

NR 2
(8)/2017

METROPOLITAN

PRZEGLĄD NAUKOWY

ISSN 2353-7558

INSTYTUT
METROPOLITANY



SKŁAD REDAKCJI

redaktor prowadzący:
prof. UG, dr hab. Jarosław Czochoński

redaktor naczelny:
Jakub H. Szlachetko

sekretarz redakcji:
Barbara Tusk

członkowie redakcji:
Katarzyna Borówka, Agata Broniewska,
Rafał Gajewski, Krzysztof Kalinowski,
Piotr Maciaszek, Marcin Michalak,
Krzysztof Mularski, Piotr Smolnicki,

projekt okładki:
Katarzyna Berent

opracowanie graficzne i łamanie:
Ka Leszczyńska

fotografia na okładce:
Ewa Herasimowicz

RADA NAUKOWA

mgr Agnieszka Chomiuk – kierowniczka Ośrodka Wsparcia Ekonomii Społecznej „Dobra Robota” w Gdańsku

prof. UG, dr hab. Jarosław Czochoński – Katedra Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego

dr Anna Fogel – kierownik Zespołu Prawnych Podstaw Planowania Przestrzennego w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie

prof. UW, dr hab. Jerzy Korczak – Zakład Nauki Administracji na Wydziale Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego

prof. UKSW., dr hab. Irena Lipowicz – Katedra Prawa Administracyjnego i Samorządu Terytorialnego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie

dr Katarzyna Małysa-Sulińska – Katedra Prawa Samorządu Terytorialnego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego

dr Michał Miłosz – Katedra Prawa Postępowania Administracyjnego i Sądowoadministracyjnego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego

prof. zw. dr hab. inż. Tomasz Parteka – Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej.

prof. Roberta Pyka – Instytut Nauk Społecznych na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach

dr Krzysztof Stachura – Zakład Antropologii Społecznej na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego

METROPOLITAN

PRZEGLĄD NAUKOWY

NR 2 (8)/2017

Półrocznik publikowany w formie cyfrowej.
ISSN 2353-7558

www.im.edu.pl/metropolitan

Redakcja prowadzi system ciągłego naboru tekstów do publikacji. Przyjmowane są opracowania zarówno w języku polskim, jak i angielskim. Osoby zainteresowane współpracą proszone są kontakt z redakcją pod adresem publikacje@im.edu.pl

Spis treści

Artykuły naukowe

<u>6</u>	<u>Od Redakcji</u>	<u>50</u>	<u>Krystian Leliwa – Zachowanie naturalności krajobrazu w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk – Gdynia – Sopot</u>
<u>10</u>	<u>Laureaci I edycji Konkursu Instytutu Metropolitalnego na najlepsze prace dyplomowe dotyczące problematyki miejskiej i metropolitalnej. Zaproszenie do udziału w II edycji Konkursu</u>	<u>60</u>	<u>Barbara Korwel-Lejkowska, Jarosław Czochański – Stan, znaczenie i zagrożenia terenów zieleni w metropolii i jej otoczeniu</u>
<u>12</u>	<u>Wywiad z Prof. Tomaszem Parteką o związkach metropolitalnych. Rozmawiał Tomasz Sokołów</u>	<u>70</u>	<u>Marcin Połom – Dezintegracja usług komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej</u>
<u>16</u>	<u>Jakub Pietruszewski – Bo do tanga trzeba dwojga – rzecz o współpracy metropolitalnej na przykładzie sporządzania Planu zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030</u>	<u>82</u>	<u>Krystian Birr, Lech Michalski – Problemy planowania rozwoju systemu transportowego w Obszarach Metropolitalnych – przykład Obszaru Metropolitalnego G-G-S</u>
<u>22</u>	<u>Joanna Stępień – Zmiany demograficzne jako wyzwanie dla polityk lokalnych</u>	<u>92</u>	<u>Alicja K. Zawadzka, Barbara Korwel-Lejkowska, Jarosław Czochański – Zagubieni wśród „parków”</u>
<u>34</u>	<u>Tomasz Michalski – Zróżnicowanie sytuacji zdrowotnej ludności zamieszkującej Aglomerację Trójmiejską</u>		

Od Redakcji

Pomysł powstania numeru Metropolita, w całości poświęconego zagadnieniom tylko jednej metropolii, pojawił się wraz z uchwaleniem przez Sejmik Województwa Pomorskiego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego – w 2016 r. Wraz z podpisaniem porozumienia gmin i powiatów tworzących od 2015 r. stowarzyszenie o nazwie Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot, istnienie Obszaru Metropolitalnego stało się faktem i zostało w swoisty sposób potwierdzone właśnie opracowaniem Planu. Planowanie przestrzenne – przekładające na płaszczyznę przestrzeni geograficznej wizje polityki rozwoju społeczno-gospodarczego, wydaje się najważniejszym narzędziem realizacji dążeń do stworzenia dobrych warunków zrównoważonego, społecznie uzasadnionego i gospodarczo korzystnego rozwoju, wraz z kreowaniem jak najlepszych ekologicznych i ekonomicznych warunków życia mieszkańców. Patrząc na porozumienie dla rozwoju metropolii, nieco idealistycznie można oczekiwać, że oto następuje otwarcie na nowe, lepsze czasy – tak dla samych samorządów, jak i gospodarki i mieszkańców.

Czy tak będzie ?

W ujęciu funkcjonalno-przestrzennym Obszar Metropolitalny jest już od dawna faktem. Powiązania sąsiadujących w nim gmin kształtują się tu od dziesięcioleci i wyrażają w postaci gęstej tkanki komunikacyjnej, ogromnej liczbie przejazdów

mieszkańców – związanej z bogatym rynkiem pracy, w bogatej sieci handlowo-usługowej, przewozach towarów, sieci spedycyjnej i niemożliwym do oszacowania zakresie współpracy podmiotów gospodarczych. Jednak 57 jednostek samorządowych i ponad 1,5 mln mieszkańców – co stanowi ok. 68% ludności województwa, na obszarze obejmującym 37% jego powierzchni – to także przestrzeń różnic, konfliktów i problemów. Aby je rozwiązać – trzeba je zdiagnozować, zrozumieć, znaleźć wyjścia i osiągnąć konsensus efektywności działań między podmiotami.

Czy jest to możliwe ?

Obszar Metropolitalny G-G-S, z przyrodniczego, geograficznego, krajobrazowego, a nawet komunikacyjnego punktu widzenia jest niezwykle, odrębny od wielu innych metropolii – i tę właśnie odrębność winien zachować. Jest ona jego wyróżnikiem i głównym czynnikiem kształtującym jakość życia mieszkańców. Obszar morski stanowi tu nie tylko ograniczenie przestrzenne, ale też istotny czynnik rozwojowy. Zaś na lądowym zapleczu metropolii, sięgającym w głąb Pobrzeża i Pojezierza Kaszubskiego, jest dość miejsca dla kształtowania harmonijnych, estetycznych, zrównoważonych struktur przestrzennych. Dość miejsca i wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe, aby stworzyć ekologicznie i estetycznie wyjątkowe warunki dla życia mieszkańców. Wreszcie dość miejsca, aby zachować najcenniejsze wa-

lory przyrodnicze i krajobrazowe, nie ograniczając możliwości rozwoju społecznego i gospodarczego.

Czy jednak umiemy to wykorzystać?

Po raz pierwszy numer Metropolita poświęcony jest jednemu wiodącemu zagadnieniu, którym stał się Obszar Metropolitalny G-G-S. Po raz pierwszy także poznajemy szerokie spektrum problemów tego obszaru i wiodących zagadnień – środowiskowych, gospodarczych, komunikacyjnych i społecznych. Metropolitalną dyskusję otwiera wywiad, który przeprowadził Tomasz Sokół z Profesorem dr. hab. Tomaszem Parteką – od lat związanym z programowaniem rozwoju regionu pomorskiego, profesorem Politechniki Gdańskiej, doradcą Marszałka Województwa Pomorskiego i przez wiele lat Dyrektorem Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. W tym kraju nikt lepiej, niż bohater tego wywiadu, nie potrafi zdiagnozować problemów i warunków rozwoju naszej metropolii. Zwraca On uwagę na potrzebę partnerskiej współpracy samorządów – niezależnie od wielkości i rangi ich jednostek administracyjnych, na sprawność zarządzania tym obszarem, a także na istotne problemy i niekorzystne zjawiska towarzyszące rozwojowi metropolii – jak chociażby „rozlewanie” się miast i problemy komunikacyjne. Wywiad kończy się niezwykle istotnymi spostrzeżeniami

o podstawach ekonomicznych i organizacyjnych funkcjonowania metropolii oraz o odpowiedzialności za jej rozwój, opartej na współdziałaniu władz lokalnych.

W drugim artykule Jakub Pietruszewski, Generalny Projektant pierwszego w Polsce Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego, także akcentuje potrzebę współpracy władz samorządów oraz problemy z właściwym nadaniem wagi kwestiom interesu publicznego i wchodzącego z nim w konflikt interesu politycznego.

Kolejne artykuły, autorstwa Tomasza Michalskiego i Joanny Stępień, są poświęcone wybranym zagadnieniom społecznym. Dotyczą zagadnień demograficznych i zdrowotnych metropolii – mało znanych, interesujących, a dość rzadko poruszanych w publikacjach naukowych.

Barbara Korwel-Lejkowska i Jarosław Czochański poruszają z kolei problematykę środowiskową, zwracając uwagę na ważne społecznie problemy dostępu do terenów zieleni, ich stan i zagrożenia oraz pogarszające się wraz z rozwojem przestrzennym miast, warunki zachowania walorów i zasobów środowiska, zwłaszcza w postaci ogólnodostępnych terenów zieleni rekreacyjnej. Największe miasta metropolii cechują się pod tym względem złymi wskaźnikami. Zagadnieniom środowiskowym poświęcony jest także artykuł

Krystiana Leliwy, który porusza kwestie tożsamości krajobrazu oraz zachowania jego fizjonomii i naturalności.

Zupełnie inną grupę zagadnień poruszają publikacje Marcina Połoma oraz Krystiana Birra i Lecha Michalskiego. Są one poświęcone zagadnieniom transportu i komunikacji, dopełniając wszechstronnego przeglądu najistotniejszych zagadnień dla funkcjonowania obszaru metropolitalnego. Numer zamyka artykuł odmienny i specyficzny – o charakterze krytycznym – poświęcony nowemu i dynamicznie rozwijającemu się trendowi swoistego zawłaszczania tożsamości miejsca dla celów marketingowych. Artykuł o tym, że niepostrzeżenie znikają w naszym otoczeniu tradycyjne parki i zieleńce, a ich miejsce zajmują inne Parki, żerujące na naszych pozytywnych skojarzeniach, odczuciach, pożądaniu kontaktu z naturą i potrzebie życia w dobrym, przyjaznym i bezpiecznym otoczeniu. Czy ktoś dostrzegł to zjawisko?

Dyskusja o metropolii rozwija się wraz z samą metropolią. Widać to także na łamach Metropolii.

tana, który coraz bardziej staje się forum wymiany myśli i idei. To dobrze dla czasopisma naukowego. Czy jednak będzie też korzystne dla miast i gmin regionu? To zależy od otwarcia władz, decydentów i organów na nowe idee, propozycje, rozwiązania i wyzwania. Wyniki badań naukowych muszą być dostrzeżone, przemyślane i wykorzystane. Rozwój Obszaru Metropolitalnego nie może być chaotyczny i spontaniczny. Musi też uwzględniać potrzeby mieszkańców i wartość środowiska naturalnego. Całkowite podporządkowanie maksymalizacji zysków, brutalne egzekwowanie efektywności ekonomicznej i zachłanność – tak w odniesieniu do zasobów ekonomicznych, jak i przestrzennych, zamknie nam w przyszłości możliwość rozwoju. Miejmy nadzieję, że publikowane na łamach Metropolity treści staną się inspiracją do procesów myślenia – poprzedzających procesy decyzji, przemian i rozwoju naszej metropolii.

Jarosław Czochański
redaktor prowadzący

Laureaci I edycji Konkursu Instytutu Metropolitalnego

na najlepsze prace dyplomowe dotyczące problematyki miejskiej i metropolitalnej.

