnością są silnymi ośrodkami subregionalnymi. Następne w hierarchii miasta mają ponad dwukrotnie mniejsze obsługiwane zaplecza i jako takie mogą być co najwyżej uznane jako ośrodki aspirujące do funkcji subregionalnych (kształtujące się), a tak naprawdę są silnymi ośrodkami ponadlokalnymi. Do grupy tej należą

Starogard Gdański, Wejherowo, Chojnice, Lębork, Tczew i Kwidzyn oraz Malbork. Wszystkie te miasta mogą się pochwalić wskaźnikiem ponad 50 tys. obsługiwanych mieszkańców, w tym z miejscowości o silnych i bardzo silnych ciężeniach<sup>52</sup>. Ośrodki ponadlokalne (grupa III i III-) to pozostałe miasta powiatowe, ale także Miastko i Czersk, których zaplecze ludnościowe dla obu mierników przekracza 10 tys. mieszkańców a ciężenia przekraczają granice własnego powiatu – ten ostatni warunek wykluczył z tego poziomu Ustkę, która jest silnym ośrodkiem lokalnym. Ostatnia grupa miast to ośrodki lokalne (grupa IV i IV-), o niskim potencjale usługowym najczęściej ograniczonym do swojej gminy. Warto zwrócić uwagę, że zaliczono do tej grupy jedno miasto powiatowe – Nowy Dwór Gdański, który ma bardzo małe zaplecze, dla którego pozostaje ośrodkiem usługowym, co wynika zarówno z faktu, że sam jest niewielkim miastem, jak i położenia w pobliżu dużych, silnie przyciągających sąsiadów – Gdańska, Elbląga i Malborka.

Sąsiedztwo konkurencyjnych ośrodków wywarło też silny wpływ na kształt i wielkość zaplecza usługowego Człuchowa (bliskość Chojnic), Sztumu (bliskość Malborka) czy miast położonych w obszarze metropolitalnym Trójmiasta (np. Puck, Kartuzy, Pruszcz Gdański). Funkcjonowanie tych miast jako ośrodków usługowych będzie warunkowane integracją w ramach układów aglomeracyjnych Człuchów–Chojnice, Sztum–Malbork. Drugi z wymienionych układów ma mniejsze szanse na dynamiczny rozwój, gdyż jest ograniczany przez konkurencję silnych sąsiadów (Elbląg, Tczew, Kwidzyn).

Odnosząc wielkość zaplecza usługowego miast w 2014 roku w stosunku do 2011 roku dają się zauważyć dwie różnice. Po pierwsze rośnie pozycja Gdańska, o czym wspomniano wyżej, a po drugie zauważalny jest wzrost wielkości zaplecza dla najmniejszych miast o peryferyjnym położeniu (np. Czarne, Debrzno, Krynica Morska). Można to przypisać ogólnemu pogorszeniu dostępności tych ośrodków skutkujące tym, że same mniej ciążą do swoich miast powiatowych – wtedy zachodzi większe domknięcie ciężarów w obrębie własnej gminy. Tylko w nielicznych przypadkach – na przykład Skarszew – jest to wynik poprawy dostępności.

## **14.2. Delimitacja regionów miejskich**

Przedstawiony w poprzednim rozdziale model ciężarów może być także wykorzystany do przeprowadzenia rozłącznej delimitacji obszarów obsługi miast na różnych poziomach hierarchii usług. Obszary te mogą być także określone jako regiony miejskie. Obszary obsługi wyznaczono na

---

<sup>52</sup> Zaliczono tutaj także Malbork, który w zakresie liczby obsługiwanych osób z miejscowości o silnych powiązaniach nie spełnia warunku 50 tys. ciężących osób, ale wszystkie mierniki ma bardzo zbliżone do miast grupy II- i znacząco większe niż miasta ponadlokalne (grupa III).

poziomie lokalnym (wokół każdego miasta) – rozdz. 14.2.1; poziomie ponadlokalnym (wokół miast powiatowych) – rozdz. 14.2.2 oraz na poziomie subregionalnym, regionalnym (miasta wojewódzkie) i ponadregionalnym (metropolie) – rozdz. 14.2.3. Obszary ciężarów wyznaczano na poziomie gmin (dla gmin miejsko-wiejskich odrębnie dla miasta i odrębnie dla części wiejskiej gminy), choć poprawniejszym sposobem delimitacji byłoby przeprowadzenie jej na poziomie wszystkich miejscowości, gdyż niektóre gminy są wewnętrznie silnie zróżnicowane pod względem ciężarów. Uśrednione ciężary dla gmin są wypadkową ciężarów poszczególnych miejscowości ważone ich liczbą mieszkańców. Ze względu na wielokierunkowość ciężarów, mimo że przeprowadzono rozłączną delimitację – każda gmina jest przypisana do obszaru tylko jednego miasta, to wskazywano także drugorzędne kierunki ciężarów. Należy mieć na uwadze, że niekiedy może to oznaczać, że cała gmina ciąży w dwóch kierunkach, ale także może wynikać z faktu, że tylko niektóre miejscowości ciążą do innego miasta.

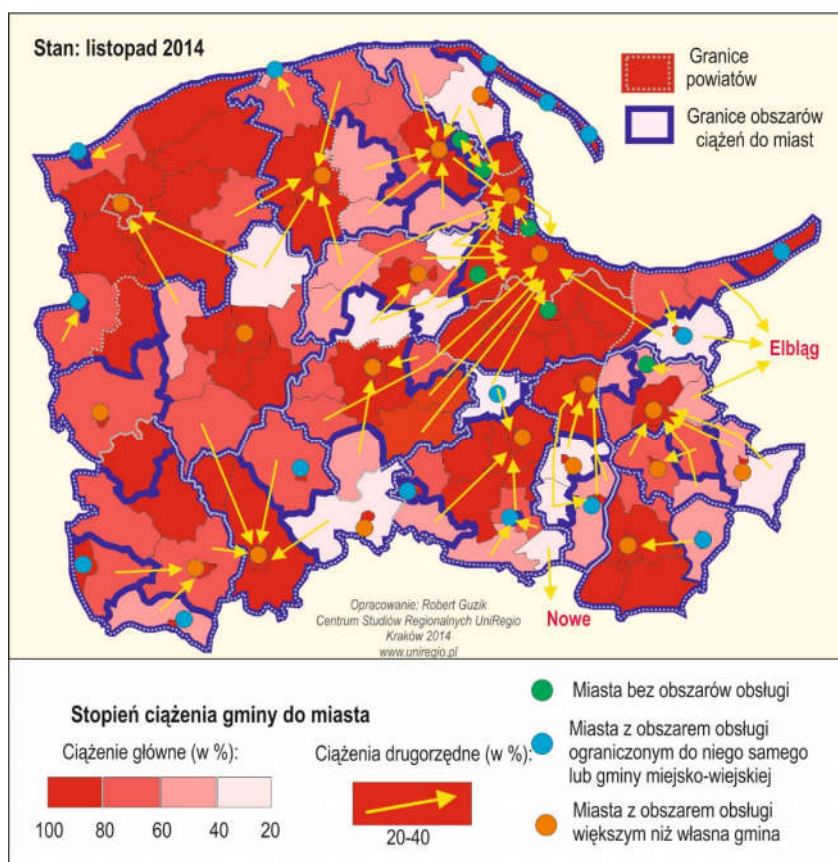
#### **14.2.1. Delimitacja obszarów obsługi miast na poziomie lokalnym i ponadlokalnym**

Delimitacja obszarów obsługi na poziomie lokalnym (rys. 14.2) pokazała, że istnieje cała grupa miast, które nie posiadają żadnego zewnętrznego względem swoich granic obszaru obsługi – spełniają funkcję ośrodka lokalnego tylko dla siebie – są to: Hel, Jastarnia, Władysławowo, Łeba, Ustka, Krynica Morska, Nowy Staw, Kępice, Skórcz i Czarna Woda. Nie wyznaczono obszarów obsługi także wokół ośrodków silnie zintegrowanych w ramach obszaru metropolitalnego Trójmiasta (Sopot, Rumia, Reda, Żukowo, Pruszcz Gdański). Ponadto wokół innych małych miast obszar obsługi rozciąga się tylko na część wiejską gminy, której są częścią: Debrzno, Czarne, Brusy, Skarszewy, Gniew, Pelplin, Prabuty oraz Nowy Dwór Gdański, który jest jedynym miastem powiatowym z tak ograniczonym obszarem obsługi na poziomie lokalnym. Wokół pozostałych miast wyznaczone obszary obsługi grupują co najmniej po dwie gminy i tutaj warto wskazać na miasta, które nie są ośrodkami powiatowymi, a których zaplecze czy ich funkcje usługowe rozciągają się także na sąsiadujące gminy wiejskie: Miastko, Czersk i Dzierzgoń.

Największe obszary obsługi na poziomie lokalnym wyróżniono wokół Słupska, Bytowa, Gdańska, Starogardu Gdańskiego oraz Lęborka. Wynika to z jednej strony z silnych ciężarów i powiązań (Gdańsk, Starogard Gdański) a z drugiej z małej gęstości sieci miejskiej i słabych połączeń (np. Bytów).

Obszary obsługi miast na poziomie lokalnym w stosunku do roku 2011 uległy niewielkim zmianom. To co warto odnotować to przesunięcie gminy Stężycza w powiecie kartuskim do obszaru obsługi Kościerzyny, gminy Linia w powiecie wejherowskim do obszaru obsługi Lęborka, a leżącej w powiecie gminy Karsin do obszaru obsługi Czerska.

Analiza drugorzędnych kierunków ciężarów pokazuje, że ośrodkami, które pełnią funkcję lokalne dla większej liczby gmin (na mapie rys. 14.2 zaznaczone jako ośrodki, do których zbiega się większa liczba żółtych strzałek), pokazuje, że skupiają się one wokół najważniejszych ośrodków miejskich regionu. Miasta, które najczęściej zostały wyróżnione jako drugorzędny kierunek ciężarów na poziomie lokalnym to: Gdańsk, Gdynia, Wejherowo, Lębork, Malbork, Chojnice, Starogard Gdański oraz leżący w województwie warmińsko-mazurskim Elbląg (wszystkie są drugorzędny kierunkiem ciężarów dla co najmniej 3 gmin wiejskich).



Rys. 14.2 Obszary obsługi miast na poziomie lokalnym

Źródło: opracowanie własne.

Ośrodkiem miejskim z obszarem obsługi na poziomie lokalnym w największym stopniu wykraczającym poza granice własnego powiatu<sup>53</sup> jest Gdańsk, który jest ośrodkiem lokalnym dla leżących w powiecie nowodworskim Sztutowa, Stegny i Ostaszewa a także dla wiejskiej części gminy Żukowo w powiecie kartuskim, gminy Nowa Karczma w powiecie kościerskim (oraz dla wszystkich gmin w powiecie gdańskim). Drugim takim ośrodkiem jest Lębork, który zapewnia obsługę na

<sup>53</sup> Tutaj nie uwzględniano specyficznej sytuacji powiatów grodzkich – bo gdyby uwzględnić ich odrębność to największy obszar i liczbę gmin poza swoim powiatem miałyby Gdańsk i Słupsk.

poziomie lokalnym dla położonych w powiecie wejherowskim gmin Lina i Łęczyce, a także jest drugorzędnym kierunkiem ciężarów dla gmin Czarna Dąbrówka (powiat bytowski), gminy Sierakowice (powiat kartuski) oraz gminy Potęgowo (powiat słupski). Trzecim takim ośrodkiem jest Czersk (ale przy ogólnie słabszych powiązaniach i ciężeniach), który jest ośrodkiem lokalnym dla leżącej w powiecie kościerskim gminy Karsin oraz gminy Osieczna (powiat starogardzki). Po jednej gminie z sąsiednich powiatów obsługują na poziomie lokalnym Słupsk (gmina Trzebielino – powiat bytowski); Miastko (gmina Koczała – powiat człuchowski); Tczew (gmina Lichnowy – powiat malborski); Malbork (gmina Stary Targ – powiat sztumski).

Na koniec warto zwrócić uwagę, że mimo iż delimitacja była prowadzona tylko na podstawie ciężarów w zakresie transportu publicznego, to pokazane zasięgi i kierunki powiązań są zgodne z tymi ukazanymi dla dojazdów do pracy (rozdz. 13.2) oraz do szkół (rozdz. 13.1), które w znacznej mierze uwarunkowane są dostępnością w systemie transportu publicznego. Gdyby tak nie było, to wyznaczone obszary obsługi byłyby wyłącznie funkcją odległości i wielkości przyciągających ośrodków i miały kształt okręgów wokół miast.

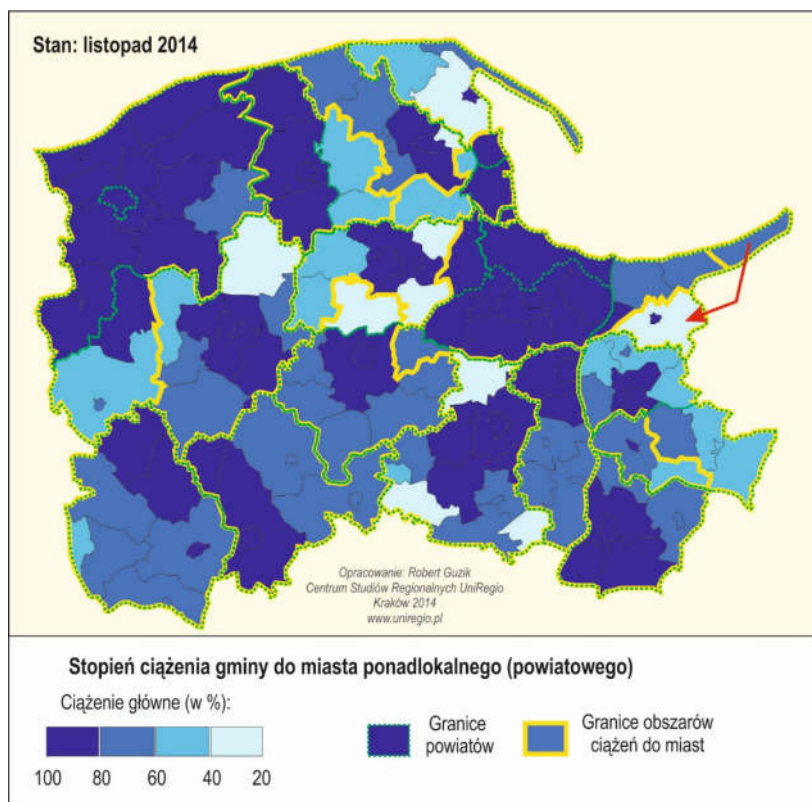
#### **14.2.2. Delimitacja obszarów obsługi miast na poziomie lokalnym i ponadlokalnym**

Przecinanie obszarów ciężarów granicami powiatowymi, a więc ich funkcjonalne niedopasowanie jest również dobrze widoczne w zakresie ciężarów do ośrodków ponadlokalnych (miasta powiatowe) (rys. 14.3). Procedurę wyznaczania obszarów obsługi na poziomie ponadlokalnym przeprowadzono analogicznie do tej dla miast na poziomie lokalnym, delimitując gminy województwa pomorskiego pomiędzy miasta o funkcjach powiatowych. Mapa obszarów obsługi na poziomie ponadlokalnym w znacznym stopniu pokrywa się z mapą obszarów na poziomie lokalnym – ze zmianami w obszarach delimitowanych wcześniej do małych lokalnych miast, które na tym etapie należało przypisać do najlepiej powiązanego z nimi miasta powiatowego.

Ciążenie gmin do dwóch lub większej liczby ośrodków powiatowych – przejawiające się na mapie niższą wartością ciężaru głównego (<80%) – nie powinno być interpretowane ani jako niedopasowanie ciężarów, ani jako słabość głównego ośrodka a jedynie jako wynik tranzytowego położenia gmin i bogactwa relacji i powiązań funkcjonalnych. Widać to wyraźnie na granicy obszaru metropolitalnego Trójmiasta – na przykład w powiatach wejherowskim, kartuskim i puckim, gdzie gminy mimo dość dobrych połączeń ze swoim miastem powiatowym, mają także bardzo dobre połączenia z Trójmiastem i innymi miastami obszaru metropolitalnego a to skutkuje wielokierunkowością połączeń i ciężarów, a dzięki temu ciężar główny ma niższą wartość, ale nie uprawnia to do wyciągania wniosków co do dostępności czy jakości połączeń.



Jeżeli jednak jakaś gmina ciąży bardziej do innego miasta powiatowego niż stolica powiatu, do którego administracyjnie ona należy, wtedy można to interpretować jako niedopasowanie podziału administracyjnego do faktycznych ciężarów i powiązań. Sytuacja taka ma miejsce m.in. w zachodniej części powiatu bytowskiego, gdzie gminy Trzebielino i Miastko mają lepsze połączenia i wykazują większe ciężenia do Słupska niż Bytowa; w powiecie sztumskim, gdzie poza gminami Sztum i Mikołajki Pomorskie – trzy pozostałe gminy (Stary Targ, Dzierzgoń, Stary Dzierzgoń) ciążą do Malborka oraz w zachodniej części powiatu wejherowskiego z gminami Linia i Łęczycze ciążącymi bardziej do Lęborka niż Wejherowa.



Rys. 14.3 Obszary obsługi miast na poziomie ponadlokalnym (powiatowym)

Źródło: opracowanie własne.

Największy powierzchniowo obszar obsługi na poziomie ponadlokalnym występuje wokół Słupska. Jest to zarazem jeden z największych tego typu obszarów w Polsce. Konsekwencją tego są znaczne odległości z najbardziej odległych gmin do miasta usługowego. Stwarza to z jednej strony możliwość a z drugiej strony być może konieczność wzmacniania funkcji ponadlokalnych w Miastku, które mogłoby pełnić takie funkcje dla swojej gminy i gminy Koczała z powiatu człuchowskiego (podobnie jak na poziomie lokalnym).

Obecnie żadna z gmin województwa pomorskiego nie ciąży na poziomie ponadlokalnym w większym stopniu do ośrodków w ościennych województwach niż do ośrodków miast województwa pomorskiego. W 2011 były dwie takie gminy – Czarne ciążące do Szczecinka oraz Stary Dzierzgoń, który ciążył do Elbląga.

### 14.2.3. Delimitacja obszarów obsługi miast na poziomie subregionalnym i regionalnym

Wyznaczenie obszarów obsługi miast na poziomie subregionalnym wiąże się z koniecznością przyjęcia listy takich ośrodków, a jest to o tyle trudne, że poziom ten nie ma odpowiednika w podziale administracyjnym. W niniejszym opracowaniu wykorzystano listę ośrodków subregionalnych z opracowania badania prowadzonego przez nas w 2011 roku – wtedy kierowano się wielkością zaplecza usługowego tych miast a także dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego. Jako miasta o randze co najmniej subregionalnej uznano w województwie pomorskim: Gdańsk, Gdynię, Słupsk, Chojnice oraz Starogard Gdański. W badaniu uwzględniono także leżące w sąsiednich województwach Elbląg i Grudziądz, do których odnotowano silne ciążenia z pogranicznych gmin badanego regionu.



Rys. 14.4 Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym

Źródło: opracowanie własne.

Podział województwa według ciężarów do ośrodków subregionalnych zaprezentowano na mapie (rys. 14.4), przy czym nie pokazano tutaj siły tych ciężarów a jedynie ich kierunki. Dokładne określenie stopnia ciężaru, jak to miało miejsce w przypadku delimitacji obszarów obsługi na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, byłoby bardzo trudne co wynika z faktu, że z wielu miejscowości nie ma żadnych bezpośrednich połączeń do miast subregionalnych. W takich przypadkach (braku bezpośrednich połączeń) kierowano się ciężarami z miast do których z badanej miejscowości były połączenia. Dla gmin, które miały zbliżoną dostępność do dwóch miast subregionalnych, zaznaczono także ciężar do drugiego ośrodka subregionalnego.