Zaproszenie do udziału w II edycji Konkursu

Instytut Metropolitalny od lat zajmuje się analizą problematyki miast i metropolii w wymiarze interdyscyplinarnym. Z inicjatywy Instytutu w ub. roku zorganizowano Konkurs na najlepsze prace dyplomowe dotyczące problematyki miejskiej i metropolitalnej, którego celem było wyróżnienie oraz nagrodzenie najlepszych prac dyplomowych w dwóch kategoriach: (1) najlepsza praca licencjacka/inżynierska oraz (2) najlepsza praca magisterska. Prace zostały ocenione przez Jury w składzie:

1. **dr hab. Jarosław Czochoński**, prof. UG (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
2. **dr hab. Jerzy Korczak** **prof. nadzw. UWr** (Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego)
3. **dr hab. Tomasz Michalski**, prof. UG (Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego)
4. **dr hab. Iwona Sagan** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
5. **dr hab. Aleksander Kuczbalski** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
6. **dr Grażyna Chaberek-Karwacka** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
7. **dr Maja Grabowska** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
8. **dr Marcin Połom** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
9. **dr Justyna Przywojska** (Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny Uniwersytetu Łódzkiego)
10. **dr Krzysztof Stachura** (Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego)
11. **dr Jakub H. Szlachetko** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)

12. **dr Magdalena Szmytkowska** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
13. **dr Maciej Tarkowski** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
14. **mgr Rafał Gajewski** (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
15. **mgr Aleksandra Fijałkowska** (Instytut Metropolitalny)
16. **mgr Krystian Puzdrakiewicz** (Instytut Metropolitalny)
17. **mgr Dominik Wilk** (Instytut Metropolitalny)

Z przyjemnością przedstawiamy Państwu wyniki I edycji Konkursu:

• w kategorii „Najlepsza praca magisterska” laureatami zostali:

1. **Patryk Czajka**. Temat pracy: „Analiza optymalnej lokalizacji wybranych funkcji użytkowych w północnej i wschodniej części Elbląga”. Promotor: prof. UG dr hab. Mariusz Kistowski (Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego)
2. **Aleksandra Chodecka**. Temat pracy: „The Bronx: From Ghetto to Gentrification. Transition of the Borough as Presented in The New York Times in 1967-2015”. Promotor: dr Anna Sosnowska-Jordanowska (Ośrodek Studiów Amerykańskich Uniwersytetu Warszawskiego)
3. **Wiktor Mrozowski**. Temat pracy: „Rola normatywów parkingowych w budownictwie mieszkaniowym w zarządzaniu mobilnością na przykładzie Warszawy”. Promotor: dr inż. arch. Tomasz Zaborowski (Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego);

• w kategorii „Najlepsza praca licencjacka” laureatami zostali:

1. **Angelika Muzolf**. Temat pracy: „Projekt zagospodarowania przestrzeni wokół Chojnickiego Centrum Kultury.” Promotor: dr inż. arch. Małgorzata Kostrzewa (Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej)
2. **Joanna Dobrzańska**. Temat pracy: „Koncepcja Projektowa Rewitalizacji Bulwaru Słonecznego we Wrocławiu”. Promotorzy: Robert Kalbrczyk (Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu), dr inż. Monika Ziemiańska (Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu)

3. **Jan Frąckowiak**. Temat pracy: „Studium możliwości adaptacji dachów na przestrzenie publiczne na przykładzie Śródmieścia Gdyni”.

Promotor: dr inż. arch. Romanowi Roczyńskiemu (Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej).

Zainteresowanie Konkursem (86 uczestników) oraz wysoki poziom merytoryczny

nadesłanych prac przeszły najśmielsze oczekiwania Organizatorów, a zarazem zmotywowały do ogłoszenia II edycji Konkursu. Szczegółowe informacje nt. tegorocznej edycji zostaną wkrótce zamieszczone na <https://www.im.edu.pl/> oraz <https://www.facebook.com/InstytutMetropolitalny/>. Organizatorzy zamierzają poszerzyć formułę konkursową i zaprosić do udziału kolejną grupę uczestników - licealistów, którzy będą mogli przedstawić swoją wizję metropolii pisząc esej nt. „Moja metropolia w 2050 roku”.

Wywiad z Prof. Tomaszem Parteką o związkach metropolitalnych

Rozmawiał Tomasz Sokołów^{■■}

[■] Profesor zw. dr hab. inż. Tomasz Parteka, pracownik Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej, Doradca Marszałka Województwa Pomorskiego ds. Rozwoju Regionalnego, wieloletni Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego

^{■■} Tomasz Sokołów – radca prawny, członek Komitetu Doradczego Zarządu Instytutu Metropolitalnego.

Po co Pomorzu Gdańskiemu związek metropolitalny?

Trzeba by zacząć od tego, że związek metropolitalny jest tylko jedną z form organizacyjnych i zarządzania obszarem metropolitalnym. Istnieją bowiem różne inne rozwiązania w tym zakresie, jak chociażby powiat metropolitalny. Wydaje się jednak, że związek metropolitalny jako concept jest dziś ciekawszy i bardziej nośny, gdyż opiera się o dobrowolne lub częściowo dobrowolne członkostwo (przystąpienie zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego.)

I w końcu – po co nam ten związek? Po to by móc zarządzać określoną strukturą. Mamy już w różny sposób wydzielony odpowiedni obszar funkcjonalny, który mógłby być przedmiotem tego zarządzania. I niekoniecznie odpowiada on terytorium objętym przez stowarzyszenie [OMG-G-S: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot; stowarzyszenie gmin i powiatów mające na celu zacieśnienie współpracy i doprowadzenie do harmonijnego rozwoju całego obszaru metropolitalnego wokół Gdańska – TS], które niewiele ma wspólnego z racjonalną delimitacją powiązań funkcjonalnych obszaru metropolitalnego.

Czemu to ma być związek, a nie współdziałanie w formie stowarzyszenia – konstrukcji prawnej, która teraz istnieje?

Związki metropolitalne stanowią niejako naturalne przedłużenie i rozwinięcie konstrukcji związków międzygminnych, stąd silniejsze zakorzenienie się tej instytucji w debacie publicznej niż zwykłych stowarzyszeń. Co więcej, stowarzyszenie to jest masa – np. stowarzyszenie obrońców zwierząt, stowarzyszenie metropolitalne, stowarzyszenie obrońców praw człowieka... Taka forma, wydaje mi się po prostu mniej mocna, mniej elegancka.

Można więc powiedzieć, że zarządzanie z perspektywy metropolitalnej byłoby po prostu skuteczniejsze?

Oczywiście. Ta sprawność w działaniu będzie jednak zależała od struktury bezpośrednio zarządzającej. Czyli od tego, jaka będzie rola poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w danym związku. I tu jest problem polegający na dominacji wielkich miast rdzeniowych. W naszym przypadku mamy do czynienia z układem bipolarnym – czyli Gdańska i Gdyni, które ze sobą rywalizują, i w środku Sopotu.

Ponadto chodzi też o to, żeby sam związek metropolitalny nie spuchł za bardzo. Bo jak słyszę, że już Powiśle ma być częścią metropolii, to sądzę, że coś tutaj nie gra – taka struktura może być zbyt trudna do zarządzania. Albo jeżeli Łębork też miałby być z związku, to zapewne wtedy Słupsk także zażądałby aneksu – i wtedy powstałby już cały region metropolitalny. A to co innego niż związek.

Z drugiej strony istotne jest też zachęcenie potencjalnych jednostek samorządu terytorialnego do współpracy w ramach związku. A to odbywać się może poprzez zapewnienie udziału w podatkach, który to udział mógłby być na przykład spożytkowany na transport zbiorowy. Oczywiście, prócz samego transportu, obszarów współdziałania jest o wiele więcej – obejmują one np. zadania z zakresu planowania przestrzennego, ochrony środowiska czy wspólny marketing w celu przyciągnięcia inwestorów.

A właśnie w kwestii planowania przestrzennego czy urbanistycznego – czy zarządzanie tymi materiałami z poziomu metropolitalnego to krok do przodu?

Absolutnie krok do przodu i to krok niezbędny. A to dlatego, że miasta się rozlewają. A rozlewają się dlatego, że mieszkańcy realizują swoje cele mieszkaniowe poza ich granicami administracyjnymi. Wylewając się, tworzą pewną tkankę regionu metropolitalnego. Teraz chodzi o to, żeby to rozlewanie – które można określić też mianem suburbanizacji – nie nabierało cech żywiołowych, spontanicznych, a było ułożone. Celowo używam słowa „ułożone”, gdyż

chodzi o zgodność z ładem przestrzennym. Można tu podać przykład Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która nie jest jedynie położeniem szyny kolejowej, po której ma jeździć ileś tam pociągów, ale docelowe pasmo rozwojowe metropolii w kierunku Kartuz i Kościerzyny, i które ma obrastać różnymi funkcjami. Przy przystankach mają lokalizować się, i lokalizują już teraz, osiedla mieszkaniowe, inwestorzy umieszczają tam różne inne funkcje, na przykład usługowe czy produkcyjne. Tak tworzy się nowe, pożądane pasmo rozwojowe. Dlaczego pożądane? Ponieważ oparte o transport kolejowy, który jest przyjazny dla środowiska. Teoretycznie takie pasmo mogłoby powstać przecież wzdłuż autostrady A1.

A ruch przy paśmie kolejowym już się zaczął – to co się dzieje przy przystanku Rembiechowo-Port Lotniczy to formowanie fragmentu miasta. Wiele funkcji miejskich się tam rozwija, kiełkuje: mamy tam oczywiście węzeł transportowy w postaci lotniska, w otoczeniu budownictwo mieszkaniowe, funkcję hotelową i wreszcie firmy innowacyjne, które chętnie się tam sadowią i rozwijają. To że zainstalował się tam Intel, nie jest zbiegiem przypadku. Wielka korporacja międzynarodowa nie wybiera przypadkowych lokalizacji.

Pan Profesor napomknął o – kolokwialnie mówiąc – naszych lokalnych przywarach, okolicznościach hamulcowych, które negatywnie wpływają na rozwój szeroko pojętego obszaru funkcjonalnego. Wskazywał tutaj na dominujące podmioty, jak miasta Gdańsk, Gdynia, a także problemy delimitacyjne. Czy są jeszcze jakieś inne, charakterystyczne dla Pomorza, czynniki „hamulcowe”, które wpływałyby na spowolnienie rozwoju lub w ogóle blokowały możliwość utworzenia związku metropolitalnego?

Nie zakładam blokowania, gdyż to byłoby kompletnie nieracjonalne. Natomiast mamy do czynienia z kwestią dojrzewania struktur i przywódców do wspólnego działania, dbania o wspólne interesy. Takim moderatorem tego wspólnego interesu są regulacje prawno-podatkowe – jeżeli na stole leży pięć procent z podatku

CIT i można je spożytkować na transport zbiorowy, to lepiej schować do kieszeni animozje, które latami narastały między sąsiadami i się dogadywać. Takich „obszarów łatwiejszego dogadywania się” jest sporo, chociażby, w kwestii zaopatrzenia w wodę, odprowadzania ścieków, gospodarki odpadami, które już są polem współpracy. W kwestii kooperacji kamieniem milowym była też wspomniana Pomorska Kolej Metropolitalna, jako działanie wspólne marszałka województwa, prezydentów miast i innych władz lokalnych. To są ci aktorzy, którzy będą już pilnowali, by ich inwestycje przy PKM się zwróciły.

Wracając do zadań, które mogą być wykonywane z perspektywy zarządzania metropolitalnego w naszym regionie – czy zarządzanie infrastrukturą portową też się mieści w zakresie takiego zarządzania?

Metropolia pomorska jest metropolią bramową – otwartą na świat, na handel międzynarodowy, na wymianę, na morze. Jest to więc inny typ metropolii niż, przykładowo, metropolia poznańska, typowo lądowa.

W kwestii zarządzania portami, wskazać należy, że jest to struktura, która nie ma jednego podmiotu zarządzającego: występują zarządy poszczególnych portów, których relacje z miastami, gdzie są położone, różnią się od tych zaobserwowanych chociażby w Hamburgu, w kwestiach przede wszystkim struktury właścicielskiej czy zarządzania. Czyli o wpływie samego zarządzania na port można mówić raczej hipotetycznie. Natomiast istnieje też istotny problem transportu zaplecza – czyli dowozu i wywozu towarów z portów, który i tak jest w zasadzie w gestii ministra transportu odpowiadającego za koleje i główne trasy drogowe. Miasta mają jednak pewien udział w tej materii, ze względu na układ uliczny, który jest w kontakcie z obszarami portowymi. Wyprowadzanie masy ładunkowej obciąża też sieć uliczną gmin i miast. Ostatnią kwestią jest siła robocza, która korzysta z transportu zbiorowego, chociaż generalnie zatrudnienie w portach w stosunku do lat sześćdziesiątych, u progu automatyzacji, jest o wiele mniejsze.

Zarządzanie metropolitalne miałyby więc mieć charakter raczej „około portowy”.

W rozmowie podkreślane były pozytywne zarządzania metropolitalnego – w związku z tym pojawia się pytanie: czy jest jakieś zagrożenie dla obszarów funkcjonalnych, które wiązałyby się z metropolitalnym systemem zarządzania?

Zagrożeniem może być to, że związki metropolitalne to połączenie wielkich ośrodków miejskich z mniejszymi. Wójt Kolbud w stosunku do prezydenta Gdańska to daleki kuzyn, a powinien być hołubionym bratem, z którym trzeba się w wielu kwestiach dogadywać. Są w tej sferze jeszcze pewne deficyty, chociaż jest i tak o wiele lepiej niż na początku lat dwutysięcznych, kiedy Gdańsk i Gdynia traktowały otaczające ich miasta jako pociotków, których najlepiej wchłonąć – jak chociażby w Gdyni próbowano zrobić z Kosakowem. To był kolosalny błąd.

Na początku lat dwutysięcznych występowały szczelniejsze kontakty eksperckie między Hamburgiem a Gdańskiem. Kiedy do Polski przyjeżdżał hamburski nadburmistrz, wskazywał, że niezwykle istotne jest to, by rozmawiać, na zasadach partnerskich, także z małymi podmiotami. Nie czekać na nich, aż się zgłoszą, ale wychodzić z inicjatywą. No i szczęśliwie doczekałem się momentu, kiedy prezydent Gdańska pojechał do Kolbud, gdzie nie był dwanaście lat.

Poważną przeszkodą jest więc tutaj pewien próg mentalny. Mniejsze podmioty obawiają się przegłosowania, zmarginalizowania, narażenia ich interesów. Należałoby więc sprowadzić takie rozwiązania, które zapewniłyby wszystkim równe prawa.

Gdyby Pan Profesor był doradcą ustawodawcy, który miałby przez specustawę utworzyć związek metropolitalny na Pomorzu, to co by Pan Profesor temu ustawodawcy odpowiedział?

To trudne pytanie – można mówić o pewnych generaliach takiej regulacji ustawowej. Po pierwsze, należałoby określić cele takiego związku, wskazać, co chcemy osiągnąć przez tę strukturę. Po drugie, ustalić zasady partnerstwa. Dalej, określić środki wsparcia – klarowne i jasne – dla rozwoju takiego związku, i to nie na zasadzie dotacyjnej czy delegowania uprawnień, ale udziału w podatkach wypracowanych w tymże związku. W ten sposób pojawi się także motywacja dla aktywności gospodarczej, lokalnych firm. Bolączką naszych regionów jest słabość podstaw ekonomicznych i stąd są one skazane na kaprys władzy centralnej.

Chodzi więc o uniezależnienie regionów od władzy centralnej?

Uniezależnienie to może zbyt mocne słowo, chodzi mi raczej o wyższy poziom odpowiedzialności za realizację celów, czy rozdysponowane środki, ale też odpowiedzialności za wypracowanie tych środków. A także za to, by środki te w regionie pozostały.

Nie chodzi więc o to, by każdemu skapnęło, ale by każdy zaangażował się w wytwarzanie dobrobytu ekonomicznego regionu.

Właśnie. Lokalne władze muszą widzieć konkretny sens i cel we współdziałaniu, nie wystarczą już ogólne hasła o wspólnym planowaniu i prowadzeniu marketingu. A więc należy się skupić na strukturze celów i hierarchii priorytetów.

Bo do tanga trzeba dwojga – rzecz o współpracy metropolitalnej na przykładzie sporządzania Planu zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030

Because it takes two to Tango – an item about metropolitan cooperation on the example of drawing up the Spatial Development Plan of Metropolitan Area of Gdansk – Gdynia – Sopot 2030

The aims of article is to draw attention to the need to undertake activities which improve and strengthen metropolitan areas development. One of the key actions is a common and partnership spatial planning of metropolitan area. Examples of such activities is the cooperation between the Pomorskie regional self-government and local authorities of the metropolitan area, which results is the first in Poland The Spatial Development Plan of Metropolitan Area of Gdansk – Gdynia – Sopot 2030.

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na potrzebę podjęcia działań mających na celu poprawę i wzmocnienie rozwoju obszarów metropolitalnych. Jednym z kluczowych działań jest wspólne i partnerskie planowanie przestrzenne obszaru metropolitalnego. Przykładami takich działań jest współpraca samorządu województwa pomorskiego z lokalnymi władzami obszaru metropolitalnego, czego rezultatem jest pierwszy w Polsce Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańska – Gdyni – Sopotu 2030.

Słowa kluczowe: plan zagospodarowania przestrzennego, obszar metropolitalny, rozwój miast, współpraca, samorząd województwa, polityka regionalna

Keywords: spatial development plan, obszar metropolitalny, urban development, cooperation, regional selfgovernment, regional policy

[■] Jakub Pietruszewski – Dyrektor Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego, absolwent Uniwersytetu Gdańskiego i Politechniki Gdańskiej, z wykształcenia geograf i urbanista, kierujący pracami planistycznymi i opracowaniami tematycznymi realizowanymi na rzecz Samorządu Województwa Pomorskiego.

WPROWADZENIE

Reforma administracyjna rządu Premiera Jerzego Buzka uchwalona przez polski parlament w 1998 roku, wprowadziła od 1 stycznia 1999 roku nowy podział terytorialny państwa, którego zasadniczym elementem stało 16 nowych województw. Jedną z idei utworzenia 16 samorządowych wspólnot regionalnych była potrzeba utworzenia silnego, reprezentującego region partnera rządu, odpowiedzialnego za prowadzenie polityki regionalnej, w tym wyrównywanie szans rozwojowych poszczególnych części nowych województw, ale także tworzenie warunków rozwoju gospodarczego.

Niewątpliwie samorządowe województwa okazały się sukcesem, który wymaga dalszych działań decentralizacyjnych, wzmacniających kompetencje organów samorządu województwa oraz stronę dochodową ich budżetów np. poprzez partycypację w podziale dochodów budżetu państwa z podatku Vat. Z całą pewnością można stwierdzić, że prowadzona przez władze województw polityka regionalna jest efektywna i skuteczna, ale jej skuteczność jest tym większa im poziom przedsiębiorczości mieszkańców regionów jest większy. Wynika to z tego, że województwo jest największym beneficjentem podatku CIT wśród jednostek samorządu terytorialnego. Polityka regionalna jest czynnikiem wzmacniającym spójność regionów i podnoszących ich konkurencyjność, ale jej skuteczność wymaga podejścia zintegrowanego, opartego na uwzględnianiu w jej prowadzeniu wymiaru terytorialnego, jako instrumentu zarządzania rozwojem przestrzennym. Ważnym elementem zarządzania przestrzenią regionu jest planowanie przestrzenne – w tym plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. W 2016 r. powstał pierwszy plan dla obszaru

metropolitalnego, tym razem w znacznym stopniu uspołeczniony i szeroko konsultowany z władzami samorządowymi gmin metropolitalnych.

UWARUNKOWANIA ROZWOJU METROPOLII

Analiza przestrzenna dochodów województw z tytułu podatku CIT wyraźnie wskazuje, że efektywność polityki regionalnej prowadzonej przez samorządy województw jest możliwa przede wszystkim dzięki obszarom metropolitalnym. To one były i w dalszym ciągu będą lokomotywami wzrostu polskich regionów, w tym ich konkurencyjności. Wynika to z tego, że poziom przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej obszarów metropolitalnych jest największy. Mimo tego, że elity polityczne kraju w wielu dyskusjach publicznych stawiają obszary metropolitalne w kontrze do obszarów wiejskich, zwłaszcza peryferyjnych, to tylko poprzez wzmacnianie konkretyjności tych pierwszych i odpowiednie mechanizmy dystrybucji dóbr i usług publicznych np. zintegrowany system transportu zbiorowego, mogą generować pozytywne przekształcenia w tych drugich.

W Agendzie Terytorialnej Unii Europejskiej stwierdza się konieczność rozwoju policentrycznego i zrównoważonego układu urbanistycznego oraz wzmocnienie partnerstwa między obszarami miejskimi a wiejskimi. Obierając za kierunek rozwoju przestrzennego wzmacnianie układów policentrycznych, Unia kieruje się przede wszystkim zasadą zrównoważonego rozwoju, gdyż tylko wzmacniając takie struktury sama staje się w pełni zintegrowana i konkurencyjna w ramach globalnej gospodarki. Wdrażanie takiej koncepcji rozwojowej powinno przyczynić się do dekoncentracji pozytywnych przekształceń, w tym ma pozwolić uniknąć dalszej nadmiernej ekonomicznej i demograficznej koncentracji w centralnym obszarze

¹ W chwili obecnej jest tylko jeden wyraźny i duży geograficzny obszar o cesze globalnej integracji ekonomicznej: centralna strefa (rdzeń) Europy w postaci pięcioboku definiowana przez metropolie Londynu, Paryża, Mediolanu, Monachium i Hamburga. Ta strefa charakteryzuje się silnymi globalnymi funkcjami gospodarczymi i usługowymi, stwarzającymi wysoki poziom dochodów oraz doskonale rozwiniętą infrastrukturę.

Unii Europejskiej¹. Tworzenie i poszerzenie stref dynamicznego rozwoju na terenie całej Unii Europejskiej poprzez wzmacnianie policentrycznego układu osadniczego, w dłuższej perspektywie powinno przyspieszyć wzrost gospodarczy i dać nowe impulsy rozwojowe na tych obszarach, których peryferyjne położenie nie dawało dotychczas nowych impulsów rozwojowych.

OBZAR METROPOLITALNY G-G-S

Myślenie o Pomorzu i Trójmieście w kategoriach metropolizacji nie jest nowe. Już od początku funkcjonowania samorządowego województwa definiowano cele rozwojowe regionu w tym zakresie. Jednym z przykładów takiego postrzegania szans rozwojowych Pomorza jest rozwój funkcji metropolitalnych w Trójmieście, czy licznych strategicznych inwestycji transportowych wzmacniających bazę podatkową nie tylko poszczególnych miast, ale także województwa. Przykładów w tym zakresie jest wiele – od adaptacji na Centrum Muzyczno-Kongresowe i siedzibę Filharmonii Bałtyckiej obiektów byłej elektrociepłowni Ołowianka w sercu starego Gdańska, przez szereg innych inwestycji kulturowych, jak budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku, Muzeum Emigracji w Gdyni, Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku, czy Teatru Szekspirowskiego w Gdańsku. Znaczące są też inwestycje w infrastrukturę uczelni wyższych, rozwój usług komercyjnych, w tym handlu i rynku powierzchni biurowych, czy w rozbudowę podstawowego szkieletu transportowego Trójmiasta. Dalsze inwestycje w tym zakresie są konieczne i możliwe, ale ich powodzenie zależy w znacznej mierze od sytuacji gospodarczej kraju, w tym możliwości inwestycyjnych samorządów. Ważna w tym zakresie, oprócz możliwości finansowych, jest także współpraca między poszczególnymi samorządami, widziana nie tylko w układzie horyzontalnym – gmin między sobą, ale także gmin z powiatami i województwem. Takie modele współpracy widoczne są w wielu państwach europejskich i są

jednym z istotnych warunków prowadzenia polityki metropolitalnej.

W województwie pomorskim ten rodzaj współpracy został zapoczątkowany już w roku 2003, kiedy ówczesny Marszałek Województwa Pomorskiego Jan Kozłowski z Prezydentem Miasta Gdańska Pawłem Adamowiczem zaproponowali powołanie Rady Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej, jako forum współpracy metropolitalnej. Co prawda nie było jeszcze podstawy prawnej dla funkcjonowania takiego bytu jako ciała zarządzającego, jednak zainicjowana wówczas formuła nieformalnego dialogu między samorządami terytorialnymi zwróciła uwagę na potrzebę wieloaspektowej współpracy służącej budowaniu pozycji metropolii i całego regionu. W tym miejscu warto wspomnieć, że początki zrealizowanej przez Samorząd Województwa Pomorskiego w 2015 roku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej są związane z pomysłem rewitalizacji tzw. kolei kokoszkowskiej, jaki został zaprezentowany na jednym z posiedzeń Rady Metropolitalnej.

Z perspektywy dzisiejszej należy stwierdzić, że Rada Metropolitalna uświadomiła wielu samorządom z naszego regionu, że proces metropolizacji jest faktem i tylko współpraca między zainteresowanymi podmiotami pozwala rozwiązywać szereg problemów i wyzwań, przed którymi stoją współczesne metropolie. Jednym z kluczowych działań, aby je skutecznie podejmować i rozwiązywać jest wspólne, partnerskie planowanie rozwoju obszaru metropolitalnego.

Potrzeba planowania w kategorii szerszej niż granice administracyjne miasta – planowanie rozwoju obszarów metropolitalnych – zostało formalnie uwzględnione w polskim systemie planowania przestrzennego w 2003 r. Niestety przez wiele lat przepis ten pozostawał martwy, gdyż obowiązująca wówczas Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju nie identyfikowała tego typu obszarów, a był to wymóg ustawowy. Prace nad nową koncepcją rozpoczęły się w 2004 r., jednak zdecydowanego przyspieszenia na-

brały w roku 2010 i zakończyły się w roku 2011 przyjęciem przez Radę Ministrów nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Model rozwoju przestrzennego zaproponowany w KPZK 2030, określany jako „metropolia sieciowa” – wyraźnie podkreśla rolę obszarów metropolitalnych w rozwoju całego kraju, ale jednocześnie wskazuje na istotną rolę obszarów poza metropolitalnych dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i współzależność między tymi obszarami a metropoliami. Dokument zasadniczo zmienił podejście do definiowania polityki rozwoju przez określenie podstaw jej terytorializacji. KPZK określa więc obok obszarów metropolitalnych inne obszary funkcjonalne wyróżniające się występowaniem specyficznych zjawisk przestrzennych, w których i dla których należy identyfikować wspólne wyzwania rozwojowe, definiować przedsięwzięcia i prowadzić spójną politykę przestrzenną.

Powyższe uwarunkowania umożliwiły rzeczywiste rozpoczęcie planowania obszarów metropolitalnych – zarówno w aspekcie perspektywy finansowej 2014–2020, jak również określania ram kształtowania polityki przestrzennej dla obszarów metropolitalnych.

W tym celu w dniu 28 lipca 2014 r. Sejmik Województwa Pomorskiego podjął uchwałę nr 894/XLII/14 w sprawie przystąpienia do sporządzenia nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta, stanowiącego część planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Równocześnie, w wyniku inicjatyw oddolnych w ramach Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, koordynowanych w szczególności poprzez Stowarzyszenie Gdański Obszar Metropolitalny (GOM) oraz Forum Prezydentów, Wójtów i Burmistrzów NORDA, które zrzeszały szerokie grono interesariuszy rozwoju tego obszaru, podjęte zostały prace nad tworzeniem wspólnych ram strategicznych i planistycznych, mających stanowić podstawę do planowania i realizacji wspólnych, kluczo-

wych dla tego obszaru przedsięwzięć rozwojowych. Ich podstawowym efektem miało być przygotowanie Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030 oraz Koncepcja Planu zagospodarowania obszaru metropolitalnego.