Największy obszar obsługi wyznaczono wokół Gdańska<sup>54</sup>, który jest ośrodkiem subregionalnym dla powiatów gdańskiego, kartuskiego, kościerskiego, tczewskiego i większości gmin powiatów sztumskiego, malborskiego a także nowodworskiego. Strefa obsługi subregionalnej Gdańska powiększyła się względem delimitacji w 2011 roku, co z jednej strony wynika z nieznacznej poprawy dostępności Gdańska i zachodzących procesów metropolizacji przestrzeni, a z drugiej pogarszania się połączeń do innych miast subregionalnych. Przykładem obu procesów może być gmina Stary Dzierżgów, gdzie uruchomiono 3 bezpośrednie połączenia do Gdańska a jednocześnie pogorszyła się dostępność zarówno do Elbląga, jak i do Olsztyna. Poszerzenie obszaru oddziaływania Gdańska jako ośrodka subregionalnego widać przede wszystkim w strefach przenikania się wpływów (ciężarów do dwóch ośrodków). W stosunku do roku 2011 strefa ta poszerzyła się o północną część powiatu kwidzyńskiego, wschodnią część powiatu sztumskiego oraz pojedyncze gminy powiatów starogardzkiego oraz bytowskiego. W przypadku powiatu kwidzyńskiego jest to także efekt otwarcia mostu na Wiśle i pojawienia się dzięki temu nowych bezpośrednich połączeń autobusowych do Gdańska, przy jednoczesnym regresie połączeń kolejowych do Grudziądza, który dzięki bliskiemu położeniu pozostaje głównym kierunkiem ciężaru. Powiaty lęborski, wejherowski i pucki w całości delimitowano jako ciężące do Gdyni, choć tak naprawdę w pewnym stopniu Gdańsk, do którego dojeżdża część mieszkańców tych powiatów, także pełni dla nich funkcje subregionalne. Nie zaznaczono tego na mapie kierując się zasadą, że przypisywano gminy do miast subregionalnych leżących bliżej i nie dopuszczano sytuacji, że inne miasto subregionalne jest położone tranzytowo „po drodze”. Dotarcie z powiatów puckiego, czy wejherowskiego do Gdańska wiąże się oczywiście z przejazdem przez Gdynię (transportem publicznym).

Drugim co do powierzchni obszarem obsługi na poziomie subregionalnym może pochwalić się Słupsk – obejmuje on poza powiatem słupskim północno-zachodnią część powiatu bytowskiego oraz

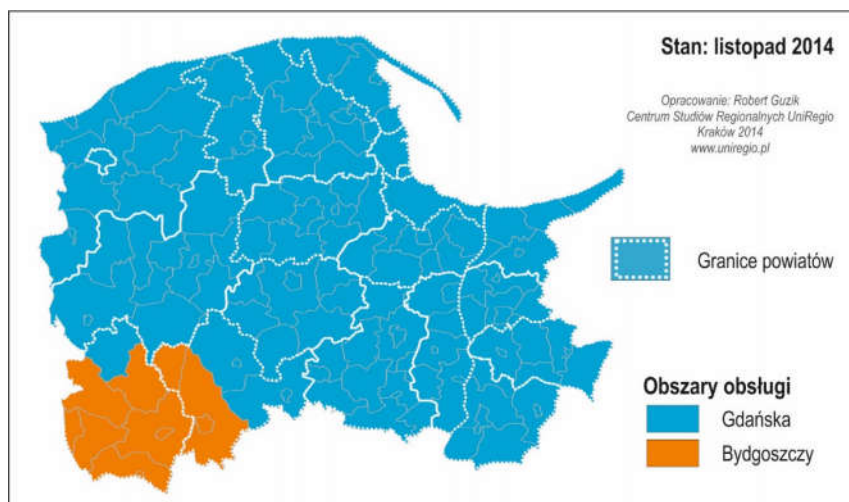
---

<sup>54</sup> Gdańsk przede wszystkim pełni funkcje ponadregionalne i regionalne. Niemniej pełni też funkcję w zakresie usług niższego rzędu, stąd delimitowano wokół niego obszary obsługi na poziomie subregionalnym, ponadlokalnym i lokalnym.

gminę Koczała w powiecie człuchowskim. W stosunku do roku 2011 wpływy Słupska uległy nieznacznemu osłabieniu i tak Słupsk przestał być głównym kierunkiem ciężenia na poziomie subregionalnym dla gmin Łeba i Wicko w powiecie lęborskim oraz gminy wiejskiej Bytów (powiat bytowski).

Obszar obsługi Starogardu Gdańskiego jako ośrodka subregionalnego ograniczony jest jedynie do gmin powiatu starogardzkiego, a wskazanie go jako drugiego kierunku ciężenia dla gminy Czersk jest pochodną jego położenia na trasie łączącej Czersk (i Chojnice) z Gdańskiem. Oznacza to, że Starogard Gdański nie pełni funkcji subregionalnych i trudno będzie w tej części województwa wykreować taki ośrodek gdyż zarówno Starogard Gdański, jak i Tczew leżą zbyt blisko Gdańska, Malbork – Elbląga a Kwidzyn i Kościerzyna mają zbyt małe zaplecze ludnościowe dla wykształcenia i utrzymania funkcji subregionalnych.

Na koniec warto zwrócić uwagę, co już sygnalizowano wyżej, że względem sytuacji w 2011 roku nieznacznemu ograniczeniu uległ zasięg wpływu Elbląga, co ma związek z ograniczaniem liczby kursów przez PKS Elbląg wykonywanych na trasach łączących Elbląg z miejscowościami powiatów sztumskiego i malborskiego.



**Rys. 14.5 Obszary obsługi miast na poziomie regionalnym**

Źródło: opracowanie własne.

W zakresie ciężarów do miast regionalnych (rys. 14.5) niemal cały obszar województwa znalazł się w strefie najlepszej dostępności do Gdańska. Jedynie Chojnice, a także gminy bezpośrednio ciężące do Chojnic, wykazują lepsze połączenia do Bydgoszczy niż do Gdańska. Warto podkreślić, że przewaga dostępności do Bydgoszczy w tym obszarze względem Gdańska jest niewielka. Inna

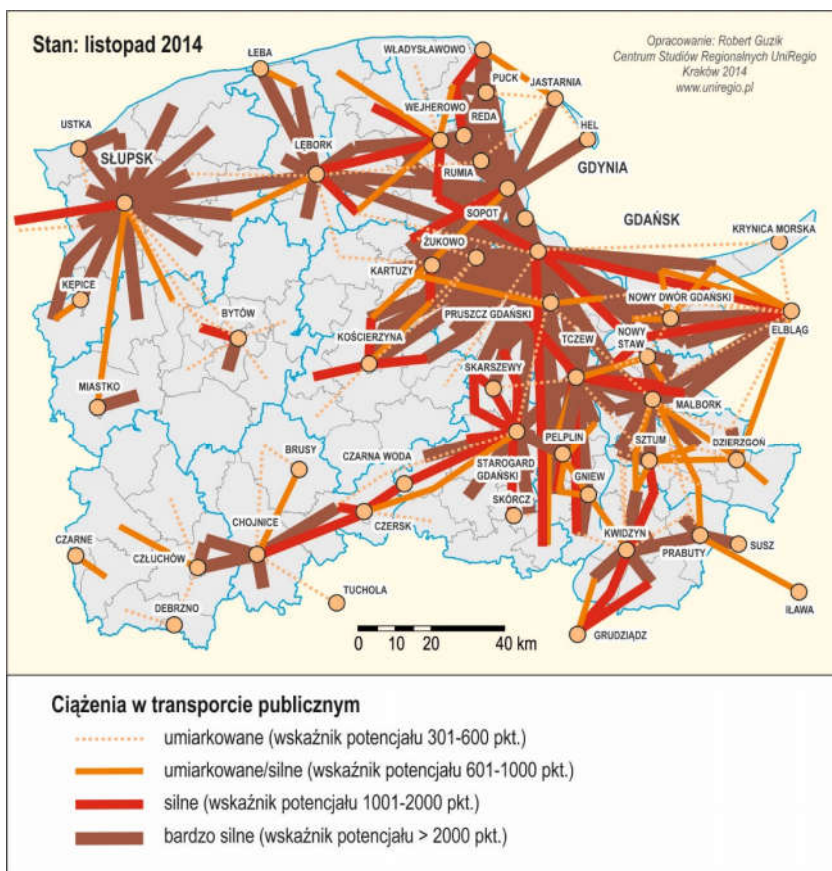
interesująca zmiana względem stanu w 2011 roku jest zmiana zasięgu ciężarów do Gdańska we wschodniej części regionu, gdzie gmina Stary Dzierzgoń posiadała lepsze powiązania z Olsztynem niż z Gdańskiem, a dla gminy Dzierzgoń przewaga dostępności do Gdańska nad dostępnością do Olsztyna była niewielka. Obecnie dzięki poprawie połączeń do Gdańska przy jednoczesnym ich pogorszeniu w kierunku Olsztyna granica ciężarów przesunęła się co najmniej na granicę województwa, o ile nie dalej. Przedstawione zmiany ciężarów na poziomie regionalnym należy ocenić pozytywnie zwłaszcza w kontekście spójności terytorialnej województwa pomorskiego.

Na poziomie ponadregionalnym wszystkie gminy ciężar bardziej do Gdańska niż innych ośrodków ponadregionalnych (Poznań, Warszawa), co również ma pozytywny wpływ na kształtowanie się spójności terytorialnej regionu.

### **14.3. Delimitacja obszarów funkcjonalnych miast**

Jako obszary funkcjonalne miast rozumiane są zwarte strefy wyróżnione na poziomie gminnym, które cechują się ponadprzeciętną gęstością relacji i powiązań, jakie je wiążą z miastem rdzeniem. Najdokładniejsza metoda ich wyznaczenia – czyli delimitacji – powinna być oparta na analizie faktycznych powiązań i relacji – na przykład dojazdów do pracy, do szkół czy też połączeń w systemie transportu publicznego. Niedostatek takich danych sprawia, że w praktyce często wykorzystywane są różnego rodzaju wskaźniki, które są na ogół wysoko skorelowane z takimi powiązaniem i mogą służyć za swoiste przybliżenie. Przykładem są wskaźniki proponowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (MIiR) oparte na poziomie przedsiębiorczości, aktywności budowlanej czy też dochodów budżetów gminnych jako udział w podatku PIT, itp. W niniejszym opracowaniu nie istnieje konieczność ich stosowania, gdyż zebrano dane i przeprowadzono analizy faktycznych powiązań i na podstawie wskaźników dla czterech typów relacji przestrzennych przeprowadzono delimitację funkcjonalnych obszarów miejskich (FOM). Takie podejście wiąże się z koniecznością przyjęcia pewnych wartości progowych, powyżej których można przyjąć że te relacje mają na tyle odpowiednią gęstość, aby cechujące się nimi gminy można było delimitować jako wchodzące w skład FOM. W obrębie każdego wskaźnika przyjęto dwie wartości progowe: wartość wyższą – oznaczającą spełnienie kryterium, oraz niższy próg pozwalający wyróżnić dany wskaźnik a tym samym odznaczającą się nim gminę jako potencjalnie wchodzącą w skład FOM. Na przykład, dla dojazdów do pracy przyjęto, że jeśli z danej gminy wyjeżdża 60 i więcej osób na 1000 osób w wieku produkcyjnym do miasta rdzenia FOM, to kryterium dojazdów do pracy jest spełnione i pozwala na delimitowanie danej gminy do określonego FOM. Jeśli mieści się w przedziale 40-59 osób dojeżdżających, to gmina jest klasyfikowana jako potencjalnie wchodząca w obręb delimitowanego

FOM. Wyróżnianie niższego progu ma związek z przyjęciem, że gminy nie muszą spełniać kryteriów dla wszystkich czterech wskaźników a mogą spełniać na przykład tylko dla 3, lub dwóch przy dwóch pozostałych właśnie na poziomie potencjalnym.



Rys. 14.6 Ciężenia w systemie transportu publicznego województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne.

Posiadanie dwóch poziomów wskaźnika pozwala na większą elastyczność przy procesie delimitacji. Warto pamiętać, że sztywne jednopoziomowe kryteria nie zawsze dobrze przystają do zastanej rzeczywistości. Dla przykładu przyjęcie zgodnie z wytycznymi MIIIR dojazdów do pracy tylko w kierunku miasta rdzenia może w sytuacji silnej suburbanizacji gospodarczej sprawić, że gminy, do których będą silne dojazdy z miasta nie zostałyby delimitowane jako leżące w FOM. Wskaźniki suburbanizacji osadniczej będą działać tylko do czasu wyczerpania terenów budowlanych lub mogą być niespełniane w czasach kryzysów gospodarczych (osłabienie aktywności budowlanej). Dojazdy do szkół są silnie zależne od rozmieszczenia placówek – w przypadku wybranych gmin wiejskich, gdzie zlokalizowane są zespoły szkół ponadgimnazjalnych – dojazdy z nich do miasta rdzenia będą o wiele

słabsze niż z gmin, które szkół nie mają. Dlatego postanowiono posługiwać się dwoma poziomami wskaźników a dla finalnej delimitacji przyjąć różne warianty kombinacji ich spełnienia, tak aby wynik badania nie był efektem przyjęcia zbyt sztywnych ram. Wartości progowe, a także rozkład wartości dla gmin, które brano pod uwagę przy delimitacji zawarto w tabeli 14.2.

Tab. 14.2 Delimitacja FOM

MIASTO - węzeł FOM	Ciążące do FOM gminy	NTS	Dojazdy szkolne	Dojazdy praca	Migracje	Ciążenia komunikacyjne	TYP	WERYDYKT	
Uwaga: przy wskaźnikach w pierwszej kolumnie podano wartość wskaźnika a w kolumnie obok (prawa strona) czy wartość ta spełnia założone kryterium delimitacji			Liczba dojeżdżających uczniów na 1000 osób w wieku 16-19 lat (2014 rok)	Liczba wyjeżdżających do pracy z gminy do miasta rdzenia na 1000 mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym (2011 rok, dane NSP)	wskaźnik zameldowań na 1000 mieszkańców gminy przyjmującej (2013 rok)	Ważony wskaźnik połączeń (2014 rok)			
<b>Wartość dla spełnienia kryterium TAK</b>			<b>&gt;200</b>	<b>&gt; 60</b>	<b>&gt; 5</b>	<b>&gt; 40</b>			
<b>Wartość dla spełnienia kryterium - Potencjalne</b>			<b>&gt;100 i &lt; 200</b>	<b>&gt; 40 i &lt; 60</b>	<b>&gt; 1 i &lt; 5</b>	<b>&gt; 20 i &lt; 40</b>			
Bytów	Borzytuchom	6224101012	606 TAK	117 TAK	11 TAK	25 POT	3xTAK 1xPot	TAK	
	Bytów	6224101025	683 TAK	163 TAK	10 TAK	27 POT	3xTAK 1xPot	TAK	
	Czarna Dąbrówka	6224101032	438 TAK	66 TAK	1 POT	NIE	inne	POT	
	Kolczygłowy	6224101042	315 TAK	75 TAK		NIE	inne	POT	
	Lipnica	6224101052	552 TAK		NIE	NIE	3 x NIE	NIE	
	Parchowo	6224101072	782 TAK	99 TAK	2 POT	NIE	inne	POT	
	Studzienice	6224101082	737 TAK	87 TAK	2 POT	NIE	inne	POT	
Chojnice	Tuchomie	6224101102	610 TAK	55 POT		22 POT	inne	POT	
	Brusy	6224102023	408 TAK		NIE	40 POT	2 x NIE 1 x pot	NIE	
	Chojnice	6224102011	582 TAK		TAK	500 TAK	3xTAK 1xNIE	TAK	
	Czersk	6224102043	176 POT		NIE	2 POT	93 TAK	inne	POT
	Człuchów - miasto	6224103011	52 POT		NIE	NIE	93 TAK	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Człuchów - wiejska	6224103032	91 POT		NIE	2 POT	NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Koczala	6224103052	124 POT		NIE	NIE	NIE	3 x NIE	NIE
Czersk	Konarzyny	6224102052	791 TAK	44 POT	1 POT	21 POT	inne	POT	
	Przechlewo	6224103062	107 POT		NIE	NIE	3 x NIE	NIE	
	Czarna Woda	6224213011	210 TAK		NIE	2 POT	51 TAK	inne	POT
	Czersk	6224102045	470 TAK	60 POT	4 POT	46 POT	inne	POT	
Człuchów	Karsin	6224206032	438 TAK		NIE	1 POT	23 POT	inne	POT
	Osieczna	6224213072	357 TAK		NIE	NIE	NIE	3 x NIE	NIE
	Człuchów	6224103032	266 TAK	107 TAK	9 TAK	24 POT	3xTAK 1xPot	TAK	
	Debrzno	6224103043	222 TAK	42 POT		NIE	66 TAK	inne	POT
Trójmiasto	Przechlewo	6224103062	336 TAK		NIE	1 POT	NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Rzeczonica	6224103072	254 TAK		NIE	NIE	NIE	3 x NIE	NIE
	Cedry Wielkie	6224004022	458 TAK	116 TAK	7 TAK	58 TAK	4xTAK	TAK	
	Hel	6224011011	137 POT	97 TAK		NIE	112 TAK	inne	POT
	Kartuzy - miasto	6224005024		62 TAK	1 POT	120 TAK	inne	POT	
	Kartuzy - obszar w.	6224005025		52 POT	3 POT	31 POT	inne	POT	
	Kolbudy	6224004032	540 TAK	149 TAK	20 TAK	125 TAK	4xTAK	TAK	
	Kosakowo	6224011052	615 TAK	148 TAK	42 TAK	197 TAK	4xTAK	TAK	
	Krynica Morska	6224010011	163 POT		NIE	NIE	3 x NIE	NIE	
	Lichnowy	6224209032		47 POT	2 POT	35 POT	inne	POT	
	Luzino	6224015072		59 POT	2 POT	36 POT	inne	POT	
	Łęczycze	6224015082		57 POT	1 POT	46 POT	inne	POT	
	Morzeszczyn	6224214032		50 POT		NIE	36 POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Nowa Karczma	6224206072		51 POT	2 POT		NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Nowy Dw. Gd. – m.	6224010024		51 POT		NIE	69 TAK	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Nowy Staw – m.	6224209074		41 POT		NIE	NIE	3 x NIE	NIE
	Ostaszewo	6224010032	158 POT	72 TAK		NIE	24 POT	inne	POT
Pelplin – miasto	6224214044		42 POT		NIE	56 TAK	2 x NIE 1 x pot	NIE	
Pruszcz Gd. – m.	6224004011	353 TAK	126 TAK	9 TAK	907 TAK	4xTAK	TAK		
Pruszcz Gd. – w.	6224004042	355 TAK	118 TAK	25 TAK	106 TAK	4xTAK	TAK		
Przodkowo	6224005032		76 TAK	9 TAK		NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE	