WSPÓŁPRACA METROPOLITALNA

W związku z faktem, iż założenia dotyczące zakresu i harmonogramu prac nad sporządzeniem projektu Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta, prowadzone przez Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, były zbieżne z działaniami podejmowanymi przez ww. podmioty, optymalnym rozwiązaniem było zaproponowanie przez Marszałka Województwa Pomorskiego współpracy przy opracowaniu projektu Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta, stanowiącego część Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

Podstawowym założeniem wspólnego przygotowania projektu Planu w partnerstwie ze stowarzyszeniami metropolitalnymi, zrzeszającym jednostki samorządu terytorialnego i inne podmioty z obszaru metropolitalnego było wypracowanie rozwiązań bazujących na szerokim dialogu i odpowiadających na faktyczne potrzeby i problemy interesariuszy tego obszaru oraz osiągnięcie kompromisów, wynikających z konieczności pogodzenia istniejących i potencjalnych konfliktów przestrzennych. Tym sposobem przygotowany i uchwalony Plan miał stać się faktycznym instrumentem koordynacji polityki przestrzennej, za którego wdrażanie odpowiedzialne miały być zarówno samorząd województwa, ale także podmioty współpracy samorządowej w obszarze metropolitalnym.

W tym celu Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk wystąpił do Prezydenta Miasta Gdańska, jednocześnie przewodniczącego Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny oraz Prezydenta Miasta Gdyni z propozycją podjęcia wspólnych

prac na sporządzeniu projektu Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. Propozycja ta została podjęta, czego efektem było podpisanie *Porozumienia w sprawie współpracy przy sporządzaniu projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego*. W prace nad sporządzeniem projektu Planu zaangażowane zostały oprócz prowadzącego zadanie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego, także jednostki planistyczne miast metropolii – Biuro Rozwoju Gdańska i Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

Szeroka debata o kierunkach rozwoju przestrzeni województwa pomorskiego, w tym obszaru metropolitalnego, w perspektywie roku 2030 rozpoczęła się już w lipcu 2014 r., ale swój finał miała w trakcie szerokiego procesu konsultacji społecznych trwającego w kwietniu i maju 2016 roku. Także formuła współpracy między regionalną jednostką planistyczną a miejskimi pracownikami urbanistycznymi okazała się właściwa. Nawiązana współpraca pozwoliła wymienić się doświadczeniami i podejściami do planowania przestrzennego w skali lokalnej i regionalnej. Dzięki temu, w listopadzie 2016 roku Zarząd Województwa Pomorskiego przyjął formalnie pierwszy w Polsce projekt Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego, kierując go pod obrady Sejmiku Województwa Pomorskiego celem uchwalenia.

Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030, gdyż taką ostateczną nazwę przyjął dokument, odnosi się do zagadnień kluczowych z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego oraz właściwego funkcjonowania przestrzeni całego województwa. Do najważniejszych zagadnień, których rozstrzygnięcia zaproponowano w Planie należą:

- zasady rozwoju zabudowy mające na celu porządkowanie struktur przestrzennych zgodnie z wymogami ładu przestrzennego,
- standardy dostępności do usług publicznych określające minimalny program funkcjonalno-użytko-

wy w dostosowaniu do rangi oraz obszaru obsługi poszczególnych ośrodków miejskich,

- zasady rozwoju funkcji metropolitalnych określające m.in. strategiczne obszary ich rozwoju oraz zasady zagospodarowania przestrzennego,
- struktura przestrzenna i hierarchia sieci dróg i linii kolejowych – ważnych dla dostępności i spójności przestrzennej regionu,
- działania w zakresie kształtowania węzła transportowo-logistycznego,
- kierunki rozwoju systemów zaopatrzenia w energię elektryczną, gaz i paliwa płynne, w tym działania związane z kształtowaniem pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego,
- struktura powiązań ekologicznych regionu, jako właściwych dla zapewnienia jakości i warunków ochrony różnorodności biologicznej,
- zasady rozwoju sieciowych produktów turystycznych, w tym tras rowerowych, szlaków kajakowych i żeglarskich eksponujących najważniejsze walory województwa,
- kierunki ochrony zasobów środowiska kulturowego.

Przedstawiona w Planie wizja rozwoju przestrzennego obszaru metropolitalnego jest ambitna, ale dzięki współpracy samorządów na etapie sporządzania projektu Planu i zaangażowaniu w ten proces gmin i powiatów, dokument pozwala skuteczniej koordynować polityki rozwoju przestrzennego obszaru metropolitalnego, a zarazem efektywniej wydatkować ograniczone fundusze publiczne wpływające na pozytywne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym metropolii.

ZAKOŃCZENIE

Proces budowy pomorskiej metropolii nie kończy się jednak na Planie zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. Wymaga on dalszych skoordynowanych działań na polu wielu wyzwań, przed którymi stoją polskie metropolie. Zahamowany w ostatnich dwóch latach proces wdrażania rozwią-

zań w zakresie zarządzania obszarami metropolitalnymi, nie powstrzyma jednak dalszych procesów metropolizacji polskiej przestrzeni. Krótko obowiązująca ustawa metropolitalna z 2015 roku okazała się być prawem martwym. Brak woli politycznej i zrozumienia dla idei metropolitalnej oraz potrzeb szerokiej współpracy między samorządami kształtujących się metropolii, nie ułatwia rozwoju metropolii.

Doświadczenie tworzenia Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego pokazuje, że współpraca metropolitalna jest nie tylko konieczna, ale przede wszystkim jest możliwa. Wymaga ona jednak zdecydowanych działań nie tylko strony samorządowej, ale także strony rządowej. Dialog ten wymaga odejścia od błędnych założeń i tez oraz za-

stąpienia ich właściwym rozumieniem interesu publicznego, który niestety często jest sprzeczny z tzw. interesem politycznym. Należy jednoznacznie wskazać, że powracające w dyskusji publicznej tezy, że rozwój metropolii ogranicza rozwój pozostałych obszarów, są błędne i nie są w interesie rozwojowym całego kraju, a zwłaszcza obszarów wiejskich położonych z dala od ośrodków miejskich.

Prawna formuła zarządzania obszarem metropolitalnym jest warunkiem koniecznym skutecznego prowadzenia metropolitalnej polityki przestrzennej, wymaga zinstytucjonalizowanej formuły metropolitalnej, która zapewnić miała uchylona ustawa metropolitalna. Pozostaje więc postawić pytanie – *Quo vadis metropolia in Polonia?*

Zmiany demograficzne jako wyzwanie dla polityk lokalnych

Demographic change as a challenge for local policies

Demografia może odgrywać kluczową rolę dla lokalnych samorządów w obszarze dostarczania usług publicznych oraz wydatkowania finansów publicznych. Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie w jaki sposób zmiany demograficzne na poziomie lokalnym wpływają na finanse samorządów lokalnych i realizację zadań publicznych w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz jaka będzie ich rola w przyszłości.

Demography can play a key role for local governments in public service delivery and public finance spending. The aim of the article is to answer the question on how demographic change at the local level affects the finances of local authorities and the implementation of public tasks within the Gdansk-Gdynia-Sopot Metropolitan Area and how significant will be demography in the future.

Słowa kluczowe: zmiany demograficzne, usługi publiczne, finanse lokalne

Keywords: demographic changes, public services, local finances

WSTĘP

W miarę postępu cywilizacyjnego i poprawy warunków życia następuje generalna poprawa stanu zdrowia, a w rezultacie przyrost długości życia. Te pozytywne zjawiska niosą jednak ze sobą wyzwania w postaci zwiększającej się presji na finanse publiczne i utrzymanie odpowiedniego poziomu usług publicznych w długim okresie, przy rosnących oczekiwaniach obywateli, a jednocześnie zmieniającej się strukturze populacji, zarówno wiekowej, jak i ilościowej.

Liczne badania wskazują, że w post-socjalistycznych krajach Europy Wschodniej, podobnie jak w starszych uprzemysłowionych krajach Europy Zachodniej, zachodzą intensywne procesy spadku liczby mieszkańców oraz starzenia się społeczeństw, a tempo tych zmian jest większe niż w innych częściach świata (Steinfuhrer, Haase, 2007; Haase, Kabisch, Haase, 2013; Haase, Haase, Rink, 2014).

Obecnie obserwowane zmiany demograficzne w Polsce ukazują dwie szczególnie ważne kwestie: kurczącą się populację miast oraz niekorzystne zmiany struktury wiekowej polskiego społeczeństwa. Zdaniem badaczy obecne zmiany w wielkości populacji w dużych miastach w Polsce, tj. powyżej 100 tys. mieszkańców, a zwłaszcza jej spadek są wynikiem procesów suburbanizacji i mobilności ludzi (Novak, Sykora, 2007; Węclawowicz, Łotocka, Baucz, 2010). Ponadto procesy te są bardziej złożone i stanowią większy problem niż w przeszłości,

ze względu na ich intensyfikację po wejściu Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku¹.

Węclawowicz, Łotocka i Baucz (2010) wskazują, że większość dużych polskich miast traci obecnie mieszkańców. Według najnowszej prognozy ludności populacja Polski zmniejszy się do 2050 roku o ponad 4,5 mln osób, a spadek ten dotknie głównie mieszkańców miast², co w konsekwencji spowoduje poważne utrudnienia na rynku pracy (niedobór osób w wieku produkcyjnym) i dystrybucji usług, zwłaszcza na poziomie lokalnym.

Samorząd lokalny, a w szczególności samorząd gminny, odznacza się najszerszym zakresem przedmiotowym delegowanych zadań publicznych, których sposób realizacji oraz alokacji środków finansowych wyznacza istotę prowadzonej polityki lokalnej. Zatem politykę lokalną stanowi działalność władz lokalnych w warunkach ograniczonych zasobów i możliwości ich redystrybucji (Masik, 2010).

Wyniki badań odnoszących się do problemu efektywności sektora publicznego i jego zależności od zmian demograficznych na poziomie lokalnym i regionalnym ukazują relację między presją wydatków a zmniejszającą się populacją i podkreślają potrzebę poprawy efektywności finansowej środków publicznych (Miller, Martinez, Saad, Holz, 2008; Geys, Heinemann, Kalb, 2007; Gimenez, Prior, 2007; Grob, Wolter, 2005; Felmingham, Jackson, Zhang, 2002). Nieliczne studia koncentrują się na relacji między wielko-

[■] Dr Joanna Stępień – adiunkt w Katedrze Geografii Ekonomicznej, Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański, specjalizuje się w zagadnieniach społecznych, ze szczególnym uwzględnieniem geografii medycznej i socjologii zdrowia, ponadto zainteresowania naukowe obejmują rozwój obszarów metropolitalnych, jakość życia w mieście, ewaluację polityk publicznych. Autorka kilkunastu publikacji i prac o charakterze aplikacyjnym. Kontakt: joanna.stepien@ug.edu.pl

¹ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 2014. *Krajowa Polityka Miejska*, Warszawa.

² Na podstawie *Prognozy Ludności na Lata 2014-2050*, 2014. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa: Studia i Analizy Statystyczne.

ścią populacji a efektywnością kosztową lokalnych samorządów w Polsce, jednak nie dają odpowiedzi jak kurczenie się populacji i starzenie polskiego społeczeństwa wpłynie na lokalne budżety w przyszłości (Karbownik, Kula, 2009).

Demografia może mieć zasadnicze znaczenie dla lokalnych samorządów w obszarze dostarczania usług publicznych oraz wydatkowania finansów publicznych. Chociaż spadek liczby mieszkańców wiąże się również ze spadkiem obciążeń finansowych w niektórych obszarach polityk lokalnych, jednocześnie może on powodować trudności w innych obszarach.

Problem ten może być analizowany w wielu wymiarach: stabilności wydatków przy zmniejszającej się populacji, wzrostu wydatków per capita jako efekt zmiany struktury wieku (starzenie się) oraz dodatkowych wydatków jako efekt wewnętrznej migracji (suburbanizacja).

Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie w jaki sposób zmiany demograficzne na poziomie lokalnym wpływają na finanse samorządów lokalnych i realizację zadań publicznych na przykładzie wybranych usług publicznych. Zakres przestrzenny analizy stanowi Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot odpowiadający zasięgowi przestrzennemu obszarowi w granicach, w których prowadzona jest współpraca w ramach *Stowarzyszenia OM Gdańsk-Gdynia-Sopot* oraz określonego w *Planie zagospodarowania przestrzennego OM G-G-S* (PZPOMG-G-S). Składa się z 11 powiatów: 3 powiatów grodzkich (Gdańsk, Gdynia, Sopot) i 8 powiatów ziemskich (gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski). W PZPOMG-G-S podzielony został na rdzeń, strefę funkcjonalną oraz potencjalną strefę funkcjonalną obszaru metropolitalnego. W takim ujęciu będzie stanowił przedmiot analiz opisanych w niniejszym artykule.

GŁÓWNE TRENDY DEMOGRAFICZNE W POLSCE

W Polsce zachodzą obecnie zmiany demograficzne, których skutki odczuwalne będą w długiej perspektywie czasowej. Od lat 90. współczynnik dzietności nie gwarantuje prostej zastępowalności pokoleń, natomiast stopa starzenia ludności (udział osób w wieku 65 lat i więcej) wynosi obecnie około 20%. Od 2012 r. utrzymuje się ubytek rzeczywisty ludności. W 2015 r. mieszkańców Polski było o ponad 41 tys. mniej w porównaniu z poprzednim rokiem. Spadek liczby ludności to wynik niekorzystnych tendencji w zakresie przyrostu naturalnego oraz migracji zagranicznych na pobyt stały. W 2015 r. liczba urodzeń była mniejsza od liczby zgonów o blisko 26 tys. osób. Saldo migracji zagranicznych pozostaje ujemne (w 2014 r. wynosiło -15,8 tys. osób). Tak kształtujące się procesy pozwalają uznać, że Polska znalazła się w kryzysie demograficznym.

Od lat 90. przeciętne dalsze trwanie życia mężczyzn wydłużyło się prawie o 7 lat, a kobiet niemal o 6 lat. Wydłużanie dalszego trwania życia Polaków przez wiele lat wynikało głównie ze spadku umieralności niemowląt, obecnie coraz większego znaczenia nabiera spadek natężenia zgonów wśród osób starszych. W wyniku procesów ruchu naturalnego (urodzeń i zgonów), wydłużania się trwania życia oraz migracji następują zmiany w strukturze wieku. Od 2000 r. zmniejsza się liczba dzieci i młodzieży, a od 2010 r. zmniejsza się liczba osób w wieku produkcyjnym, czego efektem jest przyspieszone starzenie się ludności Polski.

Według prognozy demograficznej GUS dla Polski, liczba ludności zmniejszy się do 2050 r. o ponad 3,1 mln i wyniesie 34,9 mln osób. Oprócz spadku całkowitej liczby ludności, spodziewane są również dalsze niekorzystne zmiany w strukturze wiekowej ludności – osoby w wie-

ku 65 lat i więcej będą stanowiły ponad 30% populacji (tj. 5 mln osób więcej niż obecnie).

UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE W OBSZARZE METROPOLITALNYM GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT

Procesy demograficzne w województwie pomorskim wpisują się w szerszy kontekst zmian zachodzących w kraju, jednak sytuują region na tle kraju w korzystniejszym położeniu, podobnie kwestia zmian demograficznych kształtuje się w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot (OM G-G-S), choć lokalnie procesy te są bardziej złożone i zróżnicowane.

OM G-G-S zajmuje 37% powierzchni województwa pomorskiego i w 2015 r. zamieszkiwany był przez 1,56 mln osób, co stanowiło niemal 68% mieszkańców województwa pomorskiego. W latach 2000-2015 liczba ludności obszaru wzrosła o ok. 65 tys. osób, przy czym wzrost ten nie jest równomierny na całym obszarze. Spadek liczby mieszkańców obserwowany jest głównie w miastach rdzenia metropolii, z których mieszkańcy przenoszą się na ich bezpośrednie zaplecze. Również inne miasta, poza rdzeniem, wykształcają swoje strefy suburbanne, jak np. Tczew. Wzrost z kolei notują gminy podmiejskie w otoczeniu Trójmiasta, w których liczba ludności zwiększyła się 2-krotnie. W większości gmin utrzymuje się jednak stała liczba mieszkańców.

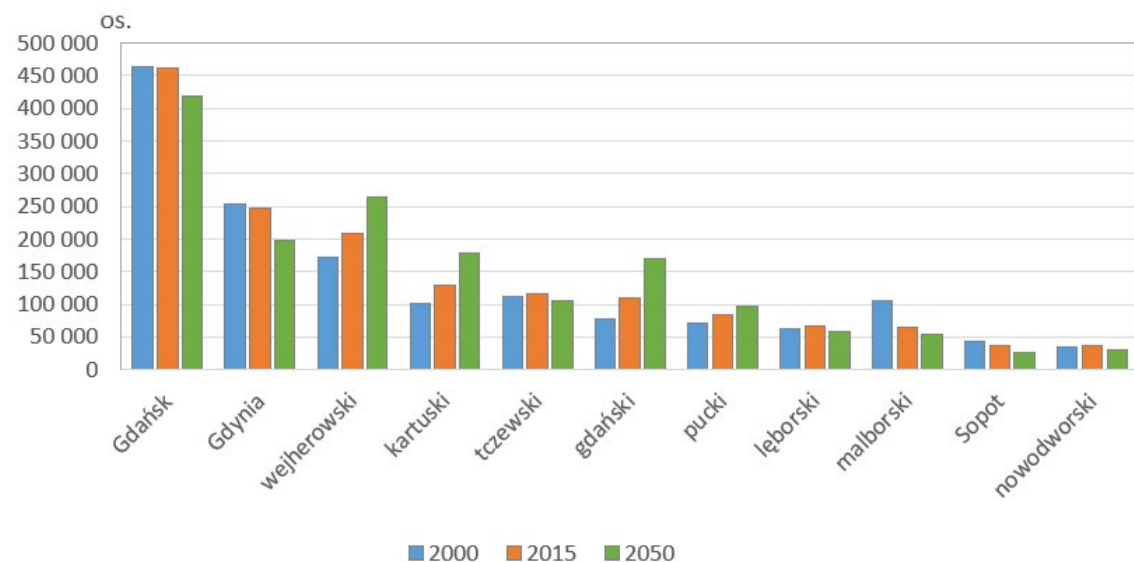
Nadal względnie pozytywnie kształtować się będzie sytuacja demograficzna obszaru metropolitalnego, jednak dla województwa pomorskiego prognozy ludności są mniej optymistyczne. Prognoza demograficzna Głównego Urzędu Statystycznego dla OM G-G-S przewiduje wzrost liczby ludności do 2050 r. o ponad 3%, do pozio-

mu 1,6 mln osób (ryc. 1 i ryc. 2). Jednocześnie w tym samym okresie liczba ludności województwa pomorskiego zmniejszy się o ponad 35 tys. osób, a spadek ten dotyczyć będzie głównie miast (-191 tys.) i nie zrekomensuje go wzrost liczby mieszkańców obszarów wiejskich (+156 tys.). W ujęciu powiatowym prognozowany wzrost liczby ludności nastąpi w czterech powiatach: gdańskim (+54%), kartuskim (+39%), wejherowskim (+26%) i puckim (+18%), natomiast w pozostałych powiatach notowany będzie ubytek ludności, w tym największy w: Sopocie (-31%), Gdyni (20%), powiecie malborskim i nowodworskim (po -17%).

Na zmiany liczby ludności w obszarze metropolitalnym wpływać będzie przede wszystkim wielkość przyrostu naturalnego, a powiaty w których jest on najwyższy będą w głównej mierze stanowiły o potencjale demograficznym całego obszaru. Najwyższy przyrost naturalny odnotowano w 2015 r. w powiecie kartuskim (+7,8‰), gdańskim (+6,0) i wejherowskim (+5,7), przy poziomie +1,5‰ w województwie pomorskim. W ujęciu gminnym wartości te są jeszcze bardziej rozpięte, a najwyższe przyrosty odnotowały w szczególności gminy kaszubskie i bezpośrednio sąsiadujące z Trójmiastem: Sierakowice (+12,6‰), Sulęczyno (+11,4), Pruszcz Gdański (+11,1), Przodkowo (+9,3) oraz Wejherowo – obszar wiejski (+9,2). Ubytek naturalny odnotowały natomiast głównie Sopot (-6,9‰), Gdynia (-0,9) oraz powiat malborski (-0,5), a w ujęciu gminnym poza Sopotem: Krynica Morska (-5,3), Hel (-4,2), Pelplin (-2,9), Gniew (-2,5).

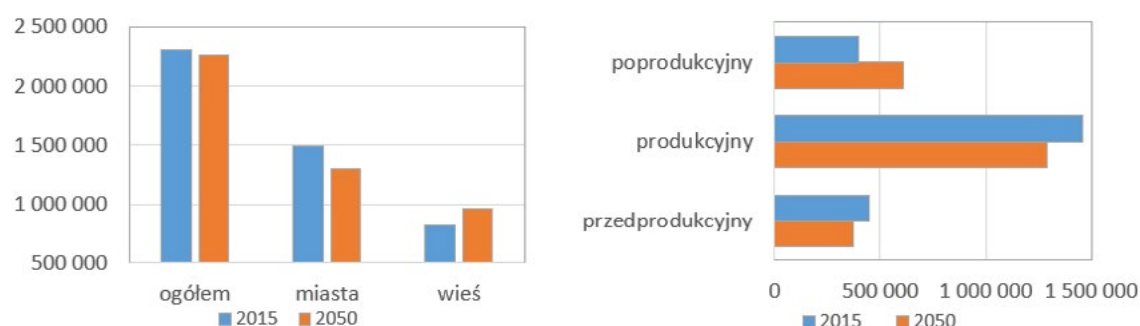
W efekcie niskiego przyrostu naturalnego oraz wydłużania się przeciętnego trwania życia mieszkańców województwa pomorskiego (mężczyźni z 71,3 w 2002 r. do 74,2 lat w 2015 r.;

Ryc. 1. Liczba ludności OM G-G-S w latach 2000 i 2015 oraz prognoza ludności OM G-G-S w 2050 roku w podziale na powiaty



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDL GUS

Ryc. 2. Liczba ludności w województwie pomorskim w roku 2015 i prognoza dla 2050 roku w podziale na miasto i wieś oraz kategorie wiekowe



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDL GUS

kobiety z 78,6 w 2002 r. do 81,4 lat w 2015 r.) struktura wiekowa obszaru metropolitalnego będzie wskazywała na proces starzenia się społeczeństwa. Udział osób w wieku poprodukcyjnym w obszarze metropolitalnym zwiększa się w szybkim tempie i w 2015 r. wyniósł 19,1% (wobec 13,7% w 2000 r.), a wg prognozy demograficznej GUS w 2050 r. wyniesie 26%.

Struktura wiekowa ludności uwiadczenia istniejące wyraźne dysproporcje w podziale miasto-wieś: udział ludności w wieku poprodukcyjnym na poziomie ok. 20% i powyżej występuje niemal wyłącznie na obszarach miejskich, w tym najwyższy jest w Sopocie (29,1%), Gdyni (23,7), Gdańsku (22,7), Pucku (21,6), Gniewie (20,3), Kartuzach (20,2) i Malborku (20,1). Do gmin „młodych demograficznie”, tj. z niskim udziałem osób w wieku poprodukcyjnym (ok. 10%) należą gminy w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta: Luzino (10,4%), Wejherowo (gm. wiejska; 10,9), Somonino (11,1), Sierakowice (11,4), Szemud (11,4), Pruszcz Gdański (gm. wiejska; 11,4), Żukowo (11,7), Kosakowo (11,8), Przodkowo (11,9). Są to gminy w otoczeniu Trójmiasta stanowiące miejsce migracji młodych ludzi oraz gminy, w których dominuje model rodziny wielodzietnej.

Wyraźnemu starzeniu się społeczeństwa obszaru metropolitalnego towarzyszy zmiana wielkości populacji w wieku produkcyjnym, czyli tej części społeczeństwa, która tworzy zasoby pracy. W latach 2000-2015 jedynie w Trójmieście wyraźnie zmniejszył się udział tej grupy wiekowej mieszkańców (z 63-64% do ok. 60%), w pozostałych powiatach obszaru metropolitalnego notowany był wzrost, jednak korzystne proporcje zmieniają się w perspektywie 2050 r. i poza powiatem gdańskim, we wszystkich pozostałych powiatach obszaru metropolitalnego odsetek mieszkańców w wieku produkcyjnym

uksztaluje się poniżej 60%, a w całym obszarze wyniesie 57%.

W obszarach gdzie notowany jest niski przyrost naturalny, jedyny czynnik potencjalnego wzrostu wielkości populacji mogą stanowić migracje, choć dużym zagrożeniem jest odpływ migracyjny, zwłaszcza zagraniczny, którego nie zrekomensuje napływ nowych mieszkańców. W Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot zachodzą istotne procesy przemieszczania ludności wewnątrz obszaru, polegające na zmniejszaniu się liczby ludności w rdzeniu metropolii i jednoczesnym wzroście populacji w bezpośrednim otoczeniu rdzenia. Najwyższe dodatnie saldo migracji notowane jest w gminach Pruszcz Gdański (gm. wiejska), Kosakowo, Żukowo, Kolbudy, Reda, Wejherowo (gm. wiejska), a wśród nowych mieszkańców tych gmin dominują osoby pochodzące z Gdańska i Gdyni. Dowodzi to, że w otoczeniu Trójmiasta zachodzi wyraźna suburbanizacja i wynika w dużej mierze z bardziej konkurencyjnych cen gruntów budowlanych i mieszkań niż w rdzeniu metropolii.

USŁUGI PUBLICZNE A PROCESY DEMOGRAFICZNE W OM G-G-S

Zmiany demograficzne zachodzące w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot nie pozostają bez wpływu na finanse samorządów lokalnych, a co za tym idzie na realizację zadań publicznych i dystrybucję usług publicznych. Stan lokalnych finansów jest wypadkową wielu uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych, które wynikają z potencjału lokalnej bazy ekonomicznej, sytuacji demograficznej czy umiejętności zarządzania finansami. Efektywna realizacja zadań wymaga dysponowania odpowiednio wysokim zasobem dochodów budżetowych (Sierak, Bitner, 2016).

Podaż i popyt na usługi publiczne rządzą się innymi zasadami niż na usługi komercyjne. Usługi publiczne świadczone w warunkach lokalnych są w dużym stopniu usługami przestrzennie przypisanymi do danego miejsca. Przestrzenne przypisanie lokalnych usług publicznych powoduje, że liczba potencjalnych odbiorców i skali przestrzennej świadczenia zadań publicznych dla kosztów tej usługi jest istotna. Sytuacja finansowania i świadczenia usług publicznych przez samorządy lokalne komplikuje się jednak przy zmianach sytuacji demograficznej poszczególnych samorządów, wynikających zarówno z ruchu naturalnego ludności, jak i ruchu migracyjnego.