MIASTO - węzeł FOM	Ciężące do FOM gminy	NTS	Dojazdy szkolne		Dojazdy praca		Migracje		Ciężenia komunikacyjne		TYP	WERYDYKT
Uwaga: przy wskaźnikach w pierwszej kolumnie podano wartość wskaźnika a w kolumnie obok (prawa strona) czy wartość ta spełnia założone kryterium delimitacji			Liczba dojeżdżających uczniów na 1000 osób w wieku 16-19 lat (2014 rok)		Liczba wyjeżdżających do pracy z gminy do miasta rdzenia na 1000 mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym (2011 rok, dane NSP)		wskaźnik zameldowań na 1000 mieszkańców gminy przyjmującej (2013 rok)		Ważny wskaźnik połączeń (2014 rok)			
Wartość dla spełnienia kryterium TAK			>200		> 60		> 5		> 40			
Wartość dla spełnienia kryterium - Potencjalne			>100 i < 200		> 40 i < 60		> 1 i < 5		> 20 i < 40			
	Przywidz	6224004052	463	TAK	123	TAK	7	TAK	31	POT	3xTAK 1xPot	TAK
	Pszczółki	6224004062	285	TAK	97	TAK	7	TAK	261	TAK	4xTAK	TAK
	Puck –w.	6224011072		NIE	61	TAK	3	POT	46	POT	inne	POT
	Puck – m.	6224011031	131	POT	51	POT	1	POT	206	TAK	inne	POT
	Reda	6224015011	353	TAK	144	TAK	12	TAK	454	TAK	4xTAK	TAK
	Rumia	6224015021	337	TAK	163	TAK	8	TAK	799	TAK	4xTAK	TAK
	Skarszewy – m.	6224213094		NIE	41	POT		NIE	27	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Smętowo Gr.	6224213112		NIE	69	TAK		NIE	23	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Somonino	6224005052		NIE	59	POT	2	POT	37	POT	inne	POT
	Stegna	6224010042	263	TAK	62	TAK	1	POT	31	POT	2x TAK 2x pot	TAK
	Subkowy	6224214052		NIE	50	POT		NIE		NIE	3 x NIE	NIE
	Suchy Dąb	6224004072	207	TAK	57	POT	5	TAK		NIE	inne	POT
	Szemud	6224015092	325	TAK	92	TAK	14	TAK	27	POT	3xTAK 1x pot	TAK
	Sztutowo	6224010052	128	POT		NIE	2	POT	24	POT	inne	POT
	Tczew - miasto	6224214011		NIE	72	TAK	1	POT	496	TAK	inne	POT
	Tczew - wiejska	6224214062		NIE	47	POT	1	POT	31	POT	inne	POT
	Trąbki Wielkie	6224004082	336	TAK	85	TAK	5	TAK	67	TAK	4xTAK	TAK
	Wejherowo – m.	6224015031	131	POT	94	TAK	4	POT	306	TAK	2x TAK 2x pot	TAK
Wejherowo – w.	6224015102		NIE	67	TAK	6	TAK	20	NIE	inne	POT	
Żukowo - miasto	6224005084	331	TAK	105	TAK	8	TAK	210	TAK	4xTAK	TAK	
Żukowo – ob. w.	6224005085	331	TAK	116	TAK	28	TAK	92	TAK	4xTAK	TAK	
Małe Trójmiasto	Choczewo	6224015042	349	TAK	46	POT		NIE	28	POT	inne	POT
	Gniewino	6224015052	482	TAK	80	TAK	4	POT	25	POT	inne	POT
	Kosakowo	6224011052		NIE		NIE	6	TAK	36	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Krokowa	6224011062	216	TAK	41	POT	1	POT		NIE	inne	POT
	Linia	6224015062	274	TAK	40	POT		NIE	25	POT	inne	POT
	Luzino	6224015072	543	TAK	96	TAK	6	TAK	61	TAK	4xTAK	TAK
	Łęczycze	6224015082	285	TAK	58	POT	2	POT	56	TAK	2x TAK 2x pot	TAK
	Puck	6224011072	182	TAK		NIE	4	POT	53	TAK	inne	POT
	Szemud	6224015092	258	TAK		NIE	3	POT		POT	inne	POT
	Wejherowo	6224015102	593	TAK	87	TAK	16	TAK	226	TAK	4xTAK	TAK
	Władysławowo	6224011041	99	POT		NIE		NIE	209	TAK	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Chmielno	6224005012	137	TAK	63	TAK	2	POT	62	TAK	3xTAK 1xPot	TAK
	Kartuzy	6224005025	202	TAK	59	POT	6	TAK	60	TAK	3xTAK 1xPot	TAK
	Przodkowo	6224005032	147	POT		NIE	2	POT	38	POT	inne	POT
Sierakowice	6224005042	157	POT		NIE		NIE	47	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE	
Somonino	6224005052	124	POT		NIE	3	POT	30	POT	inne	POT	
Stężycza	6224005062	156	POT		NIE	2	POT		NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE	
Sulęczyno	6224005072	197	POT		NIE		NIE	21	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE	
Kościerzyna	Karsin	6224206032	186	POT		NIE		NIE		NIE	3 x NIE	NIE
	Stężycza	6224005062	387	TAK		NIE	1	POT		NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Liniewo	6224206052	489	TAK		NIE	3	POT		NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Dziemiany	6224206022	505	TAK	77	TAK	3	POT	38	POT	inne	POT
	Nowa Karczma	6224206072	598	TAK	50	POT	3	POT	29	POT	inne	POT
	Stara Kiszewa	6224206082	611	TAK	43	POT	1	POT		NIE	inne	POT
	Lipusz	6224206062	676	TAK	84	TAK	1	POT	43	POT	inne	POT
Kwidzyn	Kościerzyna	6224206042	733	TAK	91	TAK	10	TAK	38	POT	3xTAK 1xPot	TAK
	Gardeja	6224207022	524	TAK	129	TAK	2	POT	51	TAK	3xTAK 1xPot	TAK
	Kwidzyn	6224207032	267	TAK	135	TAK	10	TAK	50	POT	3xTAK 1xPot	TAK
	Prabuty	6224207043	300	TAK	77	TAK	2	POT	52	TAK	3xTAK 1xPot	TAK
	Ryjewo	6224207052	409	TAK	56	POT	2	POT	69	TAK	2x TAK 2x pot	TAK
Lębork	Sadlinki	6224207062	572	TAK	145	TAK	5	TAK	46	POT	3xTAK 1xPot	TAK
	Cewice	6224108032	364	TAK	79	TAK	4	POT	37	POT	2x TAK 2x pot	TAK
	Choczewo	6224015042	103	POT		NIE	1	POT		NIE	inne	POT
	Czarna Dąbrówka	6224101032	119	POT		NIE		NIE		NIE	3 x NIE	NIE



MIASTO - węzeł FOM	Ciążące do FOM gminy	NTS	Dojazdy szkolne		Dojazdy praca		Migracje		Ciężenia komunikacyjne		TYP	WERYDYKT	
Uwaga: przy wskaźnikach w pierwszej kolumnie podano wartość wskaźnika a w kolumnie obok (prawa strona) czy wartość ta spełnia założone kryterium delimitacji			Liczba dojeżdżających uczniów na 1000 osób w wieku 16-19 lat (2014 rok)		Liczba wyjeżdżających do pracy z gminy do miasta rdzenia na 1000 mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym (2011 rok, dane NSP)		wskaźnik zameldowań na 1000 mieszkańców gminy przyjmującej (2013 rok)		Ważny wskaźnik połączeń (2014 rok)				
Wartość dla spełnienia kryterium TAK			>200		> 60		> 5		> 40				
Wartość dla spełnienia kryterium - Potencjalne			>100 i < 200		> 40 i < 60		> 1 i < 5		> 20 i < 40				
	Linia	6224015062	203	TAK		NIE		NIE		NIE	3 x NIE	NIE	
	Łeba	6224108021	181	POT		NIE		1	POT	112	TAK	inne	POT
	Łęczycze	6224015082	209	TAK		NIE		2	POT	55	TAK	inne	POT
	Nowa W. Lęborska	6224108042	296	TAK	109	TAK	6	TAK	85	TAK	4xTAK	TAK	TAK
	Wicko	6224108052	295	TAK	46	TAK	1	POT	60	TAK	3xTAK 1xPot	TAK	TAK
Malbork	Stare Pole	6224209082	157	POT	44	POT	1	POT	79	TAK	inne	POT	
	Malbork	6224209042	207	TAK	60	TAK	12	TAK	81	TAK	4xTAK	TAK	TAK
	Nowy Staw	6224209073	237	TAK	43	POT	2	POT	46	POT	inne	POT	
	Stary Targ	6224216042	247	TAK		NIE		2	POT	51	TAK	inne	POT
	Miloradz	6224209062	339	TAK	54	POT	2	POT	37	POT	inne	POT	
Miastko	Koczała	6224103052	479	TAK		NIE		2	POT	23	POT	inne	POT
	Miastko	6224101065	349	TAK	67	TAK	4	POT	28	POT	2x TAK 2x pot	TAK	TAK
Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gd.	6224010025	564	TAK	65	TAK	4	POT	31	POT	2x TAK 2x pot	TAK	TAK
	Ostaszewo	6224010032	394	TAK		NIE			NIE	26	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Stegna	6224010042	283	TAK		NIE		1	POT	43	POT	inne	POT
Pruszcz Gdański	Sztutowo	6224010052	291	TAK		NIE		1	POT	30	POT	inne	POT
	Pruszcz Gdański	6224004042	244	TAK		NIE		6	TAK	84	TAK	3xTAK 1xNIE	TAK
	Pszczółki	6224004062	178	POT		NIE		4	POT	258	TAK	inne	POT
	Suchy Dąb	6224004072	194	POT	46	POT	2	POT		NIE	inne	POT	
Puck	Trąbki Wielkie	6224004082	154	POT		NIE		2	POT	64	TAK	inne	POT
	Hel	6224011011	163	POT		NIE			NIE	116	TAK	inne	POT
	Jastarnia	6224011021	325	TAK		NIE			NIE	116	TAK	inne	POT
	Krokowa	6224011062	123	POT		NIE			NIE	23	POT	inne	POT
Skórcz	Puck	6224011072	370	TAK	53	POT	3	POT	72	TAK	inne	POT	
	Władysławowo	6224011041	283	TAK		NIE			NIE	216	TAK	inne	POT
	Osiek	6224213082	260	TAK	42	POT	2	POT		NIE	inne	POT	
	Skórcz	6224213102	220	TAK	65	TAK	1	POT	21	POT	2x TAK 2x pot	TAK	
Słupsk	Smętowo Gr.	6224213112	216	TAK		NIE			NIE		NIE	3 x NIE	NIE
	Damnica	6224112022	372	TAK	88	TAK	2	POT	82	TAK	3xTAK 1xPot	TAK	TAK
	Dębica Kaszub.	6224112032	442	TAK	91	TAK	7	TAK	40	POT	3xTAK 1xPot	TAK	TAK
	Główczyce	6224112042	417	TAK	53	POT		NIE	40	POT	inne	POT	
	Kępice	6224112054	224	TAK	72	TAK		NIE	66	TAK	3xTAK 1xNIE	TAK	
	Kepice	6224112055	224	TAK	45	POT		NIE	34	POT	inne	POT	
	Kobylnica	6224112062	388	TAK	117	TAK	18	TAK	133	TAK	4xTAK	TAK	TAK
	Kolczygłowy	6224101042	199	TAK		NIE			NIE		NIE	3 x NIE	NIE
	Potęgowo	6224112072	316	TAK	48	POT		NIE	37	POT	inne	POT	
	Słupsk	6224112082	310	TAK	121	TAK	20	TAK	87	TAK	4xTAK	TAK	TAK
	Smoldzino	6224112092	362	TAK	82	TAK	2	POT	30	POT	2x TAK 2x pot	TAK	
	Trzebielino	6224101092	425	TAK	50	POT	2	POT	38	POT	Inne	POT	
	Ustka	6224112011	375	TAK	41	POT	2	POT	140	TAK	2x TAK 2x pot	TAK	
Ustka	6224112102	152	POT	54	POT	2	POT	33	POT	Inne	POT		
Starogard Gdański	Bobowo	6224213042	254	TAK	92	TAK	4	POT	68	TAK	3xTAK 1xPot	TAK	
	Czarna Woda	6224213011	204	TAK		NIE			NIE	58	TAK	Inne	POT
	Kaliska	6224213052	297	TAK	48	POT	2	POT	46	POT	Inne	POT	
	Lubichowo	6224213062	223	TAK	76	TAK	5	POT	37	POT	Inne	POT	
	Osieczna	6224213072	104	POT		NIE		2	POT		NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Osiek	6224213082	115	POT		NIE		3	POT		NIE	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Skarszewy	6224213093	172	POT		NIE		1	POT	49	POT	Inne	POT
	Skórcz	6224213021	425	TAK	52	POT		NIE	66	TAK	Inne	POT	
	Skórcz	6224213102	215	TAK	53	POT		NIE	34	POT	Inne	POT	
Sztum	Starogard Gdański	6224213122	336	TAK	120	TAK	13	TAK	73	TAK	4xTAK	TAK	
	Zblewo	6224213132	330	TAK	65	TAK	3	POT	55	TAK	3xTAK 1xPot	TAK	
	Mikolajki Pom.	6224216022	402	TAK		NIE			NIE	42	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
Ryjewo	6224207052	244	TAK		NIE			NIE	47	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE	
Stary Dzierżoń	6224216032	155	POT		NIE			NIE		NIE	3 x NIE	NIE	

MIASTO - węzeł FOM	Ciążące do FOM gminy	NTS	Dojazdy szkolne		Dojazdy praca		Migracje		Ciężenia komunikacyjne		TYP	WERYDYKT
Uwaga: przy wskaźnikach w pierwszej kolumnie podano wartość wskaźnika a w kolumnie obok (prawa strona) czy wartość ta spełnia założone kryterium delimitacji			Liczba dojeżdżających uczniów na 1000 osób w wieku 16-19 lat (2014 rok)		Liczba wyjeżdżających do pracy z gminy do miasta rdzenia na 1000 mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym (2011 rok, dane NSP)		wskaźnik zameldowań na 1000 mieszkańców gminy przyjmującej (2013 rok)		Ważony wskaźnik połączeń (2014 rok)			
<b>Wartość dla spełnienia kryterium TAK</b>			<b>&gt;200</b>		<b>&gt; 60</b>		<b>&gt; 5</b>		<b>&gt; 40</b>			
<b>Wartość dla spełnienia kryterium - Potencjalne</b>			<b>&gt;100 i &lt; 200</b>		<b>&gt; 40 i &lt; 60</b>		<b>&gt; 1 i &lt; 5</b>		<b>&gt; 20 i &lt; 40</b>			
Tczew	Stary Targ	6224216042	205	TAK		NIE		NIE	33	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Sztum	6224216055	483	TAK	69	TAK	4	POT	107	TAK	3xTAK 1xPot	TAK
	Gniew	6224214023	254	TAK	51	POT	1	POT	132	TAK	2x TAK 2x pot	TAK
	Lichnowy	6224209032	297	TAK		NIE	2	POT	69	TAK	Inne	POT
	Miloradz	6224209062		NIE		NIE	6	TAK		NIE	3 x NIE	NIE
	Morzeszczyn	6224214032	321	TAK		NIE		NIE	40	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Pelplin	6224214044	241	TAK	40	POT		NIE	189	TAK	Inne	POT
	Pelplin	6224214045	241		51	POT	1	POT	75	TAK	Inne	POT
	Pszczółki	6224004062	109	POT		NIE		NIE	233	TAK	2 x NIE 1 x pot	NIE
	Smętowo Gr.	6224213112	216	TAK		NIE		NIE	23	POT	2 x NIE 1 x pot	NIE
Subkowy	6224214052	573	TAK	88	TAK	7	TAK	100	TAK	4xTAK	TAK	
Suchy Dąb	6224004072	119	POT		NIE		NIE		NIE	3 x NIE	NIE	
Tczew	6224214062	488	TAK	69	TAK	15	TAK	100	TAK	4xTAK	TAK	

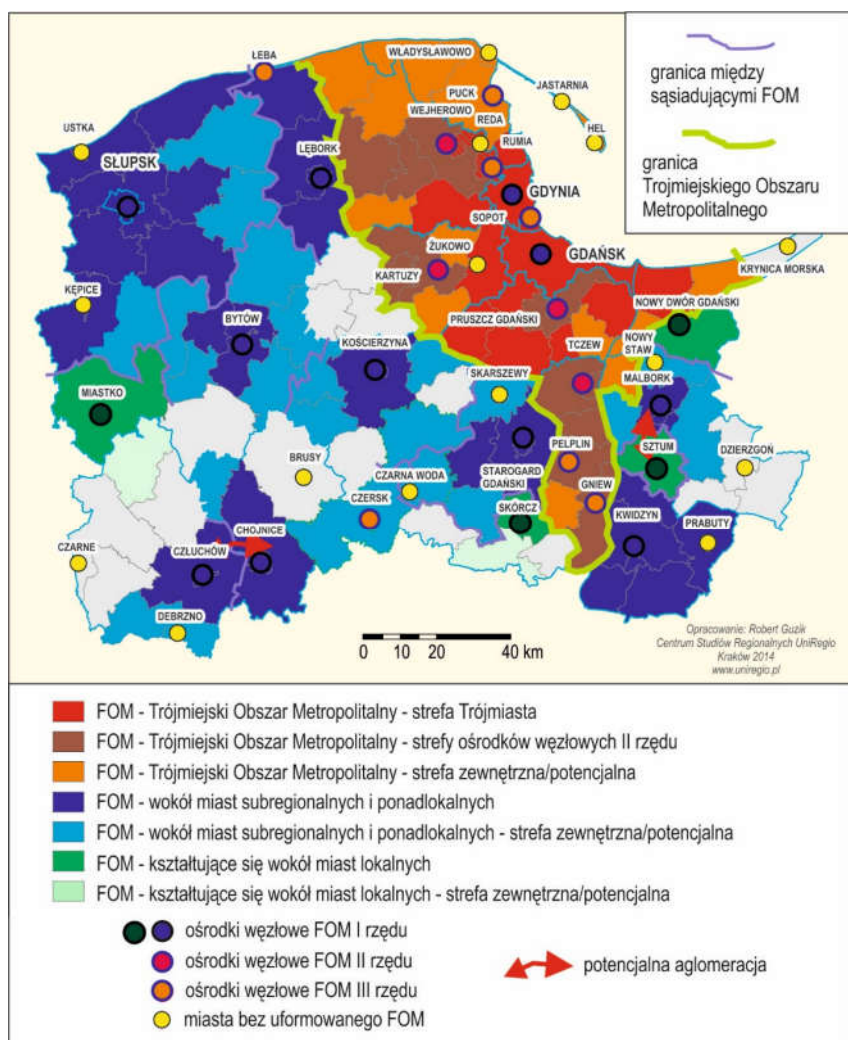
Źródło: opracowanie własne.

Proces delimitacji w pierwszym etapie polegał na przyporządkowaniu miastom wszystkich gmin, które choćby w obrębie jednego wskaźnika spełniały kryterium delimitacyjne (na wyższym poziomie). Dodatkowo, z góry ograniczono listę potencjalnych miast do ośrodków co najmniej ponadlokalnych. Czyli z zestawienia miast, którym przyporządkowywano potencjalnie wchodzące w skład ich FOM gminy wiejskie, wykluczono pokazane w rozdz. 14.1 miasta lokalne (poziom rang IV i IV-) jako zbyt słabo powiązane komunikacyjnie z otoczeniem (np. Debrzno) oraz te które z racji swojego położenia nie mogą mieć żadnego bezpośredniego zaplecza, które mogłoby formować FOM (Hel, Jastarnia, Krynica Morska). Wykluczono także te miasta, które wchodzą w skład FOM większego ośrodka, co tłumaczy ich niski potencjał (np. Żukowo, Nowy Staw). Dlatego wokół takich miast nie delimitowano FOM. Aby jakaś gmina została delimitowana jako wchodząca w skład FOM musiała być zaliczona do jednej z 3 grup:

- spełnione wszystkie cztery kryteria (4xTAK),
- spełnione trzy kryteria (3xTAK) (1xNIE lub 1Xpotencjalnie),
- spełnione dwa kryteria i dwa na poziomie potencjalnym (2xTAK i 2X potencjalnie).

Przy czym wśród spełnionych kryteriów musiała być spełnione kryterium powiązań w transporcie publicznym (zob. rys. 14.6) – co najmniej ciężenia musiała być określone jako umiarkowane.

W przypadku obszaru metropolitalnego Trójmiasta wskaźniki odrębnie obliczono dla Trójmiasta jako sumę dojazdów, migracji itp. z danej gminy do Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz odrębnie na analogicznej zasadzie do zespołu Wejherowo-Rumia-Reda (w tabeli oznaczone jako Małe Trójmiasto). Odrębnie obliczono wskaźniki dla Kartuz, Pruszcza Gdańskiego, Tczewa i Pucka. Założono, że pozytywny wynik delimitacji – czyli możliwość przypisania do tych ośrodków jakichś gmin wiejskich spełniających założone kryteria delimitacyjne, a jednocześnie spełnienie przez te gminy tych kryteriów wobec Trójmiasta, będzie oznaczać, że gminy te zostaną zaklasyfikowane jako część obszaru metropolitalnego Trójmiasta zaś wyróżnione miasta będą traktowane jako ośrodki węzłowe w ramach obszaru metropolitalnego. Wynik delimitacji przedstawia rysunek 14.7.



Rys. 14.7 Delimitacja obszarów funkcjonalnych miast województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne.

Na koniec uwag o zasadach przeprowadzenia delimitacji warto wrócić do poziomu samych wskaźników. Ich dobór ma oczywiście arbitralny charakter. Przyjęto wartości minimalnie niższe niż proponowane przez MRR (dla dojazdów do pracy i migracji) oraz własne dla dojazdów szkolnych i ciężarów transportowych. Ich poziom dobierano tak aby wyższe kryterium było poziomem znacząco wyższym niż przeciętna dla zbioru wszystkich relacji a niższe kryterium wyższe niż średnia. Kryterium dojazdów do pracy ustalono na poziomie 60 osób wyjeżdżających z gminy na 1000 osób w wieku produkcyjnym, zamiast proponowanego przez MRR wskaźnika 70 osób. Uznano, że przy ogólnie niskiej aktywności zawodowej w Polsce wskaźnik 60 osób oznacza, że około 15% aktywnych zawodowo dojeżdża do miasta rdzenia, co jest już wartością znaczącą. O ile wartość wskaźnika na poziomie 60 osób dojeżdżających w strefie metropolitalnej nie jest trudna do osiągnięcia, o tyle w przypadku dojazdów do mniejszych ośrodków jest wartością bardzo wysoką.