Procesy demograficzne zachodzące w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot implikują zróżnicowane obciążenia dla finansów jednostek samorządu lokalnego. Współczynnik korelacji Pearsona między liczbą ludności a wydatkami samorządów ogółem w latach 2000-2015 dla całego obszaru metropolitalnego wskazuje na silną i dodatnią zależność między zmiennymi ($r=0,919384688$) (tabl. 1), tj. wzrostowi liczby mieszkańców towarzyszy wzrost wydatków. W ujęciu poszczególnych powiatów sytuacja relacji między wielkością populacji a wydatkami jest bardziej zróżnicowana, zupełnie odmiennie kształtuje się zwłaszcza w Sopocie i Gdyni, gdzie współczynnik korelacji jest silny, ale ujemny, czyli pomimo spadku liczby mieszkańców, wydatki rosną. Może to sugerować związek między strukturą wiekową populacji, a obciążeniami finansowymi samorządów, tj. z jednej strony wzrost liczby mieszkańców wprost generuje zwiększenie wydatkowanych kwot na realizację zadań publicznych, ale także zmiany wielkości poszczególnych grup ekonomicznych (przedprodukcyjnej, produkcyjnej i poprodukcyjnej) wpływają na ich wysokość (tabl. 1, ryc. 3). W Sopocie i Gdyni proces sta-

żenia się mieszkańców jest najbardziej zaawansowany, co przekłada się na większe zapotrzebowanie np. na opiekę zdrowotną i pomoc społeczną, a więc także większą presję na finanse publiczne, a ubytek ludności zachodzi w obu miastach w największym tempie w skali całej metropolii, jednak w zależności od natury tego zjawiska inne będą jego skutki. W przypadku suburbanizacji skala wydatków nie zmienia się, a czasem nawet rośnie w związku z koniecznością utrzymania infrastruktury technicznej oraz dostarczenia usług osobom korzystającym z lokalnej infrastruktury, bez względu na miejsce ich zamieszkania, spadają natomiast dochody samorządu (głównie z tytułu zmniejszenia grupy osób płacących podatki).

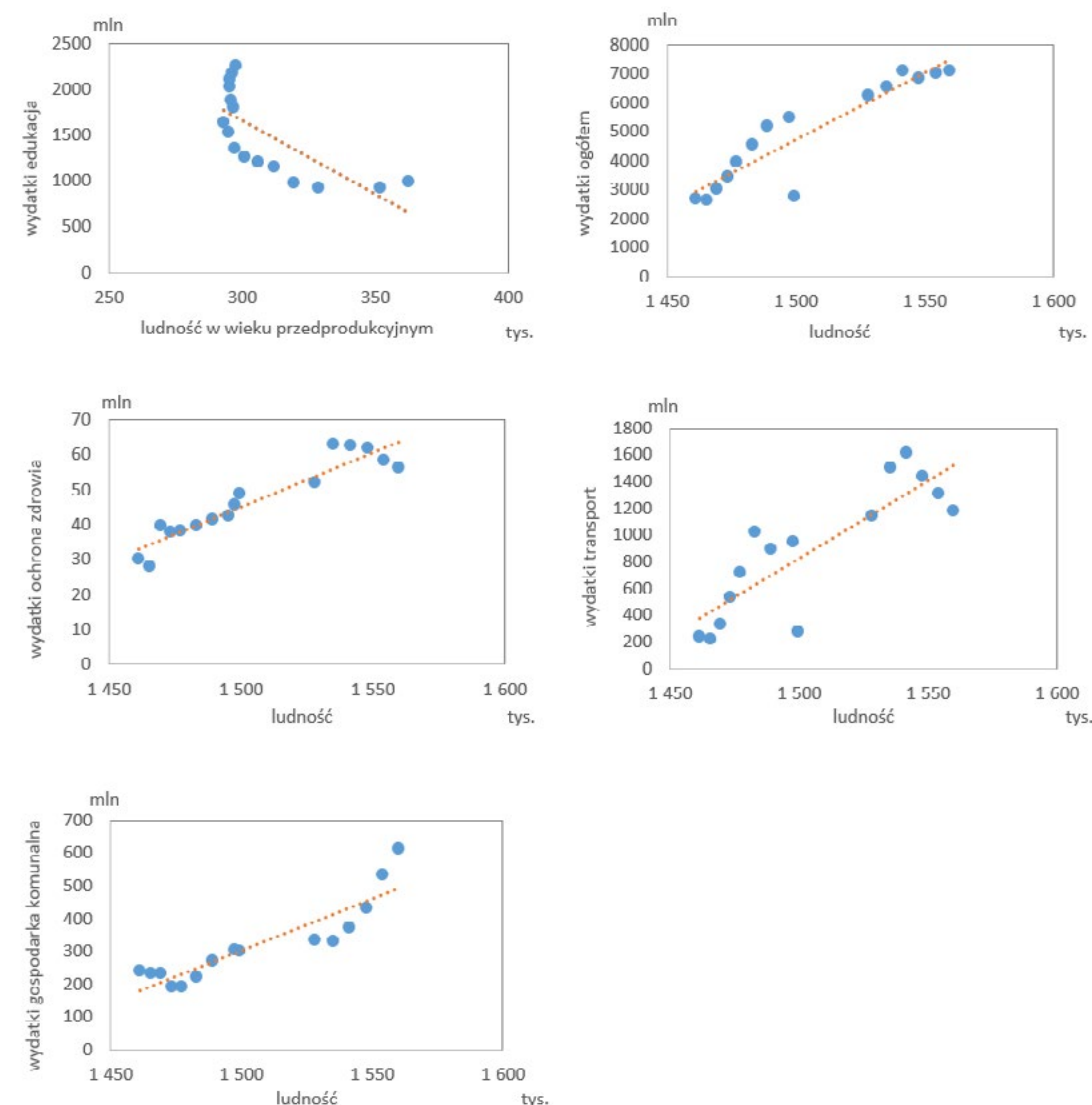
Tabl. 1. Współczynnik korelacji Pearsona między liczbą ludności a wydatkami w OM G-G-S w latach 2000-2015.

Wydatki wg obszaru	Wsp. Pearsona r
ogółem	0,919384688
edukacja	-0,716923788
ochrona zdrowia	0,938386836
transport	0,846997135
gospodarka komunalna	0,896709161

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDL GUS

Analiza zależności między wielkością populacji w poszczególnych grupach wiekowych, a wydatkami samorządów lokalnych, zwłaszcza w ujęciu różnych obszarów polityk publicznych dowodzi wpływu zmian w strukturze wiekowej na poszczególne obszary polityk lokalnych. W przypadku populacji w wieku przedprodukcyjnym i relacji do wydatków na edukację w ca-

Ryc. 3. Korelacja między liczbą ludności a wydatkami w OM G-G-S w latach 2000-2015

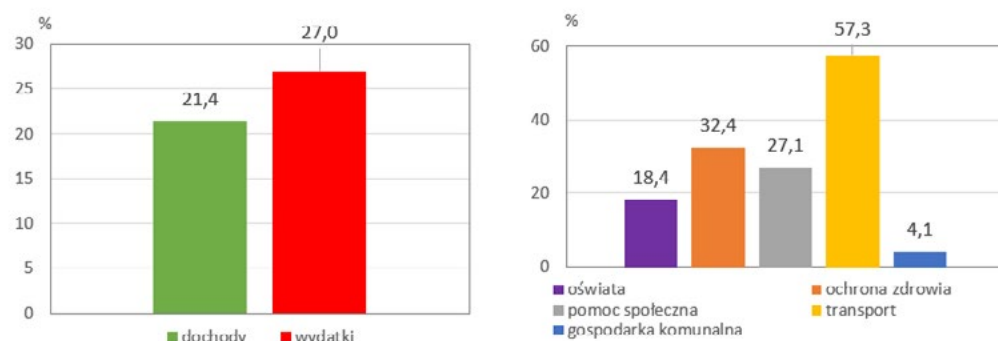


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDL GUS

łej metropolii, zależność jest silna, ale ujemna ($r=-0,716923788$). Pomimo spadku wielkości tej grupy wiekowej, wydatki na usługi edukacyjne zamiast spadać rosną. Sytuację tę można tłumaczyć w dwojaki sposób: albo jako celowe działanie samorządów lokalnych, których intencją jest inwestycja i wzrost jakości usług edu-

cyjnych, bądź jako fakt że spadek liczby osób w tym wieku nie odzwierciedla faktycznego zapotrzebowania na usługi edukacyjne na analizowanym terenie (dojazdy dzieci z terenu innych jednostek samorządu). Prowadzi to do zwiększonego obciążenia lokalnych finansów i pokrycia rzeczywistego zapotrzebowania na usługi,

Ryc. 4. Prognoza dochodów i wydatków w relacji do zmian demograficznych oraz wydatki na wybrane obszary usług publicznych w OM G-G-S w latach 2015-2050.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDL GUS

a w rezultacie do konieczności określenia priorytetowych obszarów i rozdziału środków finansowych dostosowanych do lokalnych potrzeb.

Analiza zależności między wielkością wydatków na usługi publiczne a procesami demograficznymi zachodzącymi w OM G-G-S w okresie 2000-2015 wskazuje na wyraźny związek uwarunkowań demograficznych z finansami lokalnymi, a zwłaszcza z wydatkami samorządów. Zależności te mogą się jeszcze bardziej pogłębić w przyszłości, zwłaszcza przy uwzględnieniu prognoz demograficznych do roku 2050 i wynikających z nich przewidywanych zmian. Analiza regresji liniowej dla obszaru metropolitalnego uwzględniająca prognozowaną liczbę ludności jako zmienną niezależną i wydatki samorządów jako zmienną zależną pozwoliła na oszacowanie wielkości dochodów oraz wydatków w 2050 r., jak również wysokości wydatków na wybrane obszary usług publicznych (oświata, ochrona zdrowia, pomoc społeczna, transport, gospodarka komunalna).

Zmiany w wielkości prognozowanej populacji obszaru metropolitalnego, jak i strukturze wie-

kowej wpłyną na wzrost zarówno dochodów, jak i wydatków publicznych samorządów lokalnych, jednak wzrost wydatków będzie wyższy niż dochodów (ryc. 4). Stwarza to realne ryzyko powiększania poziomu zadłużenia budżetów lokalnych. Ponadto wydatki na poszczególne usługi publiczne wzrosną w każdym z obszarów usług, choć wzrost ten będzie nierównomierny (ryc. 4), co przy rosnącym wskaźniku obciążenia demograficznego (populacja w wieku nieprodukcyjnym przypadająca na populację w wieku produkcyjnym) może powodować trudności w realizacji i finansowaniu wszystkich usług i konieczności wyboru priorytetowych obszarów. Jest to szczególnie istotne w odniesieniu do gmin małych, w których koszt jednostkowy świadczonych usług publicznych na mieszkańca jest znacznie wyższy niż w gminach z większą populacją, a część spośród tych gmin już obecnie ma trudności w realizacji usług na poziomie zaspokajającym rzeczywisty popyt.

Odpowiedzi na aktualne trendy demograficzne, zwłaszcza dotyczące starzenia się społeczeństwa, należałoby szukać w zapewnieniu odpowiedniej jakości i dostępu do usług publicznych

skierowanych do osób starszych, w tym zwłaszcza z zakresu opieki zdrowotnej i pomocy społecznej. Rosnąca grupa osób w wieku poprodukcyjnym będzie stwarzała konieczność zapewnienia odpowiednich warunków życia przy zmniejszającej się grupie osób w wieku produkcyjnym, co w dłuższej perspektywie może niekorzystnie wpływać na sytuację społeczno-gospodarczą lokalnych samorządów. Częściowym rozwiązaniem może być rozwój tzw. „srebrnej gospodarki” (gospodarki senioralnej), ukierunkowanej na wykorzystanie po-

tencjału nabywczego osób starszych i zaspokajających ich potrzeby bytowe i zdrowotne.

Dla wskazania kierunków poprawy efektywności świadczenia usług publicznych, do których zapewniania zobowiązane są samorządy lokalne, niezbędna jest optymalizacja zakresu świadczeń i wydatków nie z punktu widzenia instytucji, jednostek, przedsiębiorstw świadczących usługi, ale z punktu widzenia zarządzania rozwojem jednostek samorządu terytorialnego o zmniejszającej się liczbie mieszkańców i starzejącej populacji.

LITERATURA

Bouton S., Cis D., Mendonca L., Pohl H., Remes J., Ritchie H., Woetzel J., *How to make a city great?* McKinsey&Company, 2013;

Felmingham B., Jackson N., Zhang Q., *Indicative impacts of population decline on the operations of local government in Tasmania*. Australian Journal of Regional Studies, 8(1), 95-109, 2002;

Geys B., Heinemann F., Kalb A., *Local governments in the wake of demographic change: efficiency and economies of scale in German municipalities*. Center for European Economic Research. Discussion Paper No. 07-036, 2007;

Gimenez V., Prior D., *Long- and short-term cost efficiency frontier evaluation" evidence from Spanish Local Governments*, Fiscal Studies, 28(1), 2007;

Grob U., & Wolter S.C., *Demographic change and public education spending. A conflict between young and old?* CESifo Working Paper No. 1555, 2005;

Haase D., Haase A., Rink D., *Conceptualizing the nexus between urban shrinkage and ecosystem services*. Landscape and Urban Planning, 132, 2014, ss.159-169;

Haase D., Kabisch N., Haase A., *Endless urban growth? On the mismatch of population, household and urban land area growth and its effects on the urban debate*. Plos one. 8(6), 2013, ss.1-8;

Hryniewicz J., *Perspektywy demograficzne jako wyzwanie dla polityki ludnościowej Polski*, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa, 2016;

Karbownik, B., Kula, G., *Efektywność sektora publicznego na poziomie samorządu lokalnego*. Narodowy Bank Polski, Warszawa, Materiały i Studia, 242, 2009;

Leetmaa K., Tammaru T., *Suburbanization in countries in transition: destinations of suburbanizers in the Tallin metropolitan area*. Geogr. Ann., 89B(2), 2007, ss. 127-146;

- Masik G., *Typy polityki lokalnej. Przykład strefy suburbanizacji aglomeracji Trójmiasta*. Studia Regionalne i Lokalne, 1(39) Warszawa, 2010, ss. 26-47;
- Miller T., Martinez C., Saad P., Holz M., *The impact of the demographic dividend on three key support systems: education, health care, and pensions*. Draft paper presented at the Expert Group Meeting on Mainstreaming Age Structure Transitions into Economic Development and Policy Planning, United Nations Population Fund, Vienna, 2008;
- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, *Krajowa Polityka Miejska*, Warszawa, 2014;
- Novak J., Sykora L., *A city in motion: Time-space activity and mobility patterns of suburban inhabitants and the structuration of the spatial organization of the Prague metropolitan area*. Geogr. Ann., 89 B(2), 2007, ss.147-167;
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030*, Uchwała nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.
- Płoszaj A., *Samorząd lokalny wobec przemian demograficznych*. Instytut Idei, nr 7, 2014, ss. 40-44.
- Prognoza ludności na lata 2014-2050*, Główny Urząd Statystyczny, Studia i Analizy Statystyczne, Warszawa, 2014;
- Sagan I., *Wykład wprowadzający [w:] Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców (w kontekście perspektywy finansowej 2014-2020)*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2013, s. 78;
- Scott J.W., Kuhn M., *Urban change and urban development strategies in Central East Europe: a selective assessment of events since 1989*. European Planning Studies, 20(7), 2012, ss. 1093-1109;
- Sierak J., Bitner M., *Planowanie finansowe i inwestycyjne w zakresie realizacji usług publicznych [w:] Trutkowski C. (red.) Realizacja usług publicznych w jednostkach samorządu terytorialnego*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa, 2016, ss. 9-27;
- Steinfuhrer A., Haase A., *Demographic change as a future challenge for cities in East Central Europe*. Journal Compilation, 2007, ss.183-195;
- Strzelecki Z., *Regionalne konsekwencje spadku liczby mieszkańców miast [w:] Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców (w kontekście perspektywy finansowej 2014-2020)*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2013, s. 129;
- Węclawowicz G., Łotocka M., Baucz A., *Rozwój miast w Polsce. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej*, Warszawa, 2010.

Zróznicowanie sytuacji zdrowotnej ludności zamieszkującej Aglomerację Trójmiejską

The diversity of the health situation of the population inhabiting the Tricity Agglomeration

Celem opracowania jest analiza sytuacji zdrowotnej ludności Aglomeracji trójmiejskiej, do której zaliczono 3 powiaty stanowiące jej rdzeń i 8 tworzących strefę podmiejską. Analizie poddano umieralność (ogółem oraz z powodu chorób układu krążenia i nowotworów, różnice w umieralności między płciami, noworodków/niemowląt) oraz zachorowalność na wybrane choroby. Stwierdzono, że gorsza sytuacja występuje w obszarze rdzenia aglomeracji. Lecz stawianie dalej idących wniosków bezwzględnie wymaga najpierw przeprowadzenia standaryzacji wiekowej współczynników umieralności i zachorowalności.

The objective of the study is to analyse the health situation of the population of inhabiting the Tri-City Agglomeration, which comprises 3 counties forming its core and 8 ones forming the suburban zone. The death rate (total and due to cardiovascular diseases and cancer, differences in the death rate depending on sex, newborn babies/infants) and the incidence of selected diseases were analysed. A worse situation was found to occur in the core cities. But putting forward further conclusions strictly requires calculating the standardized death rate first.

Słowa kluczowe: sytuacja zdrowotna, Aglomeracja Trójmiejska

Keywords: health situation, Three-city agglomeration

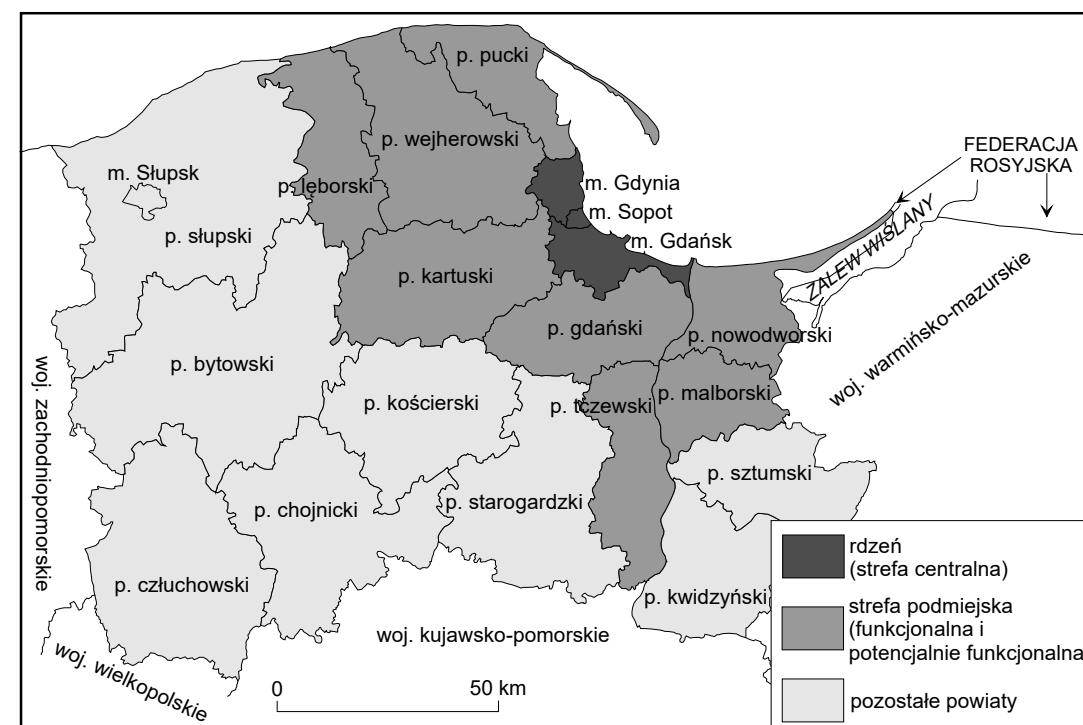
WPROWADZENIE

Celem opracowania jest analiza zróznicowania przestrzennego sytuacji zdrowotnej w obszarze Aglomeracji Trójmiejskiej (zwanej także Aglomeracją Gdańską, Aglomeracją Zatoki Gdańskiej czy Aglomeracją Gdańsk-Gdynia-Sopot). Aby go zrealizować poddano analizie poziom umieralności ogółem oraz w podziale na główne przyczyny zgonów¹ (choroby układu krążenia oraz nowotwory). Ponadto dokonano analizy zróznicowania umieralności w podziale na płeć oraz nie-

mowląt. W dalszej części skupiono się na zachorowalności na nowotwory oraz wybrane choroby zakaźne (gruźlica, borelioza).

Zakres czasowy opracowania obejmuje 2015 rok², gdyż dla niego są dostępne najnowsze dane statystyczne w momencie pisania niniejszego artykułu. Zakres przestrzenny opracowania obejmuje obszar Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot zdefiniowany w planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (Plan..., 2016). Mając na względzie

Ryc. 1. Wyróżniony obszar Aglomeracji Trójmiejskiej, stan na 2017 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Plan..., 2016, ryc. 2, s. 11.

[■] dr hab. Tomasz Michalski – profesor nadzwyczajny w Instytucie Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Redaktor naczelny czasopisma „Journal of Geography, Politics and Society”. Geograf medyczny i ludności, specjalista w zakresie metod analizy przestrzennej. E-mail: tomasz.michalski@ug.edu.pl

¹ ICD-10 czyli X Międzynarodowa Rewizja Statystycznej Klasyfikacji Chorób i Problemów Zdrowotnych (Międzynarodowa..., 2008)

² Wyjątek stawia zachorowalność na choroby nowotworowe, dla której najnowsze dane pochodzą z 2014 roku.

dostępność danych analizę przeprowadzono w dwóch podziałach terytorialnych (ryc. 1): [1] głównym są powiaty wchodzące w skład wzmiankowanej aglomeracji; [2] pomocniczo posłużono się podziałem na trzy obszary: rdzeń aglomeracji, strefę funkcjonalną i potencjalnie funkcjonalną (rozpatrywane łącznie), pozostały obszar województwa pomorskiego.

Opracowanie wpisuje się cały szereg analiz charakteryzujących sytuację demograficzną/zdrowotną w województwie pomorskim w ujęciu przestrzennym (por. Jażewicz 2002, 2011; Krzanowski 2017; Michalski 2002a, 2002b, Michalski i inni 2011; Sobczak 1992; Strategia... 2001; Szymańska 2007; Zagożdżon i Zaborski 2002; Zaborski i Zagożdżon 2002).

Dane wykorzystane w opracowaniu pochodzą z następujących źródeł:

- dwóch baz danych udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny (Bank Danych Lokalnych, Demografia);
- Krajowego Rejestru Nowotworów udostępnianego przez Centrum Onkologii – Instytut im. Marii Skłodowskiej – Curie;
- raportu pt. „Ocena stanu bezpieczeństwa sanitarnego województwa pomorskiego”, który corocznie jest przygotowywany przez Wojewódzką Stację Sanitarno-Epidemiologiczną w Gdańsku.

W pracy posłużono się typowymi metodami analizy statystycznej, jak: współczynnik podobieństwa (zbieżności) struktur, mediana, współczynnik zmienności właściwej. Do klasyfikacji jednocechowej wykorzystano metodę rozstępu krytycznego (Z. Hellwig, 1968).

UMIERALNOŚĆ OGÓŁEM I GŁÓWNE PRZYCZYNY

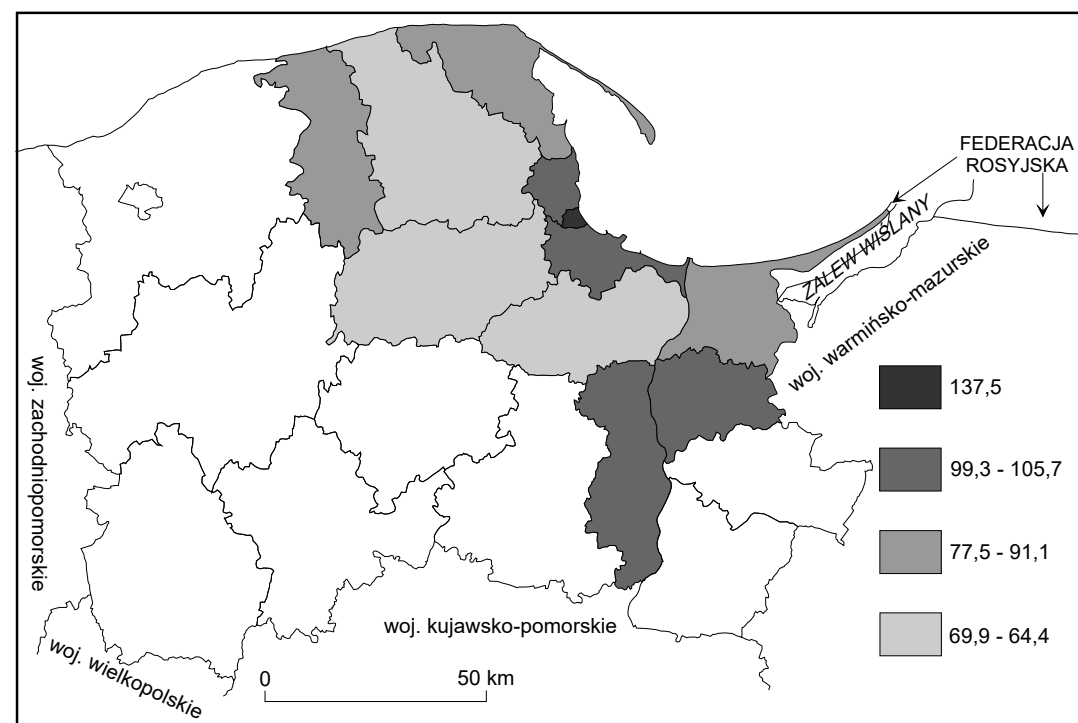
W 2015 r. umieralność (tzw. surowa) ogółem³ w obszarze rdzeniowym Aglomeracji Trójmiejskiej wynosiła 106,0 zgonu na 10 tys. mieszkańców, w strefie podmiejskiej było to dużo niższe (78,2), a dla pozostałych powiatów województwa pomorskiego średnia wynosiła 90,7.

Skupiając się na powiatach wchodzących w skład aglomeracji wartości skraje wyznaczały powiat gdański (64,4) z jednej strony i miasto Sopot (137,5) z drugiej. Mając na uwadze charakter analizowanego zjawiska należy uznać, że współczynnik zmienności na poziomie 23,6% wskazuje na znaczne zróżnicowanie natężenia umieralności ogółem w podziale na powiaty. Patrząc na ryc. 2. stwierdzamy, że najgorsza sytuacja występowała w obszarze rdzeniowym (zwłaszcza w Sopocie) oraz położonych peryferyjnie powiatach malborskim i tczewskim. Natomiast najlepsza w powiatach sąsiadujących z rdzeniem aglomeracji (gdański, kartuski, wejherowski).