Procedurę delimitacji FOM oparto na wcześniej przedstawionej delimitacji obszarów obsługi a także na analizie dojazdów szkolnych, dojazdów do pracy oraz procesów suburbanizacji rezydencjonalnej. Przyjęto, że FOM musi zawierać się w obrębie wyznaczonych w rozdziale 14.2 obszarów obsługi i że będą do nich wchodzić tylko te gminy, dla których wszystkie badane relacje przestrzenne (suburbanizacja, dojazdy do pracy, dojazdy do szkół, połączenia komunikacyjne) były silne lub bardzo silne. Jeśli w jakimś zakresie jeden aspekt lub więcej odznaczał się średnim natężeniem, gminy takie delimitowano jako potencjalnie wchodzące w skład FOM lub jako strefę zewnętrzną w przypadku obszaru metropolitalnego Trójmiasta. Wynik badania przedstawia mapa (rys. 14.7).

W województwie pomorskim wydzielono (oprócz obszaru metropolitalnego Trójmiasta) 8 funkcjonalnych obszarów miejskich oraz 3 kształtujące się FOM-y. W skład żadnego FOM-u nie weszły gminy położone w rejonie Borów Tucholskich, okolic Dzierzgonia ani pas gmin dawnego pogranicza województw koszalińskiego i gdańskiego.

Największym i najbardziej złożonym obszarem funkcjonalnym jest obszar metropolitalny Trójmiasta, który obejmuje strefę między Wejherowem, Kartuzami i Tczewem, a jego strefa zewnętrzna obejmuje wszystkie sąsiadujące gminy (od Helu) oraz korytarz autostrady A1 aż do granicy z województwem kujawsko-pomorskim. Złożoność tego obszaru wynika zarówno z dwubiegunowości układu metropolitalnego (Gdańsk i Gdynia), jak i z faktu wchłonięcia przez ten układ trzech wyraźnych i silnych, niegdyś odrębnych regionów miejskich, a w ich obrębie funkcjonalnych obszarów miejskich: Tczewa, Kartuz i Wejherowa. Drugim funkcjonalnym obszarem miejskim o charakterze potencjalnej aglomeracji jest bipolarny układ Chojnic i Człuchowa.

Występujące w zakresie dojazdów do pracy i do szkół dość słabe powiązania między tymi miastami świadczą o potencjalnym charakterze tej aglomeracji, a nie o jej faktycznym istnieniu. Być może czynnikiem utrudniającym powiązania jest istnienie przez cały XX wiek granicy wojewódzkiej, a jeszcze wcześniej państwowej pomiędzy terenami powiatów człuchowskiego i chojnickiego.

Podobnie jak w przypadku obszarów obsługi, drugi największy obszar funkcjonalny po obszarze metropolitalnym Trójmiasta ma Słupsk. FOM obejmujący więcej niż jedną gminę posiadają także Lębork, Bytów, Starogard Gdański oraz Kwidzyn.

Dwa miasta powiatowe mają bardzo słaby lub dopiero kształtujący się funkcjonalny obszar miejski – są to Sztum i Nowy Dwór Gdański. Istnieje prawdopodobieństwo, że ośrodki te (a zwłaszcza Sztum) nie wykształcą swojego FOM-u, lub zostaną wchłonięte przez obszar miejski Malborka. Nieco podobna sytuacja dotyczy Miastka, które jest jedynym miastem, nie będącym siedzibą powiatu, z tak wyraźnie formującą się strefą FOM.

Należy na koniec zwrócić uwagę, że ośrodki wskazane na mapie jako nie formujące FOM – często mają FOM, tyle że obejmujący nie gminy a tylko sąsiadujące z danym miastem wsie. Oznacza to również, że pokazane na mapie FOM są przestrzennie nieco mniejsze, gdyż na poziomie miejscowości najczęściej nie obejmują całych gmin. Wracamy w ten sposób do istotnego problemu skali przestrzennej w jakiej należałoby prowadzić delimitację FOM.

## D. Wnioski i rekomendacje

---

### 15. Ocena miast województwa pomorskiego ze względu na ich rolę, potencjał i tendencje rozwojowe – wnioski i rekomendacje

*Bolesław Domański, Robert Guzik, Krzysztof Gwosdz, Arkadiusz Kołoś*

#### 15.1. Potencjał gospodarczy i funkcje miast w kontekście metropolizacji przestrzeni województwa pomorskiego

Zdolności do kształtowania rozwoju gospodarczego danego terytorium tkwią przede wszystkim w miastach. Są one bowiem głównym źródłem ekspansji gospodarczej, pełniąc funkcje źródła dyfuzji przemian technologicznych, dostarczyciela kapitału, rynku zbytu i rynku pracy dla obszaru swojego zaplecza. Przeprowadzona w ramach niniejszego projektu szeroka analiza różnorodnych zjawisk i procesów, które opisują poszczególne wymiary rozwoju społeczno-gospodarczego (m.in. uwarunkowania demograficzne, kapitał ludzki i społeczny, poziom i dynamika rozwoju gospodarczego) umożliwiła klasyfikację miast pod względem ich potencjału rozwojowego. Szczegółową charakterystykę tego potencjału zawarto w rozdziale 11. Jego zestawienie z pełnioną przez dane miasto rolą ośrodka usług publicznych pozwala na wyróżnienie grup ośrodków miejskich województwa pomorskiego o odmiennych cechach (tab. 15.1).

Zgodność roli miasta jako ośrodka usług publicznych oraz jego potencjału rozwojowego jest – w świetle przeprowadzonych badań – umiarkowana. Wynik ten oznacza pewne istotne implikacje dla polityki rozwoju regionalnego. Wskazuje on mianowicie, że potencjał rozwojowy miast w niewielkim stopniu nawiązuje do tradycyjnie pojmowanej hierarchii miast, tzn. ujęcia według teorii ośrodków centralnych. Tym samym, coraz mniej uzasadnione jest łączenie aktualnej pozycji miasta w sieci osadniczej z pełnioną przezeń rolą ośrodka wzrostu, zwłaszcza w skali ponadlokalnej i subregionalnej. Fakt ten stanowi wielkie wyzwanie, gdyż wskazuje m.in., że interwencja nakierowana na pobudzenie

rozwoju gospodarczego, która opiera się na zestawie podobnych narzędzi dla ośrodków danego szczebla hierarchii osadniczej może nie przynieść spodziewanych rezultatów.

Dylemat ten wynika głównie z tego, że dominujące procesy gospodarcze i społeczne przyspieszają proces przestrzennego zróżnicowania potencjału rozwoju gospodarczo-społecznego według dualnego modelu rdzeń-peryferie, wyrażającego się w podziale na obszary metropolitalne i pozametropolitalne. Określona w niniejszych badaniach dynamika zmian w zakresie ciążenia do ośrodków miejskich pokazuje równocześnie, że proces metropolizacji przestrzeni jest w województwie pomorskim bardzo szybki. Analiza potencjału rozwojowego ujawnia, że wszystkie miasta, niezależnie od pełnionej roli jako ośrodki usług publicznych, które położone są w obszarze metropolitalnym Trójmiasta, charakteryzują się ponadprzeciętnym i wysokim potencjałem rozwojowym (tab. 15.1). Większy potencjał rozwojowy średnich i małych miast położonych w obszarze metropolitalnym interpretujemy zgodnie z koncepcją „rozmiaru zapożyczonego” (*borrowed size*) Alonso. Wynika on z możliwości korzystania przez dane miasto z potencjału sąsiadujących miast w obszarze gęstych interakcji gospodarczych i społecznych.

Tab. 15.1 Potencjał rozwojowy oraz pozycja miast jako ośrodków usług publicznych

		Pozycja miasta jako ośrodka usług publicznych					
		najniższa				najwyższa	
Potencjał rozwojowy	wysoki	-	-	<u>Pruszcz Gdański</u>	-	Gdynia	Gdańsk
		-	Żukowo, Reda,	<u>Puck</u> , Rumia,	<u>Sopot</u> , <u>Kartuzy</u> , <u>Wejherowo</u> ,	-	
	umiarkowany	Brusy	Skarszewy	Władysławowo	<u>Kwidzyn</u> , <u>Tczew</u> , <u>Kościerzyna</u>	-	-
		Krynica Morska	Pelplin, Gniew	<u>Bytów</u> , <u>Nowy Dwór Gdański</u> , Hel	<u>Chojnice</u>	<u>Słupsk</u>	
		Czarna Woda, Debrzno, Jastarnia, Nowy Staw, Skórcz	Czersk	<u>Sztum</u> , <u>Ustka</u> , Łeba	<u>Człuchów</u> , <u>Malbork</u> , <u>Lebork</u> , <u>Starogard Gdański</u>	-	-
		Czarne, Dziergoń, Kępice, Prabuty		Miastko	-	-	-

Źródło: badania własne

Uwaga: podkreślono miasta powiatowe, przyjęto, że pozycję miasta jako ośrodka usług publicznych wyraża wskaźnik rangi w zakresie usług nierynkowych (zob. rozdział 6)

Analiza potencjału rozwojowego a także przeprowadzona w rozdziale 14 delimitacja obszarów funkcjonalnych jednoznacznie wskazuje, że współcześnie jedynym dynamicznym biegunem wzrostu w województwie pomorskim jest obszar metropolitalny Trójmiasta. Jako jedyny fragment przestrzeni w województwie pomorskim posiada on wszystkie modelowe cechy ośrodka wzrostu

(odpowiedni potencjał własny, pozytywna dynamika rozwoju oraz oddziaływanie na otoczenie), przy czym obszar silnych efektów rozprzestrzeniania się obejmuje głównie podregion gdański, co potwierdza największa dynamika wzrostu gospodarczego w tym obszarze województwa w okresie 2000-2011. Jak wskazano w rozdziale 6, z uwagi na duży stopień integracji funkcjonalnej możemy właściwie mówić o szerszej osi rozwoju rozciągającej się od Wejherowa po Pruszcz Gdański. Rzecz jasna główne procesy dynamizujące rozwój gospodarczy odbywają się przede wszystkim w przestrzeni największych miast rdzeniowych tego obszaru, niemniej jednak kształtują się już obecnie potencjalne drugorzędne ośrodki wzrostu na tym terenie. Równocześnie postępuje proces rozszerzania oddziaływania obszaru metropolitalnego Trójmiasta. W jego obręb włączany jest m.in. Tczew, który dodaje do tego największego skupienia działalności gospodarczych w województwie swój potencjał gospodarczy, przede wszystkim przemysłowy.

Proces metropolizacji przestrzeni województwa pomorskiego jest korzystny, gdyż silne obszary metropolitalne są współcześnie istotnymi biegunami rozwoju, o które można opierać różne prorozwojowe strategie. Wymaga to jednak troski i działań, które powinny być ukierunkowane na równoważenie efektów wymywania czyli zasysania przez metropolię co cenniejszych zasób własnego regionu w kierunku tworzenia mechanizmów przenoszenia efektów rozwoju. Inaczej ujmując – przejawy narastającej koncentracji aktywności gospodarczej w obszarze metropolitalnym, jego wzrost demograficzny, gospodarczy, społeczny mogą być do pewnego stopnia zjawiskami pożądanymi. Warunkiem jest jednak zachowanie, a najlepiej pogłębianie spójności społecznej i terytorialnej regionu. Rozwój obszaru metropolitalnego wiąże się także z generowaniem niekorzystnych zjawisk, takich jak degradacja środowiska naturalnego, problemy z zachowaniem ładu przestrzennego oraz z zatłoczeniem dróg.

Większym wyzwaniem jest możliwość przenoszenia impulsów rozwojowych z obszaru metropolitalnego Trójmiasta na cały region. Wiąże się to z dwoma wzajemnie na siebie wpływającymi czynnikami: słabością kanałów dyfuzji rozprzestrzeniania się pozytywnych impulsów rozwojowych oraz zdolności obszaru zaplecza do ich przyjmowania. Na te ostatnie wpływają zaś z kolei dwa czynniki: organizacja sieci miejskiej w regionie oraz szeroko rozumiana jakość miejscowego kapitału ludzkiego, społecznego i instytucjonalnego.

Przeprowadzone badanie pokazało swoistą dwudzielność przestrzeni województwa pomorskiego – z dobrą dostępnością, wysoką spójnością i rosnącą skalą powiązań funkcjonalno-przestrzennych w obszarze metropolitalnym Trójmiasta i słabą dostępnością i niską spójnością terytorialną w obszarach peryferyjnych – zwłaszcza w zachodniej części województwa. Wyraźny jest



podział województwa na część wschodnią (dawne województwo gdańskie) oraz zachodnią. W skład tej ostatniej wchodziły powiaty bytowski, człuchowski i słupski (należące do roku 1975 do województwa koszalińskiego, następnie słupskiego) oraz chojnicki (byłe województwo bydgoskie). Wszystkie miasta tego obszaru ciążyły wyraźniej do swoich „dawnych” stolic niż do Gdańska.

Niniejsze opracowanie jest rozszerzeniem i aktualizacją badania przeprowadzonego trzy lata temu (Guzik i in. 2012), co pozwala na wyciąganie ostrożnych wniosków co do kierunku i tempa przemian. Niestety wnioski te nie są optymistyczne. Postępujące procesy metropolityzacji przestrzeni sprawiają, że w obszarach dobrze zintegrowanych funkcjonalnie z motorami rozwoju społecznego i gospodarczego regionu jakimi są niewątpliwie miasta obszaru metropolitalnego Trójmiasta – dostępność, spójność, więzi funkcjonalne ulegają wzmocnieniu podczas gdy w obszarach peryferyjnych zachodzą odwrotne procesy. W efekcie narasta zróżnicowanie i kontrasty rozwojowe. Granica między tymi dwoma typami regionów nie jest ostra, a raczej ma charakter strefy. Skutkiem niskiej spójności terytorialnej jest i będzie zamykanie efektów rozwojowych w części metropolitalnej i brak lub bardzo słabe ich rozprzestrzenianie w kierunków peryferii. W obszarach słabo powiązanych postępować będą procesy selektywnych migracji, które obejmują osoby lepiej wykształcone, bardziej aktywne, co dodatkowo będzie pogarszać sytuację i perspektywę rozwoju tych terenów.

Wskazywane w najważniejszych dokumentach planistycznych i programowych województwa pomorskiego (*Plan Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Pomorskiego*, *Raport o Stanie Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Pomorskiego*) oraz w niniejszym badaniu dysproporcje w poziomie rozwoju między różnymi obszarami znajdują swoje odzwierciedlenie, ale także mogą wynikać z nierównomiernej gęstości powiązań i zróżnicowanej dostępności przestrzennej. Są one wskaźnikami niskiej spójności terytorialnej, co ma i będzie mieć negatywne konsekwencje dla ogólnego poziomu rozwoju.

Dominujący w przestrzeni Polski polaryzacyjno-dyfuzyjny model rozwoju gospodarczego stawia szczególne wyzwanie dla ośrodków miejskich, które położone są poza strefą pozytywnych efektów rozprzestrzeniania się rozwoju z ośrodków metropolitalnych. To właśnie w utrwaleniu się dualnego modelu rdzeń-peryferie należy upatrywać niebezpieczeństwa marginalizacji niektórych miast i ich zapleczy w obszarze pozametropolitalnym. Dotyczyć to będzie zwłaszcza tych ośrodków miejskich, które znajdują się poza siecią nowoczesnej i zmodernizowanej infrastruktury transportowej i komunikacyjnej. Problem ten jest szczególnie istotny w województwie pomorskim ze względu na strukturalną słabość obszarów pozametropolitalnych (z wyjątkiem Kaszub) oraz ich słabe powiązania

z rdzeniem województwa, to ostatnie dotyczy w szczególności zachodniej i południowo-zachodniej części regionu.

Szczególnym wyzwaniem z punktu widzenia polityki rozwoju regionalnego jest pozycja ośrodków subregionalnych i niektórych ośrodków ponadlokalnych, położonych poza obszarem metropolitalnym. W szczególności dotyczy to Słupska, Chojnic, Człuchowa, Malborka, Lęborka i Starogardu Gdańskiego. Słaba dynamika rozwoju ośrodków subregionalnych jest zresztą szerszym problemem jaki dotyka polską przestrzeń. Tradycyjnie ośrodkom tego typu przypisywano rolę subregionalnych i ponadlokalnych ośrodków wzrostu pobudzających rozwój ich zaplecza. Obecnie, wobec zachodząco szybko procesów metropolizacji, bardziej postrzega się je jako ważne ogniwo pośredniczące w dyfuzji hierarchicznej impulsów rozwojowych z obszarów metropolitalnych na ich zaplecze (Dziemianowicz i in. 2011). Istnieje jednak duże ryzyko, że dyfuzja ta będzie odbywała się z ich pomięciem, co wzmocni jedynie dysproporcję między obszarem rdzeniowym (metropolitalnym) a peryferiami regionu, co w ostateczności nie jest korzystne ani dla jednego, ani dla drugiego typu obszarów.

Z analizy powiązań i dostępności miast w województwie pomorskim wynika, że na poziomie subregionalnym województwa pomorskiego znajduje się zaledwie jeden ukształtowany ośrodek (pod względem siły powiązań) – Słupsk. Jednak nawet w tym przypadku problemem są zbyt słabe powiązania z centrum województwa. Wzmocnienie powiązań Słupska z Trójmiastem, zarówno w aspekcie drogowym, jak i transportem publicznym, powinno być priorytetem polityki regionalnej.

Znacznie większym problemem jest brak ośrodków subregionalnych w południowej części województwa. Każdy z potencjalnych kandydatów rodzi zasadnicze dylematy. Najłatwiejszym do wskazania, ale i generującym najwięcej wyzwań są Chojnice – naturalny potencjalny ośrodek subregionalny dla południowo-zachodniej części województwa, mogący także oddziaływać na obszar sąsiednich województw. Zaletami Chojnic są wielkość, położenie na skrzyżowaniu szlaków drogowych i kolejowych oraz brak blisko położonej konkurencji.

Zwraca uwagę zróżnicowanie potencjału miast małych, zwłaszcza tych położonych poza obszarem metropolitalnym (zob. też Jażewicz, 2009a). W województwie pomorskim trzeba przy tym wyróżnić co najmniej trzy typy funkcjonalne takich miast, które wymagają odmiennego typu interwencji. Po pierwsze są to miasta nadbałtyckie, rozwijające się obecnie głównie w oparciu o funkcję turystyczną (Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Krynica Morska). Po drugie, są to ośrodki o dominacji sektora przemysłowego lub znaczącej jego roli (Gniew, Skarszewy, Kępice, Czersk, Czarna

Woda, Brusy, Skórcz, Dzierzgoń), a po trzecie niewielkie ośrodki lokalne, o dominacji funkcji usługowych (Czarne, Debrzno, Nowy Staw).

Wprawdzie województwo pomorskie, ujmowane jako całość, należy do regionów w Polsce o najkorzystniejszych trendach demograficznych, to wewnątrz województwa istnieją obszary, które ze względu na procesy demograficzne są zagrożone procesami depopulacji, a w konsekwencji kurczenia się i marginalizacji. W świetle prognoz demograficznych GUS (zob. rozdział 5) zmniejszenie liczby ludności w perspektywie najbliższych 20 lat spodziewane jest dla dziewięciu powiatów województwa, względnie najsilniej proces ten będzie odczuwalny w powiecie sztumskim, słupskim i człuchowskim. Procesami depopulacji mogą zostać dotknięte zwłaszcza niektóre małe miasta położone poza obszarem metropolitalnym, gdzie następuje bezwzględny spadek ludności, tak w samym mieście jak i na terenie jego zaplecza. Zmniejszenie populacji miasta przy równoczesnym regresie liczby ludności w sąsiadujących z nim obszarach wiejskich, obserwujemy na zachodnich (Debrzno, Kępsice) i wschodnich rubieżach województwa pomorskiego (Prabuty, Dzierzgoń), a ponadto w powiecie tczewskim (Gniew). Tendencje regresyjne w granicach samych miast cechują od dłuższego czasu takie miasta jak: Gniew, Sopot, Nowy Staw, Słupsk, Człuchów, Debrzno, Kartuzy i Miastko. Natomiast szczególnie wysoką dynamiką starzenia się ludności charakteryzują się: Hel, Debrzno, Człuchów i Dzierzgoń.

Erozja potencjału rozwojowego wynikająca z niekorzystnych tendencji demograficznych współwystępuje często ze słabymi wskaźnikami kapitału ludzkiego i społecznego. W tym względzie w województwie pomorskim można wyróżnić dwa typy obszarów pozametropolitalnych. Miasta zachodniej i południowo-zachodniej części regionu cechują się stosunkowo niskim poziomem kapitału ludzkiego (niski poziom wykształcenia, niski poziom osiągnięć edukacyjnych), ale posiadają stosunkowo wysokie zasoby kapitału społecznego pomostowego i wiążącego. Natomiast miasta w wschodniej i południowo-wschodniej części regionu (z kilkoma wyjątkami, np. Kwidzyn) cechują się barierami rozwojowymi zarówno w zakresie kapitału ludzkiego, jak i społecznego: poziom wykształcenia mieszkańców miast jest stosunkowo niski a poziom aktywności stowarzyszeniowej i obywatelskiej jest również na niskim poziomie. Trzeba zaznaczyć, że relatywnie niski poziom kapitału ludzkiego w miastach poza obszarem metropolitalnym Trójmiasta powiązany z niskimi zasobami tego kapitału oraz niskimi aspiracjami edukacyjnymi w otaczających je obszarach wiejskich.

Syntetyczny wskaźnik dostępności komunikacyjnej ujawnia (zob. rozdział 12), że największe zagrożenia marginalizacją ze względu na słabą dostępność komunikacyjną – tak w perspektywie atrakcyjności inwestycyjnej – jak i jakości życia cechuje w największym stopniu takie miasta, jak:

Czarne, Miastko, Hel, Łeba, Kępice, Debrzno, Ustka, Brusy i Jastarnia. O ile „opór odległości” wynikający ze słabej dostępności do małych miast nadmorskich jest rekompensowany częściowo ich dużą atrakcyjnością turystyczną, to w pozostałych wymienionych miastach, które położone są w zachodniej części regionu, bardzo słaba dostępność jest jedną z kluczowych barier ich rozwoju. Fakt ten akcentują zaobserwowane trendy w latach 2011-2014 w zakresie powiązań międzymiastowych w transporcie publicznym. W badanym okresie miało miejsce zwiększanie się (i tak już znacznych) dysproporcji w skali i w jakości powiązań międzymiastowych. Pod tym względem, region pomorski wyraźnie dzieli się na rozwijającą się (pod względem powiązań) część północno-wschodnią i południowo-zachodnią część w której siła i zasięg powiązań międzymiastowych maleje. Miasta, które posiadają najstarsze i malejące powiązania w sieci powiązań komunikacji publicznej to: Czarne, Brusy, Czersk, Czarna Woda, Skórcz, Skarszewy, Krynica Morska, Dzierzgoń i Łeba.

Kolejną kwestią są zdolności finansowe związane z możliwością finansowania projektów inwestycyjnych w perspektywie 2014-2020. Ponad połowa miast województwa pomorskiego (zob. rozdział 6.5) ocenia, że ich sytuacja finansowana może powodować umiarkowane problemy, jedna piąta miast wskazuje, że może mieć z tym duże problemy. Niezadawalająca kondycja finansowa pomorskich samorządów lokalnych jest jedną z dwóch najczęściej wskazywanych barier rozwojowych przez respondentów w przeprowadzonym badaniu ankietowym pomorskich miast. Lokalni interesariusze wskazują zwłaszcza na wysokie zadłużenie budżetowe, słabą skuteczność w pozyskiwaniu zewnętrznych funduszy, a także niewystarczające środki na realizację różnych inwestycji, a zwłaszcza zaś przedsięwzięć infrastrukturalnych. Na problem ten nakładać się może rozdźwięk pomiędzy potrzebami wielu miast w obszarze pozametropolitalnym (m.in. ciągle niezaspokojone podstawowe kwestie infrastrukturalne) a alokacją środków w okresie programowania 2014-2020.

## **15.2. Perspektywy rozwoju – bieguny wzrostu**

Przeprowadzona analiza poziomu i kierunków rozwojowych w miastach województwa pomorskiego wyraźnie potwierdza ogólny trend obserwowany w krajach średnio i wysokorozwiniętych, jakim jest szybszy rozwój miast w obszarze metropolitalnym w stosunku do innych ośrodków. Jest to wynik zarówno ogólnych przekształceń w strukturze sektorowej gospodarki, który sprzyja wzrostowi koncentracji działalności w wielkich miastach, jak i równoległe przebiegających procesów m.in. społecznych, prowadzących do wzmocnienia kapitału ludzkiego i instytucjonalnego w ośrodkach metropolitalnych, co przekłada się zwrótnie na ich większe możliwości rozwoju gospodarczego.

Pozycja i możliwości rozwoju gospodarczego regionu będzie zatem w coraz większym stopniu determinowana przez pozycję jego wiodących miast w sieci krajowych i międzynarodowych ośrodków metropolitalnych. To głównie od tego, czy będzie rostała pozycja obszaru metropolitalnego Trójmiasta jako węzła różnych aktywności gospodarczych, przede wszystkim w sektorze zaawansowanych usług rynkowych, usług publicznych wyższego rzędu oraz działalności powiązanych z działalnością portową (transportowo-logistyczną, a także przemysłową i paliwowo-energetyczną) będzie zależała pozycja ekonomiczna województwa pomorskiego.

Nie ulega wątpliwości, że rozwój gospodarczy województwa pomorskiego w perspektywie najbliższych 15-20 lat będzie zależał od dwóch głównych czynników: tempa rozwoju obszaru metropolitalnego Trójmiasta oraz zdolności do przenoszenia i przejmowania płynących z obszaru metropolitalnego impulsów rozwojowych. Uzupełniającym czynnikiem będzie endogeniczny rozwój w obszarze pozametropolitalnym, zwłaszcza w zachodniej części regionu, bazujący na lokalnych zasobach środowiska przyrodniczego. Fakt ten skłania do przyjrzenia się trzem głównym zagadnieniom:

- konkurencyjności obszaru metropolitalnego Trójmiasta, a zwłaszcza jego miast rdzeniowych,
- zdolności do przenoszenia impulsów rozwojowych z obszaru metropolitalnego, która umożliwi postępującą integrację funkcjonalną obszarów pozametropolitalnych z rdzeniem województwa,
- zdolności obszaru pozametropolitalnego do przyjmowania bodźców rozwojowych, warunkowanej m.in. potencjałem endogenicznym i poziomem rozwoju subregionalnych biegunów wzrostu.

Zachodzące obecnie procesy rozwoju uzasadniają postawienie tezy, że konkurencyjność obszaru metropolitalnego Trójmiasta na tle innych polskich i europejskich a w szczególności bałtyckich metropolii będzie ulegała poprawie. Wnioskowanie to opiera się na co najmniej czterech przesłankach:

- obecnej pozycji Trójmiasta jako najsilniejszego ośrodka miejskiego Polski północnej, w szczególności w zakresie usług publicznych i niepublicznych wyższego rzędu, a także innych cech wpływających na dużą atrakcyjność rezydencjonalną,
- trendach demograficznych, które są w województwie pomorskim najkorzystniejsze (obok województwa małopolskiego) wśród polskich regionów,
- wzroście roli portów w związku z procesami globalizacji produkcji przemysłowej. Poprawie ulegną zdolności do przyspieszenia rozwoju gospodarczego regionu w

oparciu o gałęzie działalności gospodarczej powiązane z portami morskimi w związku z zrealizowanymi i realizowanymi inwestycjami zwiększającymi tak potencjał samych portów w Gdańsku i Gdyni, jak i infrastruktury drogowej łączących je z zapleczem krajowym i międzynarodowym,

- wysokim poziomie kapitału instytucjonalnego tak na poziomie lokalnym, jak i regionalnym. Znajduje to swój wyraz w fakcie, że ośrodki rdzeniowe obszaru metropolitalnego oraz samorządowe władze regionalne są jednym z liderów w Polsce w zakresie polityki miejskiej (np. partnerstwa publiczno-prywatnego, rewitalizacji), a także powoływania partnerstw w tym instytucji unikalnych w skali Polski jak np. *Invest in Pomerania*.

Aby wzmocnić pozytywne tendencje rozwojowe w obszarze metropolitalnym pożądane i rekomendowane są wszelkie działania mające na celu:

- wzmocnianie ponadregionalnych funkcji wyższego rzędu w rdzeniu obszaru metropolitalnego Trójmiasta, które kształtują pozycję konkurencyjną Gdańska i Gdyni w skali krajowej i międzynarodowej (zwłaszcza siedziby organizacji o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym, sektor kultury i nauki),
- pobudzanie rozwoju działalności gospodarczych które mają wysoki potencjał innowacyjności i są źródłem kreatywności w postaci powstawania nowych podmiotów poprzez mechanizmy spin-offs<sup>55</sup>,
- wzmocnianie dywersyfikacji gospodarczej w obszarze metropolitalnym, która jest warunkiem niezbędnym podtrzymywalnego rozwoju w skali średnio- i długoterminowej,
- wzmocnianie pozycji Trójmiasta jako węzła komunikacyjnego, transportowego i logistycznego,
- wzrost jakości życia mieszkańców, poprzez m.in. rozwój przestrzenny według idei miasta zwarteo.

Pewną niewiadomą są natomiast pewne zewnętrzne uwarunkowania funkcjonowania „lokomotywy gospodarczej” województwa pomorskiego, które związane są przede wszystkim z kwestią bezpieczeństwa energetycznego i polityki w tym względzie, oraz– relacją z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, ważnej nie tylko ze względów gospodarczych.

Należy także pamiętać, że rozwój obszaru metropolitalnego wiąże się z generowaniem niekorzystnych zjawisk, takich jak degradacja środowiska naturalnego, problemy z zachowaniem ładu

---

<sup>55</sup> *spin-offs to* wydzielenie się nowej firmy z jednostki macierzystej, którego celem jest komercjalizacja nabytej w nim wiedzy i technologii.

przestrzennego czy kongestią drogową. Wśród najważniejszych działań, które powinny być podejmowane w tym względzie należy wymienić:

- wzmocnienie roli gospodarowania przestrzenią (w tym zwłaszcza planowania przestrzennego) w skali całego obszaru metropolitalnego, z położeniem nacisku na zachowanie cennych lub ważnych obszarów przyrodniczych (także w kontekście jakości życia),
- integrację i koordynację procesów planowania które wzmocniłyby rozwój zgodnie z modelem „miasta zwarteo” a utrudniłyby niekontrolowany rozwój procesów rozlewania się miast,
- dalsze przekształcanie systemów transportowych, zwłaszcza ważnego w pasmowej strukturze osadnictwa transportu publicznego – ze szczególnym zwróceniem uwagi na stworzenie alternatywnego korytarza transportu zbiorowego (kolejowego) do autostrady A1. Jak pokazują doświadczenia krajów Europy Zachodniej, dojazdy do pracy do ośrodków ponad milionowych odbywają się niejednokrotnie z odległości rzędu 100 – 150 km i brak alternatywnej drogi w przyszłości będzie skutkowało kongestią na autostradzie, a zwłaszcza południowych wlotach do Trójmiasta.

### 15.3. Zagrożenia i bariery rozwoju

Głównym wyzwaniem polityki rozwojowej w województwie pomorskim jest wzmocnienie korzystnych efektów rozprzestrzeniania się rozwoju z regionalnego bieguna wzrostu, czyli obszaru metropolitalnego Trójmiasta na jego zaplecze. Jest to duże wyzwanie, gdyż już obecnie Trójmiasto ma szereg cech „wyspy rozwojowej” w otoczeniu zdecydowanie wolniej rozwijającego się regionu. Problem ten jest zresztą szerszy i dotyczy całego makroregionu północnego. Wynika to ze strukturalnej słabości obszarów pozametropolitalnych (z wyjątkiem Kaszub). Są one bowiem obszarami o relatywnie niskim potencjale w zakresie kapitału ludzkiego, tak w wymiarze „ilościowym” (niska gęstość zaludnienia) jak i „jakościowym” (poziom wykształcenia i poziom aspiracji). Sytuacja w tym względzie jest w województwie pomorskim odmienna w poszczególnych subregionach.

Zahamowanie i odwracanie mechanizmu wmywania (emigracja) i katalizowanie dyfuzji efektów i bodźców rozwojowych wiąże się z szeregiem działań w obrębie różnych sfer. W publikacji podsumowującej badania z 2011 r. (Guzik i in. 2012) wyróżniono następujące grupy pożądanych działań:

- *„poprawę dostępności w układzie drogowym,*
- *poprawę dostępności w systemie komunikacji publicznej,*

- *budowę intermodalnych systemów transportu publicznego,*
- *dopasowanie i kształtowanie sieci usług publicznych w odniesieniu do ciężer komunikacyjnych,*
- *budowanie i kształtowanie policentrycznego, zrównoważonego systemu osadniczego,*
- *aktywne i celowe kształtowanie procesów suburbanizacji.” (Guzik 2012, s. 182-184).*

Ważnym wyzwaniem jest wzmocnienie roli istniejących i potencjalnych ośrodków subregionalnych. Wymaga to jednak podjęcia wielu kompleksowych działań. Przykładowo aby Chojnice mogły udźwignąć tę rolę należy koniecznie:

- wzmocnić powiązania lokalne i regionalne, zwłaszcza z powiatem bytowskim i człuchowskim,
- znacząco wzmocnić powiązania na poziomie regionalnym, to znaczy ze Słupskiem i Gdańskiem. Być może należy lepiej wykorzystać potencjał linii kolejowej nr 203.

Problem wschodniej części województwa polega na tym, że ośrodek regionalny Powiśla istnieje i jest nim Elbląg – oddzielony wskutek reformy administracyjnej 1999 roku granicą województwa warmińsko-mazurskiego. Dylemat można zatem sformułować następująco: czy kreować nowy ośrodek regionalny, czy uznać rolę Elbląga, a nawet spróbować ją wzmocnić. Jest to rozwiązanie o tyle korzystne, że również Elbląg (jak zresztą całe województwo warmińsko-mazurskie) ciąży do obszaru metropolitalnego Trójmiasta. Elbląg pełniący funkcje regionalne dla miast województwa pomorskiego mógłby być wręcz rozwiązaniem wzmacniającym rolę Gdańska i pośrednio całego obszaru północnej Polski. Należy pamiętać, że warunkiem sukcesu w świecie globalnym jest nie tylko konkurencyjność, ale i umiejętność współpracy.

Pozostaje do rozstrzygnięcia dylemat czy konieczny jest jeszcze jeden ośrodek regionalny w południowo-środkowej części województwa. Zakładając regionalną rolę Elbląga, wydaje się, że nie. Jedynym miastem w tym rejonie, które mogłoby być miastem regionalnym (ze względu na skalę i jakość powiązań), jest Tczew. Jednakże jego zbyt bliskie położenie w stosunku do Gdańska (a także Elbląga) raczej nie uzasadnia takiego rozwiązania. Uzasadnione jest natomiast przyjęcie Tczewa jako miasta o funkcjach regionalnych, ale w ramach aglomeracji trójmiejskiej. Przekonują o tym silne i wielorakie powiązania w ramach aglomeracji (podobna sytuacja dotyczy Wejherowa). Również Kwidzyn (ze względu na siłę i jakość powiązań) nie jest obecnie silnym kandydatem do pełnienia roli ośrodka regionalnego. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym ewentualne wykreowanie Kwidzyna do takiej funkcji jest bliskość ponad dwukrotnie większego Grudziądz (zaledwie 30 km).



Obszarem o szczególnej kumulacji wyzwań rozwojowych są trzy wschodnie powiaty województwa – nowodworski, sztumski i malborski. Jest to głównie wynikiem barier strukturalnych o charakterze społecznym (niska jakość kapitału ludzkiego i społecznego) oraz – w niektórych obszarach – barier środowiskowych uniemożliwiających na szerszą skalę rozwój pozarolniczej działalności gospodarczej. Dostępność do ośrodków wzrostu regionalnego (Trójmiasto) oraz subregionalnego (Elbląg), jakkolwiek nienajlepsza, nie jest główną barierą rozwojową, tym bardziej, że na skutek realizowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych będzie ona ulegać poprawie. Będzie to sprzyjało wzrostowi ich atrakcyjności mieszkaniowej. Wskazane uwarunkowania powodują, że w obszarze tym kluczowe jest ukierunkowanie interwencji na przedsięwzięcia o dwojakim charakterze: działań miękkich nastawionych na przełamywanie barier społecznych oraz regulacji planistycznych, zapewniających ochronę krajobrazu kulturowego, co będzie czynnikiem wzmacniającym atrakcyjność rezydencjonalną a także turystyczną.

Na skutek zrealizowanych w ostatnich latach inwestycji infrastrukturalnych (autostrada A1) wzrosła pozycja konkurencyjna miast podregionu starogardzkiego. Warto zauważyć, że wzrost tej pozycji dotyczył przede wszystkim obszarów, które i tak posiadały relatywnie dużą atrakcyjność inwestycyjną poza Trójmiastem i już posiadają na swoim terenie znaczących inwestorów (Tczew, Kwidzyn, Starogard Gdański). Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej jest oczywiście korzystnym zjawiskiem, przy czym jednak w perspektywie średnio i długoterminowej będzie to rodziło niebezpieczeństwo zbytniego uzależnienia od inwestorów zewnętrznych (dominacja czynników egzogenicznych), o charakterze „rozwoju zależnego”, który to model charakteryzuje się niską podtrzymywalnością i ograniczonymi zdolnościami rozwoju bardziej zaawansowanych funkcji (*functional upgrading*), szczególności w działalnościach nieprodukcyjnych. Główne działania w tych ośrodkach powinny polegać na wspieraniu dywersyfikacji gospodarczej (branżowej) i wielkościowej firm. Wyzwanie to jest jednak duże z co najmniej dwóch powodów: po pierwsze, potencjalnych inwestorów do przechwycenia jest znacznie mniej niż liczba miejsc walczących o nich. Po drugie, dominacja w gospodarce lokalnej pojedynczych dużych podmiotów zewnętrznych zwykle działa hamująco na rozwój lokalnej przedsiębiorczości. Zdolność do przechwytywania efektów mnożnikowych generowanych przez podmioty zewnętrzne jest jednak różna, zależy ona zarówno od typu działalności głównych inwestorów (na ile np. możliwe jest powstawanie nowych firm w jego otoczeniu przez procesy *spin-offs*), polityki tych inwestorów w zakresie pozyskiwania lokalnych dostawców produkcyjnych i usługowych oraz zdolności do przechwytywania efektów mnożnikowych. Dlatego niezbędne, oprócz działań nakierowanych na pozyskiwanie nowych inwestorów są działania zakorzeniające już obecne firmy oraz wspieranie endogenicznej przedsiębiorczości.

Odmienne są wyzwania rozwojowe miast zachodniej części województwa, położonych w subregionie słupskim i chojnickim<sup>56</sup>. Wysoce niezadawalająca jest obecnie dostępność komunikacyjna do regionalnego bieguna wzrostu z tego obszaru. Równocześnie rzadka sieć miast i słaba dostępność w komunikacji publicznej, ograniczają możliwości korzystania z komplementarnej oferty usług dla mieszkańców obszarów wiejskich. Specyfika tego obszaru wskazuje na konieczność trzech typów działań:

- dalszego polepszania dostępności komunikacyjnej tak zewnętrznej jak i wewnętrznej (w obszarze zaplecza miasta) poprzez realizację projektów infrastrukturalnych („twardych”),
- wsparcie miast, które pełnią rolę subregionalnych i ponadlokalnych ośrodków koncentracji usług publicznych, tak w zakresie projektów infrastrukturalnych jak i „miękkich”,
- działań wzmacniających potencjał wewnętrzny, tak w miastach, jak i na obszarach wiejskich.

Specyficzną grupą miast w województwie pomorskim są małe miasta nadmorskie. Istniejące uwarunkowania środowiskowe, a także trendy rozwojowe w ostatnich dwóch dekadach sprawiły, że rozwój tych ośrodków jest obecnie determinowany przez funkcję turystyczną, która jednak w obecnym kształcie nie gwarantuje ich szybkiego tempa rozwoju i podtrzymywalności, m.in. ze względu na krótki sezon turystyczny i dużą konkurencyjność innych kierunków wyjazdów wypoczynkowych. Należy też zauważyć, że miejscowości turystyczne pozbawione dobrze rozwiniętego transportu publicznego bezpośrednio powodują niezrównoważony rozwój strefy nadmorskiej, czego symptomem są olbrzymie korki w większości wczasowisk.

Miasta te wymagają wsparcia w zakresie działań obejmujących:

- wydłużenie sezonu turystycznego,
- kreowanie nowych produktów turystycznych, w tym mniej uzależnionych od dobrych warunków pogodowych, a także ich dywersyfikacji pod kątem sektorów i grup turystów,
- działań na rzecz kompleksowej i zintegrowanej obsługi turystycznej,
- rewitalizacji przestrzeni publicznych i efektywnych regulacji dotyczących kształtowania zabudowy i ochrony krajobrazu kulturowego,

---

<sup>56</sup> Rada Ministrów rozporządzeniem z 3 grudnia 2014 r. wprowadziła nowy podział kraju na szczeblu podregionalnym (NTS3), w którym powiększono liczbę jednostek NTS3 do 72, wydzielając w województwie pomorskim nowy podregion statystyczny – chojnicki, obejmujący powiaty chojnicki, człuchowski i kościerski.

- poprawy dostępności transportowej, zwłaszcza w zakresie transportu publicznego.

Jedną z szans rozwojowych tych miast, jak i zresztą wielu innych terenów województwa pomorskiego jest rozwój „srebrnej gospodarki”.

Przeprowadzone badania ujawniły słabość wielu ośrodków powiatowych, jako miejsc mogących pełnić rolę ponadlokalnych ośrodków wzrostu lub ośrodków równoważenia rozwoju. Dlatego, należałoby rozważyć alternatywę:

- likwidację niektórych powiatów a także połączenia najślabszych gmin, albo:
- wsparcie najślabszych ośrodków powiatowych, tak aby mogły realnie spełniać zakładaną rolę w systemie osadniczym.

Oczywistym jest, że gdyby działania takie miały być podjęte, musiałyby być poprzedzone pogłębioną analizą każdego z indywidualnych przypadków.

Przeprowadzone badania dostępności pozwalają wskazać najistotniejsze zadania, których realizacja poprawi dostępność, bezpieczeństwo i komfort podróży dla największej liczby mieszkańców regionu. Są to:

- budowa drogi ekspresowej S6 do Słupska i dalej do Koszalina i Szczecina,
- budowa drogi ekspresowej S6 jako zachodniej obwodnicy Trójmiasta,
- podnoszenie parametrów drogi krajowej 22 i budowa obwodnic miast w jej ciągu,
- budowa trasy ekspresowej S11 na odcinku Poznań–Koszalin,
- budowa trasy ekspresowej S7 (Gdańsk–Warszawa).

Najważniejszym działaniem z perspektywy poprawy dostępności jest niewątpliwie budowa drogi S6, łączącej obszar trójmiejski ze Słupskiem, co pozwoli wzmocnić relacje obszaru metropolitalnego i największego w województwie ośrodka subregionalnego. Powinno to także wpłynąć korzystnie na potencjał rozwojowy zachodniej części województwa, poprawić spójność tego obszaru a także wzmocnić potencjał rozwojowy turystyki w pasie nadmorskim.

Podtrzymujemy stwierdzenie z poprzedniego opracowania (Guzik i in., 2012), że *„najważniejszym korytarzem transportowym województwa, który nie jest planowany jako droga ekspresowa, jest ciąg drogi krajowej 22 (Elbląg – Starogard Gdański – Wałcz – Gorzów Wielkopolski). Z perspektywy polityki miejskiej województwa jest to istotna droga, gdyż łączy potencjalny ośrodek o znaczeniu subregionalnym – Chojnice – z Trójmiastem. Wydaje się, że należy, spoglądając*

*perspektywicznie i wierząc w sukces polityki miejskiej, czyli skuteczne wzmocnienie pozycji tego ośrodka, już dzisiaj tak kształtować planowanie przestrzenne, żeby za 20 lat możliwa była w korytarzu tej drogi budowa trasy ekspresowej. Na chwilę obecną celowe są prace nad budową obwodnicy miejscowości (na wzór Chojnic) – na przykład całkowite wyprowadzenie drogi poza Malbork, Starogard Gdański, Czersk, Czarną Wodę, Człuchów”*(Guzik 2012, s. 184-185).

Wyzwaniem narastającym wraz z postępującą metropolizacją przestrzeni i zachodzącą suburbanizacją rezydencjonalną i gospodarczą będzie wzrost obciążenia istniejących dróg wychodzących z Trójmiasta. Podnoszenie przepustowości tych dróg jest ważnym warunkiem rozwojowym – stąd propozycja budowy zachodniej obwodnicy Trójmiasta – nowym śladem – jako elementu trasy ekspresowej S6. Należy jednak pamiętać, że każde zwiększenie przepustowości generuje nowy ruch, wzmacnia zjawisko kongestii i sprzyja dalszej suburbanizacji. Rozbudowie i modernizacji układu drogowego musi zatem towarzyszyć wysiłek rozwoju transportu publicznego oraz systemów intermodalnych. Chodzi o to żeby zapobiec przyszłym kosztom i problemom, jakie są związane z brakiem zarezerwowanych terenów i korytarzy pod inwestycje transportowe czy też zintegrowane systemy transportu publicznego (zwłaszcza szynowego) z parkingami typu parkuj i jedź, tak aby znacząca część podróży była realizowana transportem alternatywnym do drogowego.

Obserwowany w Europie Zachodniej, a także w USA renesans transportu publicznego wynika z wyzwań związanych z dominacją indywidualnej motoryzacji oraz z rosnącej świadomości problemu wykluczenia transportowego i troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu. Transport publiczny jest zatem elementem polityki zrównoważonego rozwoju oraz podnoszenia poziomu życia i walki z wykluczeniem społecznym. Niestety, rozwojowi systemów transportu publicznego w Europie Zachodniej towarzyszy jego regres w Polsce, zwłaszcza w obszarach pozamiejskich. Brak popytu podcina rację ekonomiczną funkcjonowania połączeń, których regres powoduje pogarszanie się dostępności transportowej. Nie prowadzi się rachunków kosztów społecznych ani skutków dla rozwoju regresu transportu publicznego i postępującego wykluczenia transportowego. Obecnie łatwiej jest wydawać środki na zasiłki i pomoc społeczną, zamiast dofinansować możliwość docierania do szkół a potem miejsc pracy.

Podtrzymujemy rekomendacje zawarte w publikacji końcowej z badania w 2011 roku (Guzik i in. 2012) i w dalszym ciągu wskazujemy na konieczność następujących działań:

- „budowę trójstopniowego systemu komunikacji publicznej z aktywnym udziałem organizacyjnym i finansowym władz samorządowych,
- budowę (egzekwowanie) systemu informacji dla podróżnych,

- budowę/organizację punktów przesiadkowych i wspieranie rozwiązań intermodalnych.” (Guzik 2012, s. 188-194).

## 15.4. Rekomendacje działań na poziomie lokalnym i regionalnym

Najważniejsze rekomendacje wynikające z badań i analiz wykonanych w ramach niniejszego badania, w podziale na działania na poziomie lokalnym i regionalnym, wraz z horyzontem czasowym ich podjęcia zawarto w tabeli 15.2.

**Tab. 15.2 Rekomendowane działania na poziomie lokalnym i regionalnym w zakresie wzmocnienia potencjału gospodarczego miast województwa pomorskiego**

Wniosek	Rekomendowane działania na poziomie lokalnym	Rekomendowane działania na poziomie regionalnym	Horyzont czasowy działań	Spodziewany efekt
Konieczność stałego podnoszenia poziomu konkurencyjności obszaru metropolitalnego Trójmiasta (OMT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych przyciągających mieszkańców i firmy,</li> <li>• rozwój przestrzenny według idei miasta zwarteo,</li> <li>• tworzenie warunków dla funkcjonowania zrównoważonego transportu, zwłaszcza poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego i rowerowego</li> <li>• rewitalizacja zaniedbanych obszarów,</li> <li>• wsparcie inicjatyw zorientowanych na niepolских rezydentów (np. międzynarodowych przedszkoli i szkół),</li> <li>• ciągle pobudzanie rozwoju działalności gospodarczych które mają wysoki potencjał innowacyjności i są źródłem kreatywności (szczególnie innowacyjnych start-upów),</li> <li>• promowanie różnych mechanizmów komercjalizacji technologii (m.in. działań współpracy między sektorem przedsiębiorstwa placówkami naukowymi),</li> <li>• wspieranie sektora kultury i inicjatyw obywatelskich</li> <li>• działania na rzecz wzmocnienia dywersyfikacji gospodarczej,</li> <li>• wzmocnienie pozycji miast OMT jako ośrodków szkolnictwa wyższego,</li> <li>• monitorowanie potrzeb przedsiębiorców</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inicjowanie i wspieranie kompleksowej i wielopłaszczyznowej integracji i współpracy na poziomie metropolitalnym,</li> <li>• lobbing i wsparcie negocjacyjne w władzach centralnych i instytucjach europejskich w zakresie działań podnoszących konkurencyjność OMT,</li> <li>• przyciąganie siedzib organizacji o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym w miastach rdzeniowych,</li> <li>• wzmocnienie pozycji Trójmiasta jako węzła komunikacyjnego, transportowego i logistycznego w skali krajowej i międzynarodowej,</li> <li>• tworzenie warunków dla funkcjonowania zrównoważonego transportu, zwłaszcza poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego w zakresie dojazdów do pracy, zintegrowanych węzłów transportowych i systemów P&amp;R,</li> <li>• wsparcie eksperckie i informacyjne samorządów lokalnych m.in. w postaci rzetelnych i aktualnych diagnoz i analiz procesów gospodarczych i społecznych oraz propagowania dobrych praktyk,</li> <li>• wzmocnienie roli gospodarowania przestrzenią (w tym zwłaszcza planowania przestrzennego) w skali całego obszaru metropolitalnego, z położeniem nacisku na zachowanie cennych lub ważnych obszarów przyrodniczych</li> </ul>	proces ciągly	rosnąca pozycja i konkurencyjność obszaru metropolitalnego Trójmiasta, zwłaszcza w obszarze Europy Bałtyckiej i Środkowo-Wschodniej
Zagrożenie „efektem wyspy” – utrwaleniem i pogłębieniem nierówności w rozwoju między obszarem metropolitalnym a pozametropolitalnym	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pobudzanie rozwoju endogenicznego (w oparciu o miejscowe firmy i zasoby środowiska) – poprzez działania infrastrukturalne i instytucjonalne,</li> <li>• podnoszenie atrakcyjności rezydencjonalnej,</li> <li>• w obszarach o podwyższonej atrakcyjności inwestycyjnej dla firm zewnętrznych – działania</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wzmocnienie korzystnych efektów rozprzestrzeniania się rozwoju z regionalnego bieguna wzrostu poprzez realizację inwestycji infrastrukturalnych o znaczeniu co najmniej subregionalnym: transportowych – drogowych i kolejowych) wiążących obszary peryferyjne z rdzeniem województwa, w szczególności działania w zakresie transportu publicznego, komunikacyjnych</li> </ul>	2030	wzmocnienie powiązań obszarów peryferyjnych z obszarem metropolitalnym, progresja gospodarcza obszarów peryferyjnych

	<p>infrastrukturalne (strefy aktywności gospodarczej),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pobudzanie inicjatyw oddolnych wzmacniających kapitał społeczny,</li> <li>• prowadzenie działań miękkich nastawionych na przełamywanie barier społecznych</li> <li>• regulacje planistyczne, zapewniające ochronę krajobrazu kulturowego i naturalnego, co będzie czynnikiem wzmacniającym atrakcyjność rezydencjonalną a także turystyczną,</li> <li>• wspieranie ekonomii społecznej.</li> </ul>	<p>– wsparcie rozwoju Internetu szerokopasmowego w obszarach peryferyjnych,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wsparcie eksperckie i informacyjne w zakresie pobudzania rozwoju gospodarczego i społecznego, propagowanie dobrych praktyk,</li> <li>• wsparcie lokalnych instytucji otoczenia biznesu,</li> <li>• wsparcie inicjatyw gospodarczych samorządów lokalnych promujących działania sieciowe (np. turystyczne szlaki tematyczne),</li> <li>• skoordynowane działania z samorządami regionalnymi sąsiadującymi województw w obszarach przygranicznych (np. dotyczących inwestycji transportowych),</li> <li>• wsparcie rozwoju energetyki bazującej na źródłach odnawialnych,</li> <li>• kompleksowy program pobudzający rozwój endogeniczny m.in. poprzez zajęcia warsztatowe z przedsiębiorczości, programy wspomagające w zakładaniu własnej przedsiębiorczości zawierające nie tylko <i>know-how</i> ale i zdecydowane wsparcie finansowe w momencie uruchamiania firmy ale i wspierające jej funkcjonowanie w pierwszym roku. Program ten powinny koordynować firmy które mają już duże doświadczenie oraz rekomendacje w postaci dotychczasowych osiągnięć w tej dziedzinie.</li> </ul>		
<p>słabość kapitału ludzkiego i społecznego w obszarach pozametropolitalnych</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wielokierunkowe (finansowe, doradcze) wsparcie organizacji pozarządowych m.in. w realizacji projektów z zakresu usług publicznych,</li> <li>• działania na rzecz zintegrowanej polityki lokalnej w zakresie wychodzenia z patologii i bierności zawodowej,</li> <li>• wspieranie inicjatyw dla seniorów (np. rozwój sektora usług publicznych skierowanych do osób w podeszłym wieku umożliwiających im wydłużenie aktywności zawodowej i społecznej)</li> <li>• wspomaganie dzieci z rodzin patologicznych,</li> <li>• prowadzenie działań miękkich nastawionych na przełamywanie barier społecznych,</li> <li>• wsparcie inicjatyw społecznych angażujących w swoje projekty społeczności lokalne,</li> <li>• utrzymanie lub rozwój (w zależności od lokalnych potrzeb) sieci podstawowych instytucji kultury (bibliotek, lokalnych muzeów i izb muzealnych, domów/centrów/ośrodków kultury, itp.) oraz obiektów sportu i rekreacji, oraz wsparcie dla wzmacniania ich dodatkowych funkcji jako miejsc spotkań, dialogu, inkluzji społecznej, budowania tożsamości lokalnej, w</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wsparcie eksperckie i informacyjne, działania na rzecz zintegrowanej polityki regionalnej w zakresie przełamywania barier społecznych,</li> <li>• działania sprzyjające podnoszeniu aspiracji edukacyjnych,</li> <li>• propagowanie dobrych praktyk (np. w zakresie rozwoju różnych form nauczania przez całe życie, projektów w zakresie wychodzenia z patologii i bierności zawodowej),,</li> <li>• wspieranie inicjatyw dla seniorów (np. rozwój sektora usług publicznych skierowanych do osób w podeszłym wieku umożliwiających im wydłużenie aktywności zawodowej i społecznej),</li> <li>• wyrównywanie dostępności do placówek oświatowych i wychowawczych oraz działania na rzecz podnoszenia jakości edukacji,</li> <li>• określenia minimalnych standardów wyposażenia w usługi publiczne ośrodków miejskich i osiedli wiejskich na różnych poziomach hierarchii osadniczej oraz jednocześnie poprawy dostępności do ośrodków wyższego rzędu umożliwiających dostęp do pozostałych usług publicznych i komercyjnych.</li> </ul>	<p>proces ciągły</p>	<p>wzmocnienie kapitału ludzkiego i społecznego</p>

	<p>szczegółności poprzez ich wykorzystanie jako miejsc działalności stowarzyszeń.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>poprawę dostępności do usług publicznych poprzez stworzenie systemu transportu publicznego likwidującego wykluczenie społeczne</li> </ul>			
slabość ośrodków subregionalnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>wspieranie rozwoju funkcji subregionalnych i regionalnych,</li> <li>projekty flagowe w zakresie usług wyższego rzędu,</li> <li>ciągłe pobudzanie rozwoju działalności gospodarczych które mają wysoki potencjał innowacyjności i są źródłem kreatywności (szczególnie innowacyjnych start-upów),</li> <li>rewitalizacja zaniedbanych obszarów,</li> <li>tworzenie lub dozbrajanie stref inwestycyjnych,</li> <li>wzmacnianie powiązań komunikacyjnych ośrodków subregionalnych z ich obszarem funkcjonalnym,</li> <li>wykreowanie unikalnych projektów (np. imprez kulturalnych).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dedykowane subregionalne programy pomocowe,</li> <li>wsparcie rozwoju instytucji usługowych wyższego rzędu, w tym szkolnictwa wyższego (akademickiego i zawodowego – w szczególności wsparcie na rzecz włączania placówek szkolnictwa wyższego do partnerstw z silnymi podmiotami z OMT i podregionalnymi), specjalistycznej opieki zdrowotnej oraz kultury, sportu i rekreacji</li> <li>poprawa dostępności komunikacyjnej do OMT,</li> <li>wsparcie w promocji gospodarczej ośrodków subregionalnych,</li> <li>decentralizacja niektórych funkcji regionalnych.</li> </ul>	2030	wzmocnienie pozycji ośrodków subregionalnych
slabość wielu ośrodków powiatowych, jako miejsc mogących pełnić rolę ponadlokalnych ośrodków wzrostu lub ośrodków równoważenia rozwoju	<ul style="list-style-type: none"> <li>działania na rzecz wzmacniania powiązań między ośrodkami powiatowymi a obszarami ciężącymi do nich oraz powiązaniemi zewnętrznymi z ośrodkami subregionalnymi i OMT,</li> <li>tworzenie lub dozbrajanie stref inwestycyjnych w obszarach o ponadprzeciętnej atrakcyjności inwestycyjnej,</li> <li>pobudzanie rozwoju endogenicznego (w oparciu o miejscowe firmy)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zainicjowanie dyskusji nad reorganizacją sieci powiatowej w województwie pomorskim,</li> <li>ustalenie minimalnych standardów usług jakie powinny zapewniać ośrodki powiatowe,</li> <li>wzmacnianie powiązań komunikacyjnych ośrodków powiatowych z ośrodkami subregionalnymi i OMT,</li> <li>dedykowane granty inwestycyjne dla branż gospodarczych o dużym potencjale wzrostu,</li> <li>wsparcie w promocji gospodarczej ośrodków powiatowych</li> </ul>	2020	wzmocnienie pozycji ośrodków powiatowych
niebezpieczeństwo zbytniego uzależnienia od inwestorów zewnętrznych miast południowo-wschodniej części województwa (podregion starogardzki)	<ul style="list-style-type: none"> <li>pobudzanie rozwoju endogenicznego (w oparciu o miejscowe firmy),</li> <li>selektywna polityka proinwestycyjna nakierowana na wzmocnienie dywersyfikacji typu pozyskiwanych inwestorów,</li> <li>działania proinwestycyjne zakorzeniające działające duże firmy,</li> <li>działania na rzecz wzmocnienia powiązań między dużymi firmami a małymi i średnimi podmiotami</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>wsparcie eksperckie i informacyjne,</li> <li>wsparcie finansowe działań infrastrukturalnych i instytucjonalnych mających na celu pobudzenie zasobów endogenicznych i zakorzenienia działających inwestorów zewnętrznych</li> </ul>	proces ciągły	wzrost dywersyfikacji gospodarczej miast południowo-wschodniej części województwa
monofunkcyjny rozwój lokalny małych miast nadmorskich	<ul style="list-style-type: none"> <li>rewitalizacja przestrzeni publicznych (w tym <i>waterfrontów</i>)</li> <li>efektywne regulacje dotyczących kształtowania zabudowy i ochrony krajobrazu kulturowego i naturalnego,</li> <li>działania na rzecz kompleksowej i zintegrowanej obsługi turystycznej,</li> <li>działania zwiększające atrakcyjność rezydencjalną dla seniorów</li> <li>tworzenie warunków dla zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, zwłaszcza w kontekście ruchu turystycznego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>wsparcie eksperckie i informacyjne, a także finansowe w: kreowaniu nowych lub unikalnych produktów turystycznych (w tym powiązanych z tradycjami rybołówstwa), mniej uzależnionych od dobrych warunków pogodowych, a także ich dywersyfikacji pod kątem sektorów i grup turystów; kompleksowej i zintegrowanej obsługi turystycznej; branż „srebrnej gospodarki”</li> </ul>	2020	podtrzymywalny i progresywny rozwój ośrodków nadmorskich

Źródło: opracowanie własne

## Literatura

- Adey P., 2010, *Mobility*, Routledge, London – New York.
- Atlas ESPON. *Struktura terytorium Europy*, 2006, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2014, IBnGR, Gdańsk.
- Bajerski A., 2009, *Badania zasięgu oddziaływania przestrzennego szkolnictwa wyższego w Polsce: stan i perspektywy rozwoju*, Czasopismo Geograficzne, 79(3), 352–363.
- Banister D., Brechman J., 2000, *Transport Investment and Economic Development*, University College London Press, London.
- Banister D., Stead D., Steen P., Dreborg K., Akerman J., Nijkamp P., Schleicher-Tapeser R., 2000, *European Transport Policy and Sustainable Mobility*, Spon Press, London–New York.
- Black J., Conroy M., 1977, *Accessibility measures and the social evaluation of urban structure*, Environment and Planning A, 9, 1013–1031.
- Cass N., Shove E., Urry J., 2005, *Social exclusion, mobility and access*. Sociological Review 53: 539–555.
- Chojnicki Z., 1966, *Zastosowania modeli grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-ekonomicznych*, Studia KPZK PAN, 14.
- Churski P., Borowczak A., Dolata M., Dominiak J., Hauke J., Perdał R., Konecka-Szydłowska B., 2014, *Rozwój społeczno-gospodarczy a kształtowanie się obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej*, UAM, Poznań.
- Czapiewski K., 2011, *Analiza ilościowa i jakościowa w zakresie dostępności do usług publicznych oraz ocena wynikających powiązań*, [w:] Śleszyński P., Czapiewski K. (red.) *Znaczenie ośrodków miejskich oraz ich hierarchicznych powiązań dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomicznego i społecznego polski wschodniej*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 9–60.
- Domański B., Gwosdz K. (red.), 2005, *Dziesięć lat doświadczeń pierwszej polskiej specjalnej strefy ekonomicznej*, Kraków–Mielec.
- Domański B., Noworól A. (red.), 2010, *Małopolskie miasta – funkcje, potencjał i trendy rozwojowe*, Małopolskie Obserwatorium Polityki Rozwoju, Kraków.
- Działek J., 2010, *Kapitał społeczny jako czynnik rozwoju gospodarczego w skali regionalnej i lokalnej w Polsce*, praca doktorska w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków.
- Działek J., Ciechowski M., Gwosdz K., 2010, *Ranga miast w świetle wyposażenia w instytucje i usługi dla firm. Badanie funkcji, potencjału oraz trendów rozwojowych miast w województwie małopolskim*, <http://www.politykarozwoju.obserwatoria.malopolska.pl/CmsContent.mvc/GetArticle/10/4>.
- Dziemianowicz W., Charkiewicz J., Dąbrowska A., Olszowiec K., 2013, *Olsztyn – diagnoza strategiczna*, Geoprofit, Warszawa
- Dziewoński K., 1971, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań*, Prace Geograficzne IG PAN, nr 87, s. 7–110.
- European Commission, 2011, *White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, Communication from the Commission, COM(2011) 144 final, Brussels.
- Farrington J., 2007, *The New narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography*, Journal of Transport Geography, 15, s. 319–330.
- Fooley J. (red.), 2004, *Sustainability and Social Justice*, Institute for Public Policy Research, London.
- Friedmann J., 1966, *Regional development policy: a Case Study of Venezuela*, M.I.T. Press, Cambridge.
- Gadomska B., (red.), 2014, *Przestrzeń życia Polaków*, Stowarzyszenie Architektów Polskich SARP, Warszawa.
- Gomułka S., 1998, *Teoria innowacji i wzrostu gospodarczego*, Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych, Warszawa.
- Grzeszczak J., 1999, *Bieguny wzrostu a formy przestrzeni spolaryzowanej*, IGiPZ PAN, Warszawa.



- Grzeszczak J., 2006, *Recenzja publikacji A. Sobala-Gwosdz – Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim*, Przegląd Geograficzny, nr 78, z. 4, s. 590–594.
- Guzik R. (red.), 2012, *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Guzik R., 2003, *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Guzik R., 2015, *Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006-2011*, Wojewódzki Urząd Pracy, Kraków.
- Guzik R., Domański B., 2010, *Możliwości wykorzystania doświadczeń zagranicznych w zakresie rewitalizacji miast w Polsce*. [w:] Ziobrowski Z. (red.) Założenia polityki rewitalizacji. Seria: Rewitalizacja miast Polskich, Tom 9, Instytut Rozwoju Miast, Kraków, 21–30.
- Guzik R., Zborowski A., Kołoś A., Micek G., Gwosdz K., Trzepacz P., Chaberko T., Kretowicz P., Ciechowski M., Dej M., Grad N., 2010, *Dostępność komunikacyjna oraz delimitacja obszarów funkcjonalnych*, [w:] Domański B., Noworól A., *Małopolskie miasta – funkcje, potencjał i trendy rozwojowe*, Małopolskie Obserwatorium Polityki Rozwoju, Kraków, 88–134.
- Hanson S., 1995, *The Geography of Urban Transportation*, Guilford, New York.
- Heller J., Bogdański M., 2013, *Pochodzenie terytorialne studentów Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w kontekście kształtowania się makroregionu funkcjonalnego Olsztyna*, Studia Regionalne i Lokalne, 4(54), 82–104.
- Herbst I., Jadach-Sepioto A., Korczyński T., 2013, [w:] J. Hausner (red.), *Raport o partnerstwie publiczno-prywatnym w Polsce*, Centrum Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, Warszawa.
- Hine J.; Mitchell F., 2003, *Transport disadvantage and social exclusion: Exclusionary mechanisms in transport*, Transport and Society Series, Ashgate, Aldershot.
- Holden E., 2007, *Achieving Sustainable Mobility: Everyday and Leisure-time Travel in the EU*, Ashgate, Aldershot.
- Hoyle B., Smith J., 1998, *Transport and development: conceptual frameworks*, [w:] Hoyle B., Knowles R. (red.), *Modern Transport Geography*, Wiley, Chichester, 13–40.
- Huculak M., 2011, *Strefy inwestycyjne i obszary aktywności gospodarczej w Polsce*, [w:] W. Jarczewski, M. Huculak (red.), *Sukces polityki proinwestycyjnej. Niepołomice 1990-2010. Wnioski dla władz lokalnych*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków, 25–34.
- Identyfikacja i delimitacja obszarów problemowych i strategicznej inwestycji w Polsce. Wnioski z analiz*, 2009, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Instytut Badań Strukturalnych, Warszawa.
- Ilnicki D., 2008, *Przestrzenne aspekty funkcjonowania wyższych uczelni w Polsce*, [w:] T. Markowski, D. Drzazga (red.), *Rola wyższych uczelni w rozwoju społeczno-gospodarczym i przestrzennym miast*, Studia KPZK PAN, CXXI, 33–44.
- Ilnicki D., 2009, *Przestrzenne zróżnicowanie poziomu rozwoju usług w Polsce. Teoretyczne i praktyczne uwarunkowania badań*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2013 r.*, 2014, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa.
- Jacobs J., 1968, *The economy of cities*, Vintage Books, New York.
- Jażewicz I., 2009a, *Funkcjonowanie małych miast Pomorza Środkowego w okresie transformacji systemowej*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk.
- Jażewicz I., 2009b, *Przemiany miejskiej sieci osadniczej województwa pomorskiego*, [w:] I. Jażewicz (red.): *Współczesne problemy przemian strukturalnych przestrzeni geograficznej*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk, 279–291.
- Jażewicz I., 2011a, *Kapitał ludzki w małych miastach województwa pomorskiego*, [w:] B. Namysłak (red.): *Przekształcenia regionalnych struktur społeczno-ekonomicznych*, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, 19, 1, 203–214.

- Jażewicz I., 2011b, *Ruchliwość przestrzenna ludności województwa pomorskiego w okresie transformacji systemowej*, [w:] M Stanny (red.): *Przemiany demograficzno-społeczne na Pomorzu. Ujęcie przestrzenne*, Koszalin, 131–141.
- Jażewicz I., 2013, *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk.
- Jerczyński M., 1973, *Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce. Studia nad strukturą funkcjonalną miast*, Prace Geograficzne IG PAN, nr 97.
- Jędrzejczyk D., 2001, *Podstawy geografii ludności*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa.
- Kośut B., 2012, *Chojnicko-człuchowski zespół miejski. Poziom rozwoju i wzajemne powiązania*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, Biuletyn KPZK PAN, 241.
- Kosiński L., 1967, *Geografia ludności*, PWN, Warszawa.
- Koźlak A., 2009, *Ocena zróżnicowania poziomu innowacyjności regionów w Polsce i jego wpływu na poziom rozwoju gospodarczego*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 46.
- Krajowa Polityka Miejska, 2014, projekt, wersja I, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, marzec 2014 r.; [http://www.mir.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/polityka\\_regionalna/rozwoj\\_miast/kpm/strony/start.aspx](http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_regionalna/rozwoj_miast/kpm/strony/start.aspx), dostęp 20.03.2015
- Kryńska E., 2000, *Polskie Specjalne Strefy Ekonomiczne – zamierzenia i efekty*, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Liszewski S., 1995, *Zróżnicowanie przestrzenne poziomu i jakości warunków życia ludności w aglomeracjach miejskich*, Acta Universitatis Lodzianis, Folia Geographica, 20, 207–217.
- Liszewski S., 1997, *Miasto w kręgu zainteresowań geografa*, [w:] Kaczmarek J. (red.), *Współczesne przemiany struktur przestrzennych dużych miast*, IX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wyd. UŁ, Łódź, 7–19.
- Luszniewicz A., 1982, *Statystyka społeczna*, PWE, Warszawa.
- Markusen A., 1996, *Sticky places in slippery space: a typology of industrial districts*, Economic Geography, 72(3), 293–313.
- Masik G., 2010, *Wpływ polityki lokalnej na warunki i jakość życia. Przykład strefy suburbanizacji Trójmiasta*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Maslow A., 1954, *Motivation and personality*, Harper, New York.
- Michalski T., 2006, *Wpływ czynników rozwojowych na zmiany ludności wybranych miast nadmorskich Polski*, [w:] M. Pacuk (red.) *Wybrane problemy przekształceń miast Polski Północnej*, Regiony Nadmorskie, 12, 50–60.
- Michalski T., 2012, *Przemiany w liczbie ludności i ruchu rzeczywistym w Europie Środkowej i Środkowo-Wschodniej w okresie transformacji*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- MAiC, 2013, *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju*, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa.
- MAiC, 2014, *Narodowy Plan Cyfrowy*, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, 2014.
- MIIIR, 2014, *Krajowa Polityka Miejska* (projekt, wersja I), 2014, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- MRR, 2009, *Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski*, 2009, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- MRR, 2010, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- MRR, 2012, *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- MRR, 2012b, *Strategia Rozwoju Kraju 2020*, 2012, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

- MRR, 2013, *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Muzioł A., 1981, *Statystyczna analiza zróżnicowań warunków życia ludności w miastach wojewódzkich*, Przegląd Geograficzny, 53, 4, 737-757.
- Noworól A., Domański B., Dej M., Działek J., Hałat B., 2013, *Polityka miejska Województwa Małopolskiego do 2020 roku*, Małopolskie Studia Regionalne, 1/27/2013, s. 27–85.
- Pacione M., 1989, *Access to urban services – the case of secondary schools in Glasgow*, Scottish Geographical Magazine, 105, 12-18.
- Pacione M., 1989, *Access to urban services: the case of secondary schools in Glasgow*, Scottish Geographical Magazine, 105, 12–18.
- Pahl R. E., 1965, *Urbs in rure*, Weidenfeld and Nicholson, London.
- Palmowski T., 2013, *Kaliningrad – szansa czy zagrożenie dla Europy Bałtyckiej? Monografia społeczno-gospodarcza*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk, 2013.
- Perroux F., 1955, *Note sur la notion de „pole de croissance”*, *Economie Appliquée*, VIII, 1–2, s. 307-320, [przekład polski J. Biniecki, *Uwagi o pojęciu „bieguna wzrostu”*, *Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, 1978, 3/4, s. 26-40].
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego*, Załącznik do uchwały nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.  
[http://wrotapomorza.pl/res/BIP/UMWP/zarząd/obwieszczenia\\_marszałka/plan\\_zagospodarowania\\_ostatyczny/\\_pzwpp\\_zal\\_1004\\_xxxix\\_09\\_nowy.pdf](http://wrotapomorza.pl/res/BIP/UMWP/zarząd/obwieszczenia_marszałka/plan_zagospodarowania_ostatyczny/_pzwpp_zal_1004_xxxix_09_nowy.pdf)
- Pooler J., 1987, *Measuring geographical accessibility: a review of current approaches and problems in the use of population potentials*, *Geoforum*, 18, 269–289.
- Pred A., 1977, *City systems in advanced economies*, Hutchinson, London.
- Rakowska J., 2014, *Codzienne dojazdy do pracy jako ekonomiczne kryterium rządowych klasyfikacji i delimitacji obszarów*, *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(57), 46–59.
- Regional Innovation Scoreboard*, 2014,  
[http://ec.europa.eu/news/pdf/2014\\_regional\\_union\\_scoreboard\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/news/pdf/2014_regional_union_scoreboard_en.pdf) [dostęp 16 I 2015]
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, Dokument przyjęty uchwałą nr 196/20/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 3 marca 2015 r. w związku z decyzją Komisji Europejskiej nr C(2015) 908 z dnia 12 lutego 2015 r.*  
[http://www.strategia2020.pomorskie.eu/res/strategia2020/RPO\\_WP\\_14\\_20/rpo\\_wp\\_2014\\_2020.pdf](http://www.strategia2020.pomorskie.eu/res/strategia2020/RPO_WP_14_20/rpo_wp_2014_2020.pdf)
- Rietveld P., Stough R. (red.), 2007, *Institutions and Sustainable Transport: Regulatory Reform in Advanced Economies*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z dnia 18 Listopada 2014 r.)*  
[http://www.mir.gov.pl/aktualnosci/polityka\\_rozwoju/Documents/ROZPORZADZENIE\\_27112014\\_.pdf](http://www.mir.gov.pl/aktualnosci/polityka_rozwoju/Documents/ROZPORZADZENIE_27112014_.pdf)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie pomorskiej specjalnej strefy ekonomicznej*, *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa, dnia 31 grudnia 2014 r., Poz. 1985.
- Runge J., 2006, *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*, Uniwersytet Śląski, Katowice.
- Rydz E., 1994, *Przeobrażenia demograficzno-osadnicze struktur wewnętrznych aglomeracji nadmorskich*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, Słupsk.
- Rydz E., 2005, *Współczesne przekształcenia demograficzne struktury wewnętrznej aglomeracji gdańskiej*, [w:] J. Czerwiński (red.): *Problemy demograficzne w regionach nadmorskich w procesie integracji europejskiej*, *Biuletyn Informacyjny Polskiego Towarzystwa Demograficznego*, Warszawa, 28,B, 40–62.
- Rydz E., 2012, *Proces starzenia się ludności w województwie pomorskim i jego społeczno-ekonomiczne konsekwencje*, [w:] Szmielińska-Pietraszek P., Szymańska W. (red.), *Przemiany demograficzne Pomorza*

- na przełomie wieków – ujęcie społeczne, ekonomiczne, przestrzenne*, Ministerstwo Rozwoju regionalnego, Słupsk-Warszawa.
- Sagan I., 2010, *Gdańsk metropolitan region : tackling peripherality and the politics of scale*, Regions, 279, 1, 18-20.
- Sagan I., Canowiecki Z., 2011, *Między integracją a konkurencją. Gdańsko-Gdyński Obszar Metropolitalny*, Scholar, Warszawa.
- Sagan I., Szymtkowska M., (red.), 2012, *Miasto w dobie neoliberalnego urbanizmu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Sobala-Gwosdz A (red.), 2010, *Badanie trendów rozwojowych w województwie śląskim poprzez wyznaczenie ośrodków wzrostu i obszarów stagnacji*, Strada Consulting, Bielsko-Biała.
- Sobala-Gwosdz A., 2005; *Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim*, Instytut Geografii i gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Stewart J. Q., 1942, *A measure of the influence of population at a distance*, Sociometry, 5, 63–71.
- Strategia Polityki Społecznej Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020*, 2013, Zarząd Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, [http://www.wrotapomorza.pl/res/strategia2020/pomorskie\\_srwp2020.pdf](http://www.wrotapomorza.pl/res/strategia2020/pomorskie_srwp2020.pdf)
- Stryjakiewicz T. (red.), 2014, *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*, Bogucki, Poznań.
- Swianiewicz P., 2007, *Nadwyżka operacyjna*, Wspólnota, 15.
- Szlachta J., 2009, *Kreatywność i innowacyjność polityki spójności Unii Europejskiej w kolejnym okresie programowania po roku 2013*, [w:] A. Kukliński, K. Pawłowski, J. Woźniak (red.), *Kreatywna i innowacyjna Europa wobec wyzwań XXI wieku*, Urząd Marszałkowski Województwa małopolskiego, Kraków.
- Szymtkowska M., 2008, *Przestrzeń społeczna miasta w okresie transformacji. Przypadek Gdyni*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Śleszyński, 2012, *Struktura przestrzenna dojazdów pracowniczych w Polsce w 2006 r.* [w:] R. Rosik, R. Wiśniewski (red.), *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, IGiGP PAN, Warszawa, 23–34.
- Śleszyński P., 2013, *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, Przegląd Geograficzny, 85, 2, 173-197.
- Tacoli C., 1998, *Rural-urban interactions: a guide to the literature*, Environment and Urbanization, 10, 147–166.
- Urry J., 2000, *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, Routledge, London.
- Urry J., 2007, *Mobilities*, Polity Press, Cambridge.
- Urry J., 2009, *Socjologia mobilności*, PWN, Warszawa.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2013 r. o zmianie ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw* Dz. U z 2014 r. Poz.7, 811.
- Vickerman R. W., 1974, *Accessibility, attraction and potential: a review of some concepts and their use in determining mobility*, Envir. Plann. A, 6, 675-691.
- Wiewióra M., 2015, *Wpływ nadwyżki operacyjnej budżetu na kondycję finansową jednostki samorządu terytorialnego*, Serwis Samorządowy PAP.
- Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski*, 2009, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Zienkowski L., 1979, *Poziom życia: metody mierzenia i oceny*, PWE Warszawa.

## Spis tabel

Tab. 3.1 Gęstość sieci miast oraz struktura wielkościowa w przekroju wojewódzkim w 2012 roku .....	26
Tab. 3.2 Wskaźniki sieci osadniczej województwa pomorskiego według powiatów w 2012 r. ....	27
Tab. 4.1. Instytucje i placówki usługowe uwzględnione w konstrukcji wskaźnika rangi .....	35
Tab. 4.2. Obliczenie ciężarów dla miejscowości Borzytuchom (model potencjału).....	44
Tab. 4.3. Przyjęte przedziały klasowe w procedurze rangowania.....	46
Tab. 4.4 Klasyfikacja powiązań.....	47
Tab. 4.5 Miejsca, do których badano dostępność w układzie drogowym .....	48
Tab. 5.1 Liczba i struktura pracujących w miastach województwa pomorskiego w 2013 roku .....	66
Tab. 5.2 Wielkość rynku pracy w miastach województwa pomorskiego i dynamika zmian w okresie 2009-2013 .....	69
Tab. 5.3 Poziom wykształcenia mieszkańców miast woj. pomorskiego w 2011 roku.....	74
Tab. 5.4 Średnie wyniki egzaminu gimnazjalnego w miastach powiatowych województwa pomorskiego w 2013 roku .....	77
Tab. 5.5 Zasoby kapitału społecznego w powiatach województwach pomorskiego.....	79
Tab. 5.6 Liczba organizacji pożytku publicznego w miastach powiatowych województwach pomorskiego .....	81
Tab. 6.1 Baza ekonomiczna miast powiatowych (nadwyżka pracujących) .....	86
Tab. 6.2 Wnioski patentowe złożone do Europejskiej Organizacji Patentowej (EPO) w latach 2004-2010 według wybranych podregionów w Polsce.....	88
Tab. 6.3 Ranga miast województwa pomorskiego.....	96
Tab. 6.4 Dynamiczne małe i średnie firmy (gazele biznesu) w miastach województwa pomorskiego w latach 2008-2013 według poziomu zaawansowania technologicznego (w %).....	103
Tab. 6.5 Wskaźniki potencjału finansowego miast województwa pomorskiego w 2013 roku .....	107
Tab. 6.6 Poziom i dynamika rozwoju gospodarczego miast województwa pomorskiego .....	111
Tab. 7.1 Wskaźniki jakości transportu publicznego w miastach województwa pomorskiego .....	116
Tab. 7.2 Wskaźniki dostępu do sieci wodno-kanalizacyjnych w miastach województwa pomorskiego .....	123
Tab. 7.3 Wskaźniki dostępu do sieci energetycznych w miastach województwa pomorskiego .....	124
Tab. 7.4 Ocena jakości infrastruktury komunalnej w miastach .....	128
Tab. 7.5 Telefoniczne łącza główne na 1000 ludności (31XII 2013).....	129
Tab. 7.6 Liczba instytucji administracyjnych według zasięgu działania w miastach województwa pomorskiego w 2015 roku – ranga miast wg wskaźnika liczby instytucji.....	136
Tab. 8.1 Usługi publiczne wybrane do badania za pomocą modelu potencjału.....	151
Tab. 8.2 Wybrane usługi rynkowe do badania za pomocą modelu potencjału .....	156
Tab. 8.3 Gminy o najlepszej dostępności do usług (rynkowych i publicznie łącznie).....	163
Tab. 9.1. Charakterystyka terenów inwestycyjnych w woj. pomorskim w podziale na obszary miejskie i wiejskie .....	167
Tab. 9.2 Miejscowości woj. pomorskiego o największej powierzchni oferowanych terenów inwestycyjnych (pow. 100 ha) .....	167
Tab. 9.3 Gminy województwa pomorskiego o największej powierzchni oferowanych terenów inwestycyjnych (pow. 100 ha) .....	168

Tab. 9.4 Porównanie efektów działalności specjalnych stref ekonomicznych według województw .....	171
Tab. 9.5 Efekty działalności specjalnych stref ekonomicznych w województwie pomorskim .....	172
Tab. 9.6 Strefy inwestycyjne w województwie pomorskim (styczeń 2015 roku) .....	173
Tab. 9.7 Podstawowe informacje na temat wykorzystania funduszy europejskich w miastach oraz gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego w latach 2004–2014 .....	183
Tab. 9.8 Szczegółowe kierunki wykorzystania funduszy europejskich w ramach wspólnotowej polityki spójności w miastach i gminach miejsko-wiejskich województwa pomorskiego w latach 2004–2014 .....	185
Tab. 9.9 Projekty i pomysły PPP według województw .....	191
Tab. 9.10 Lista projektów PPP w miastach województwa pomorskiego .....	192
Tab. 10.1 Bariery rozwojowe miast województwa pomorskiego w świetle ankiety badawczej .....	196
Tab. 10.2 Wpływ przedsięwzięć rewitalizacyjnych na rozwój miast województwa pomorskiego .....	203
Tab. 10.3 Potrzeby miast w zakresie realizacji projektów istotnych z punktu widzenia poprawy usług publicznych i jakości życia .....	203
Tab. 11.1 Zewnętrzne uwarunkowania rozwoju miast województwa pomorskiego .....	208
Tab. 11.2 Typologia rozwojowa miast województwa pomorskiego .....	209
Tab. 11.3 Potencjały rozwojowe miast województwa pomorskiego w świetle ankiety badawczej .....	215
Tab. 12.1 Średnie i maksymalne wartości dostępności drogowej dla gmin województwa pomorskiego w 2011 i 2014 roku .....	218
Tab. 12.2 Powiązania wychodzące komunikacją publiczną miast Pomorza w latach 2011-2014 .....	235
Tab. 12.3 Siła i zasięg powiązań komunikacją publiczną miast w 2014 roku .....	245
Tab. 12.4 Dynamika siły i zasięgu powiązań komunikacją publiczną w latach 2011 - 2014 .....	246
Tab. 12.5 Klasyfikacja i rozkład liczby sołectw oraz odsetka ludności wiejskiej według dostępności do najbliższego miasta 2011-2014 .....	263
Tab. 12.6 Miejscowości wiejskie województwa pomorskiego według dostępności do najbliższego miasta w latach 2011-2014 .....	264
Tab. 12.7 Dostępność do najbliższego miasta w niedziele i dni świąteczne 2011-2014 .....	267
Tab. 13.1 Dojazdy do pracy w województwie pomorskim na tle innych regionów w 2011 roku .....	279
Tab. 13.2 Bilans dojazdów do pracy (iloraz przepływów) według województw w 2011 roku .....	280
Tab. 13.3 Bilans dojazdów do pracy (iloraz przepływów) w miastach wojewódzkich w 2011 roku .....	281
Tab. 13.4 Gminy o największej skali przyjazdów i wyjazdów do pracy w 2011 roku .....	283
Tab. 13.5 Gminy województwa pomorskiego o najwyższych i najniższych wartościach salda migracji w latach 2011-2013 .....	298
Tab. 13.6 Typy migracyjne gmin i części gmin woj. pomorskiego w latach 2011-2013 .....	299
Tab. 13.7 Gminy województwa pomorskiego o najwyższej aktywności budowlanej w latach 2011-2013 w porównaniu z okresem 2008-2010 .....	302
Tab. 14.1 Ranga i znaczenie miast województwa pomorskiego i ich potencjał według liczby osób ciężących (model potencjału i grawitacji) .....	306
Tab. 14.2 Delimitacja FOM .....	318
Tab. 15.1 Potencjał rozwojowy oraz pozycja miast jako ośrodków usług publicznych .....	326
Tab. 15.2 Rekomendowane działania na poziomie lokalnym i regionalnym w zakresie wzmacniania potencjału gospodarczego miast województwa pomorskiego .....	340

## Spis rysunków

Rys. 5.1 Typologia Webba dla miast województwa pomorskiego (średnia z lat 2011-2013).....	57
Rys. 5.2 Przyrost naturalny w gminach i miastach województwa pomorskiego.....	58
Rys. 5.3 Saldo migracji w gminach i miastach województwa pomorskiego.....	59
Rys. 5.4 Typologia Webba dla gmin województwa pomorskiego (średnia z lat 2011-2013).....	60
Rys. 5.5 Indeks starości demograficznej w miastach i gminach województwa pomorskiego w 2013 r. ....	62
Rys. 5.6 Skala starości demograficznej E. Roseta według miast i gmin województwa pomorskiego w 2013 r. ...	63
Rys. 5.7 Wskaźnik starzenia ekonomicznego miast i gmin województwa pomorskiego w okresie 2002-2013 ...	64
Rys. 5.8 Zmiany pracujących w województwie pomorskim i w Polsce w latach 2009-2013 według sekcji PKD 68	
Rys. 5.9 Poziom stopy bezrobocia i jego zmiany w okresie 2009-2013 .....	70
Rys. 5.10 Wielkość i struktura lokalnych rynków pracy w miastach w 2013 roku.....	72
Rys. 5.11 Udział osób z wykształceniem wyższym wśród ludności miejskiej w wieku 13 lat i więcej .....	75
Rys. 5.12 Średnie wyniki egzaminu gimnazjalnego w miastach województwa pomorskiego.....	76
Rys. 5.13 Zdawalność egzaminu maturalnego w liceach ogólnokształcących w 2014 według powiatów .....	78
Rys. 5.14 Aktywność stowarzyszeniowa w miastach województwa pomorskiego .....	80
Rys. 5.15 Frekwencja wyborcza w miastach województwa pomorskiego w latach 2010-2011 .....	82
Rys. 5.16 Prognoza ludności GUS dla powiatów województwa pomorskiego.....	83
Rys. 6.1 Liczba firm przemysłu średnio-wysokiej i wysokiej techniki w miastach województwa pomorskiego .	90
Rys. 6.2 Liczba firm w usługach wiedzochłonnych w miastach województwa pomorskiego .....	91
Rys. 6.3 Udział miast w liczbie nowozarejestrowanych firm przemysłu średniowysokiej i wysokiej techniki w latach 2012-2013.....	92
Rys. 6.4 Udział miast w liczbie nowozarejestrowanych firm w usługach wiedzochłonnych w latach 2012-2013	94
Rys. 6.5 Liczba firm na 10 tys. mieszkańców w miastach i gminach województwa pomorskiego w 2013 r. ....	99
Rys. 6.6 Liczba dynamicznych małych i średnich firm w miastach województwa pomorskiego w latach 2008-2013.....	100
Rys. 6.7 Dynamiczne małe i średnie firmy w miastach województwa pomorskiego w sektorze przemysłowym .....	101
Rys. 6.8 Dynamiczne małe i średnie firmy w miastach województwa pomorskiego w sektorze usługowym ....	102
Rys. 6.9 Dochody własne budżetów gmin na mieszkańca w 2013 roku.....	106
Rys. 6.10 Kształtowanie się nadwyżki operacyjnej (per capita) w miastach na prawach powiatu w województwie pomorskim w latach 2006-2013 .....	109
Rys. 7.1 Ocena syntetyczna jakości komunikacji publicznej .....	119
Rys. 7.2 Odsetek ludności korzystającej z kanalizacji w 2013 roku.....	122
Rys. 7.3 Odsetek ludności korzystającej z gazu sieciowego w miastach województwa pomorskiego w 2013 roku .....	125
Rys. 7.4 Ocena syntetyczna dostępności infrastruktury komunalnej .....	126
Rys. 7.5 Zasięg sieci LTE 4G – w sieci T-Mobile (marzec 2015).....	131
Rys. 7.9 Zasięg sieci UMTS 2100 – w sieci T-mobile (marzec 2015).....	131
Rys. 7.10 Infrastruktura teleinformatyczna województwa pomorskiego na koniec 2013 roku.....	132

Rys. 7.12 Kategorie gmin według Narodowego Planu Cyfrowego .....	134
Rys. 7.13 Obszary właściwości sądów rejonowych oraz liczba sędziów w miastach w województwie pomorskim w 2015 roku .....	138
Rys. 7.14 Obszary właściwości sądu apelacyjnego w Gdańsku i sądów okręgowych w 2015 roku.....	140
Rys. 7.15 Obszary właściwości sądów pracy w województwie pomorskim w 2015 roku.....	140
Rys. 7.16. Obszary działania oddziałów Państwowej Inspekcji Pracy w województwie pomorskim w 2015 roku .....	141
Rys. 7.17 Obszary działania Kuratorium Oświaty i jego delegatur w województwie pomorskim w 2015 roku	142
Rys. 7.18 Obszary działania Obwodowych Urzędów Miar w województwie pomorskim w 2015 roku .....	143
Rys. 7.19 Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej na tle podziału wojewódzkiego.....	144
Rys. 7.20 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim .....	146
Rys. 7.21 Struktura szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim .....	147
Rys. 8.1 Dostępność do placówek przedszkolnych.....	151
Rys. 8.2. Dostępność do liceów ogólnokształcących .....	152
Rys. 8.3 Dostępność do szkolnictwa wyższego .....	153
Rys. 8.4 Dostępność do placówek bibliotecznych .....	154
Rys. 8.5 Dostępność do placówek służby zdrowia .....	155
Rys. 8.6 Dostępność do placówek handlowych .....	157
Rys. 8.7 Dostępność do placówek gastronomicznych .....	158
Rys. 8.8 Dostępność do placówek bankowych i bankomatów .....	159
Rys. 8.9 Dostępność do usług prawniczych i księgowych .....	160
Rys. 8.10 Wskaźnik syntetyczny dostępności do usług publicznych .....	161
Rys. 8.11 Wskaźnik syntetyczny dostępności do usług rynkowych .....	162
Rys. 8.12 Wskaźnik syntetyczny dostępności do usług (publiczne i rynkowe łącznie).....	163
Rys. 9.1 Liczba ofert terenów inwestycyjnych w województwie pomorskim w podziale na miejscowości.....	166
Rys. 9.2 Powierzchnia oferowanych terenów inwestycyjnych w woj. pomorskim w podziale na miejscowości 169	
Rys. 9.3 Zróźnicowanie miast województwa pomorskiego w zakresie stawek podatku od nieruchomości (% ustawowej stawki maksymalnej) w 2015 r.....	176
Rys. 11.1 Zmiany PKB według podregionów w województwie pomorskim w latach 2000-2011 .....	212
Rys. 11.2 Bieguny wzrostu i ośrodki równoważenia rozwoju w województwie pomorskim .....	214
Rys. 12.1 Dostępność drogowa do Gdańska .....	219
Rys. 12.2 Dostępność drogowa do Trójmiasta.....	220
Rys. 12.3 Dostępność drogowa do najbliższego miasta >100 tys. mieszkańców .....	221
Rys. 12.4 Dostępność drogowa do najbliższego miasta >50 tys. mieszkańców .....	223
Rys. 12.5 Dostępność drogowa do najbliższego miasta.....	224
Rys. 12.6 Dostępność drogowa do węzła autostrady .....	225
Rys. 12.7 Dostępność drogowa do najbliższego przejścia granicznego z Niemcami .....	226
Rys. 12.8 Dostępność drogowa do najbliższego przejścia granicznego z Rosją.....	227
Rys. 12.9 Dostępność drogowa do Warszawy .....	228
Rys. 12.10 Dostępność drogowa do Poznania .....	229



Rys. 12.11 Indeks syntetyczny dostępności drogowej z perspektywy atrakcyjności inwestycyjnej.....	230
Rys. 12.12 Indeks syntetyczny dostępności drogowej z perspektywy poziomu życia.....	232
Rys. 12.13. Indeks syntetyczny dostępności drogowej .....	233
Rys. 12.14 Powiązania międzymiastowe w woj. pomorskim – mapa syntetyczna .....	238
Rys. 12.15 Przestrzenny zasięg powińzań przychodzących do Gdańska w latach 2011-2014.....	239
Rys. 12.16 Przestrzenny zasięg powińzań przychodzących do Gdyni w latach 2011-2014 .....	240
Rys. 12.17 Przestrzenny zasięg powińzań przychodzących do Słupska w latach 2011-2014.....	241
Rys. 12.18 Przestrzenny zasięg powińzań przychodzących do Tczewa w latach 2011-2014.....	242
Rys. 12.19 Przestrzenny zasięg powińzań przychodzących do Chojnic w latach 2011-2014.....	243
Rys.12.20 Zmiany wskaźników powińzań w miastach województwa pomorskiego .....	248
Rys. 12.21 Liczba połączeń i obsługiwanych kierunków w miastach woj. pomorskiego.....	250
Rys. 12.22 Typy miast w województwie pomorskim pod względem powińzań komunikacyjnych w roku 2014 i ich zmienność w latach 2011-2014 .....	252
Rys. 12.23 Czas dojścia z miejscowości wiejskich do najbliższego przystanku komunikacji publicznej .....	257
Rys. 12.24 Liczba bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną do Gdańska.....	258
Rys. 12.25. Czas dotarcia komunikacją publiczną do Gdańska .....	259
Rys. 12.26 Czas dotarcia komunikacją publiczną do własnego miasta powiatowego .....	261
Rys.12.27 Liczba bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną do miasta powiatowego .....	262
Rys. 12.28 Dostępność do najbliższego miasta ze wsi sołeckich województwa pomorskiego .....	265
Rys. 12.29 Liczba bezpośrednich połączeń między godziną 6:00 a 8:00 do najbliższego miasta ze wsi sołeckich województwa pomorskiego (dni robocze) .....	266
Rys. 12.30 Liczba bezpośrednich połączeń do najbliższego miasta ze wsi sołeckich województwa pomorskiego w niedziele i dni świąteczne.....	268
Rys. 13.1 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim w 2014 roku .....	271
Rys. 13.2 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Gdańsku i Miastku w 2014 roku .....	272
Rys. 13.3 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Gdyni w 2014 roku .....	273
Rys. 13.4 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Słupsku, Sopocie, Kwidzynie, Czersku i Helu w 2014 roku .....	274
Rys. 13.5 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Wejherowie, Bytowie i Malborku w 2014 roku. 275	
Rys. 13.6 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Tczewie, Lęborku, Człuchowie i Pucku w 2014 roku .....	276
Rys. 13.7 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w Chojnicach, Pruszczu Gdańskim, Łebie, Redzie i Prabutach w 2014 roku.....	277
Rys. 13.8 Przyjeżdżający i wyjeżdżający do pracy do/z innej gminy w województwie pomorskim.....	283
Rys. 13.9 Udział przyjeżdżających w ogóle pracujących na terenie gminy.....	285
Rys. 13.10 Odsetek wśród pracujących (poza rolnictwem) mieszkańców gmin, którzy dojeżdżają do pracy w innej gminie.....	286
Rys. 13.11 Współczynnik liczby osób przyjeżdżających w stosunku do liczby osób wyjeżdżających .....	288
Rys. 13.12 Współczynnik liczby osób przyjeżdżających w stosunku do liczby osób wyjeżdżających .....	289
Rys. 13.13 Intensywność przyjazdów do pracy w Trójmieście .....	290
Rys. 13.14 Intensywność przyjazdów do pracy w Gdańsku .....	291

Rys. 13.15 Intensywność przyjazdów do pracy w Gdyni .....	291
Rys. 13.16 Skala i kierunki dojazdów do pracy do Gdańska .....	292
Rys. 13.17 Skala i kierunki dojazdów do pracy do Gdyni .....	292
Rys. 13.18 Intensywność przyjazdów do pracy w Słupsku, Tczewie, Sopocie, Człuchowie, Prabutach, Jastarni i Krynicy Morskiej .....	293
Rys. 13.19 Intensywność przyjazdów do pracy w Wejherowie, Brusach, Gniewie, Nowym Stawie i Żukowie	294
Rys. 13.20 Intensywność przyjazdów do pracy w Bytowie, Kwidzynie, Pruszczu Gdańskim, Redzie, Łebie, Czersku, Debrznie i Helu .....	294
Rys. 13.21 Intensywność przyjazdów do pracy Chojnicach, Lęborku, Malborku, Rumi, Skórczu, Skarszewach i Kępicach .....	295
Rys. 13.22 Intensywność przyjazdów do pracy w Starogardzie Gdańskim, Kartuzach, Pucku, Nowym Dworze Gdańskim, Ustce, Miastku i Dzierzgoniu .....	296
Rys. 13.23 Intensywność przyjazdów do pracy w Kościerzynie, Sztumie, Władysławowie i Pelplinie .....	297
Rys. 13.24 Saldo migracji w gminach woj. pomorskiego w latach 2011-2013 .....	299
Rys. 13.25 Typy migracyjne gmin woj. pomorskiego w latach 2011-2013 .....	300
Rys. 13.26 Aktywność budowlana w gminach woj. pomorskiego w latach 2011-2013 .....	301
Rys. 13.27 Współczynnik napływu ludności z miast woj. pomorskiego w 2013 roku .....	302
Rys. 13.28 Udział ludności pochodzącej z miast woj. pomorskiego w ludności napływowej do gmin w 2013 roku .....	303
Rys. 13.29 Obszary intensywnej suburbanizacji wokół miast woj. pomorskiego w 2013 roku .....	304
Rys. 14.1 Zaplecze usługowe miast i poziomy hierarchii osadniczej .....	307
Rys. 14.2 Obszary obsługi miast na poziomie lokalnym .....	310
Rys. 14.3 Obszary obsługi miast na poziomie ponadlokalnym (powiatowym) .....	312
Rys. 14.4 Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym .....	313
Rys. 14.5 Obszary obsługi miast na poziomie regionalnym .....	315
Rys. 14.6 Ciężenia w systemie transportu publicznego województwa pomorskiego .....	317
Rys. 14.7 Delimitacja obszarów funkcjonalnych miast województwa pomorskiego .....	322



POMORSKIE  
S T U D I A  
REGIONALNE

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO  
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO

ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk  
tel. 58 32 68 684, faks 58 32 68 688  
e-mail: [drp@pomorskie.eu](mailto:drp@pomorskie.eu)  
[www.pomorskie.eu](http://www.pomorskie.eu), [www.urzad.pomorskie.eu](http://www.urzad.pomorskie.eu)

ISBN 978-83-65199-96-6