W tabl. 1. przedstawiono udział głównych grup chorób w całości zgonów na terenie województwa pomorskiego w 2015 r. w podziale na trzy wyróżnione strefy. Uzupełniając przedstawiono także strukturę zgonów dla Polski.

Największe różnice w strukturze zgonów w obszarze rdzeniowym Aglomeracji Trójmiejskiej względem Polski dotyczyły dużo niższego udziału zgonów z powodu objawów, cech chorobowych itd. (co może być skutkiem dużo dokładniejszej diagnostyki w aglomeracji) oraz znacząco wyższego udziału w całości zgonów tych powodo-

Ryc. 2. Poziom umieralności ogółem na 10 tys. mieszkańców, 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Demografia GUS i Bank Danych Lokalnych GUS.

wanych przez choroby układu moczowo-płciowego, chorób zakaźnych i pasożytniczych oraz zaburzeń psychicznych i zaburzeń zachowania. W przypadku strefy podmiejskiej jest podobnie, czyli ponownie odnotowano dużo niższy udział zgonów z powodu objawów, cech chorobowych itd., czemu towarzyszył dużo wyższy odsetek zgonów powodowanych przez zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania oraz chorób układu moczowo-płciowego.

Struktura zgonów ulega bardzo małym zmianom w czasie i przestrzeni. Dopiero wystąpienie diametralnie odmiennych warunków życia powoduje jej większe zróżnicowanie. Stąd w polskich realiach różnice zaledwie na poziomie 0,001

wartości współczynnika podobieństwa struktur należy uznać za ważne. W tym przypadku wartość tego współczynnika w układzie rdzeń – strefa wyniosła 0,998; w układzie rdzeń – pozostałe powiaty 0,997 a w układzie strefa – pozostałe powiaty 0,999. Wynika z tego, że struktura zgonów w strefie podmiejskiej jest bliższa do występującej w pozostałej części województwa, niż do odnotowanej w rdzeniu aglomeracji.

W dalszej części dokonano analizy umieralności z powodu chorób układu krążenia oraz z powodu nowotworów, gdyż te dwie grupy chorób razem stanowiły w 2015 roku aż 70,3% całości zgonów mieszkańców Aglomeracji Trójmiejskiej.

³ Dla porównania w Polsce było to 102,7; a województwie pomorskim liczoną jako całość 91,3.

Tabl. 1. Struktura zgonów w % według głównych grup chorób (ICD-10) w 2015 roku

Główne grupy chorób wg ICD-10	Polska	województwo pomorskie		
		rdzeń	strefa podmiejska	pozostałe powiaty
Choroby układu krążenia (I00-I99)	45,67	39,86	40,85	42,68
Nowotwory (C00.0-D48.9)	26,71	30,30	29,72	29,06
Objawy, cechy chorobowe oraz nieprawidłowe wyniki badań klinicznych i laboratoryjnych, gdzie indziej niesklasyfikowane (R00.0-R99)	6,56	0,39	0,39	0,37
Choroby układu oddechowego (J00-J99.8)	6,15	9,05	7,79	8,06
Zewnętrzne przyczyny zachorowania i zgonu (V01.0-Y89.9)	5,01	5,24	7,03	6,76
Choroby układu trawiennego (K00.0-K92.9)	3,74	4,83	4,51	4,35
Zaburzenia wydzielania wewnętrznego, stanu odżywiania i przemiany metabolicznej (E00.0-E90)	2,19	2,87	3,55	3,17
Choroby układu nerwowego (G00.0-G98)	1,38	2,26	1,84	1,55
Choroby układu moczowo-płciowego (N00.0-N98.9)	0,77	2,30	1,43	1,03
Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (F00.0-F99)	0,57	1,12	1,29	1,59
Choroby zakaźne i pasożytnicze (A00.0-B99)	0,48	1,10	0,60	0,55
pozostałe	0,78	0,68	0,98	0,83

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Demografia GUS.

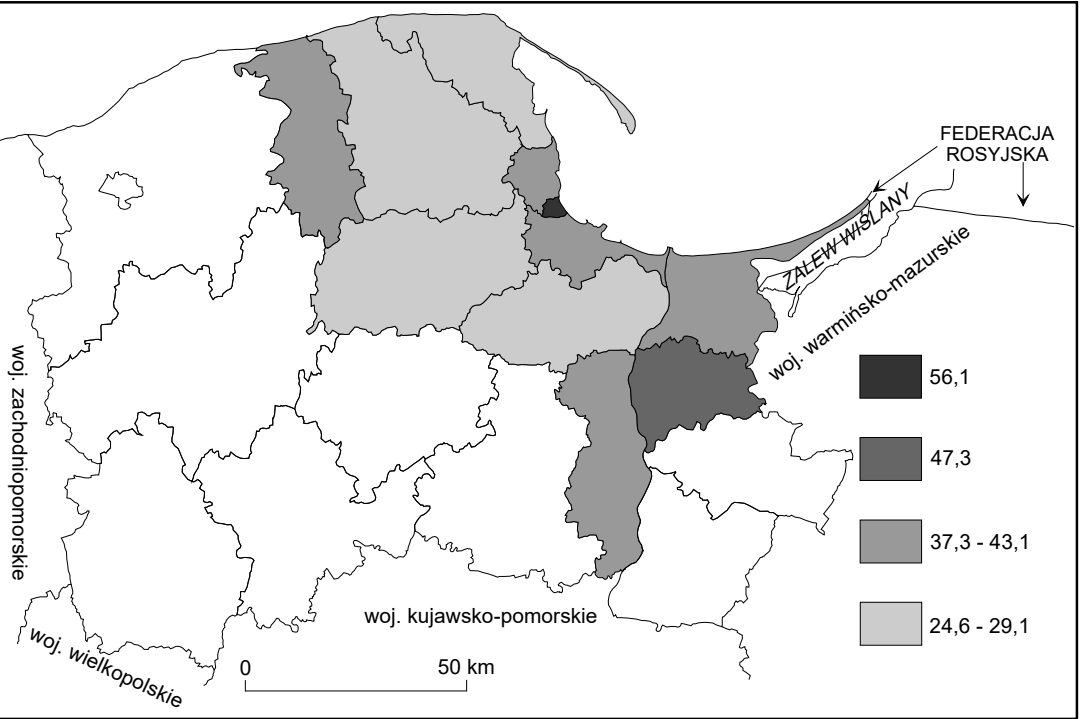
W 2015 r. umieralność z powodu chorób układu krążenia⁴ w rdzeniu aglomeracji wynosiła 42,2 zgonu na 10 tys. mieszkańców, przy zaledwie 32,0 w strefie podmiejskiej i przy 38,7 dla reszty powiatów województwa pomorskiego.

Patrząc na powiaty wchodzące w skład aglomeracji wartości skraje wyznaczały ponownie po-

wiat gdański (24,6) oraz miasto Sopot (56,1). Zróżnicowanie poziomu badanej umieralności było bardzo duże, na co wskazuje wartość wskaźnika zmienności właściwej osiągająca 25,7%. Z ryc. 3. wynika, że wyraźnie, że najlepsza sytuacja wystąpiła w powiatach bezpośrednio sąsiadujących z rdzeniem aglomeracji (gdań-

⁴ Dla porównania w Polsce było to 46,9; a województwie pomorskim traktowanym jako całość 37,5.

Ryc. 3. Poziom umieralności z powodu chorób układu krążenia (ICD-10: I00-I99) na 10 tys. mieszkańców, 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Demografia GUS i Bank Danych Lokalnych GUS.

ski, wejherowski, pucki i kartuski), natomiast gorsza w samym rdzeniu oraz powiatach położonych peryferyjnie (zwłaszcza malborski). Możemy stwierdzić, że przedstawiony rozkład przestrzennych natężeń umieralności z powodu chorób układu krążenia jest zbliżony co rozkładowi przestrzennemu umieralności ogółem⁵ (ryc. 2). Nie dziwi to, zważywszy, że zgony z powodu tej grupy chorób stanowiły w 2015 roku 40,3% całości odnotowanych zgonów mieszkańców Aglomeracji Trójmiejskiej.

Poziom umieralności z powodu nowotworów⁶ w 2015 r. w rdzeniu Aglomeracji Trójmiejskiej

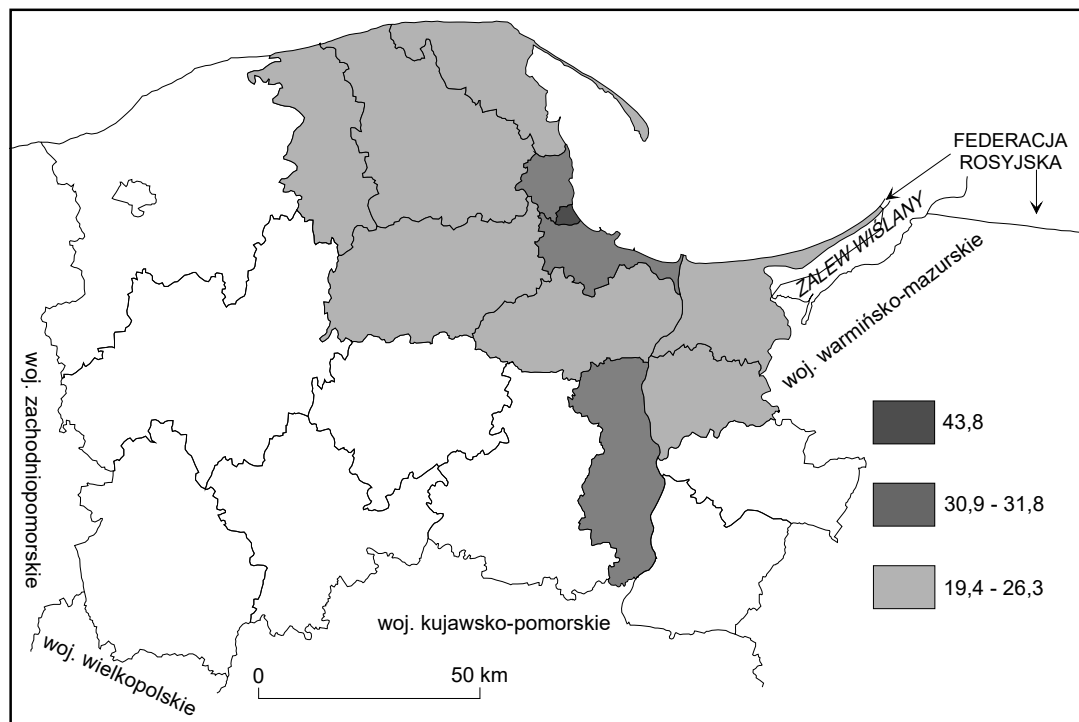
osiągnął 32,1 zgonu na 10 tys. mieszkańców, był więc bardzo wysoki. W strefie podmiejskiej było to dużo niższe, gdyż 23,3; natomiast w pozostałej części województwa pomorskiego było to 26,4.

W podziale na powiaty odnotowano bardzo wysoki poziom analizowanej umieralności w mieście Sopot (aż 43,8 – następny w kolejności Gdańsk miał natężenie mniejsze o 12,0 zgonu na 10 tys. mieszkańców). Zróżnicowanie natężeń umieralności z powodu nowotworów było duże, na co wskazuje wartość wskaźnika zmienności właściwej (26,4%). Najlepsza sytuacja wystąpiła w powiecie kartuskim (19,4). Wyróż-

⁵ Spostrzeżenie to znajduje potwierdzenie w wartości współczynnika korelacji liniowej Pearsona na poziomie 0,95.

⁶ Dla porównania w Polsce było to 27,4; a województwie pomorskim rozpatrywanym jako całość 27,1.

Ryc. 4. Poziom umieralności z powodu nowotworów (ICD-10: C00.0-D48.9) na 10 tys. mieszkańców, 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Demografia GUS i Bank Danych Lokalnych GUS.

niono trzy grupy powiatów (ryc. 4): zła sytuacja, oprócz Sopotu, wystąpiła także w pozostałych dwóch miastach tworzących rdzeń aglomeracji oraz w powiecie tczewskim. Odnotowana w pozostałych powiatach można uznać za relatywnie korzystną. Przy czym rozkład przestrzenny analizowanej umieralności był zbliżony do umieralności ogółem⁷.

Tak wysoki poziom umieralności z powodu nowotworów w obszarze rdzeniowym aglomeracji (zwłaszcza w Sopocie) nie oznacza automatycznie rozprzestrzenienia na szczególnie wielką skalę zachowań antyzdrowotnych wśród mieszkańców, czy też bardzo złej jakości opieki medycznej. Należy bowiem mieć na uwadze, że zagrożenie chorobami nowotworowymi gwałtownie wzrasta wraz z wiekiem⁸ (por. Wojciechowska i inni 2012).

⁷ Stwierdzenie to znajduje potwierdzenie w wartości współczynnika korelacji liniowej Pearsona na poziomie 0,96.

⁸ Na przykład w Gdyni w 2013 rok liczba osób w wieku 0-18 lat będących pod opieką lekarza podstawowej opieki medycznej wynosiła 20,6 na 10 tys. ludności w tym wieku; podczas gdy dla osób w wieku 19 i więcej lat było to już 163,7. Odpowiednio poziom odnotowanych zachorowań wyniósł 4,7 (na 10 tys. osób w danym wieku) dla mieszkańców w wieku 0-18 lat i 37,9 dla mieszkańców w wieku 19 i więcej lat (pismo WZ-III.1331.24.2014.PK z późniejszymi uzupełnieniami oraz Bank Danych Lokalnych GUS)

UMIERALNOŚĆ W PODZIALE NA PŁEĆ I NADUMIERALNOŚĆ MĘŻCZYZN

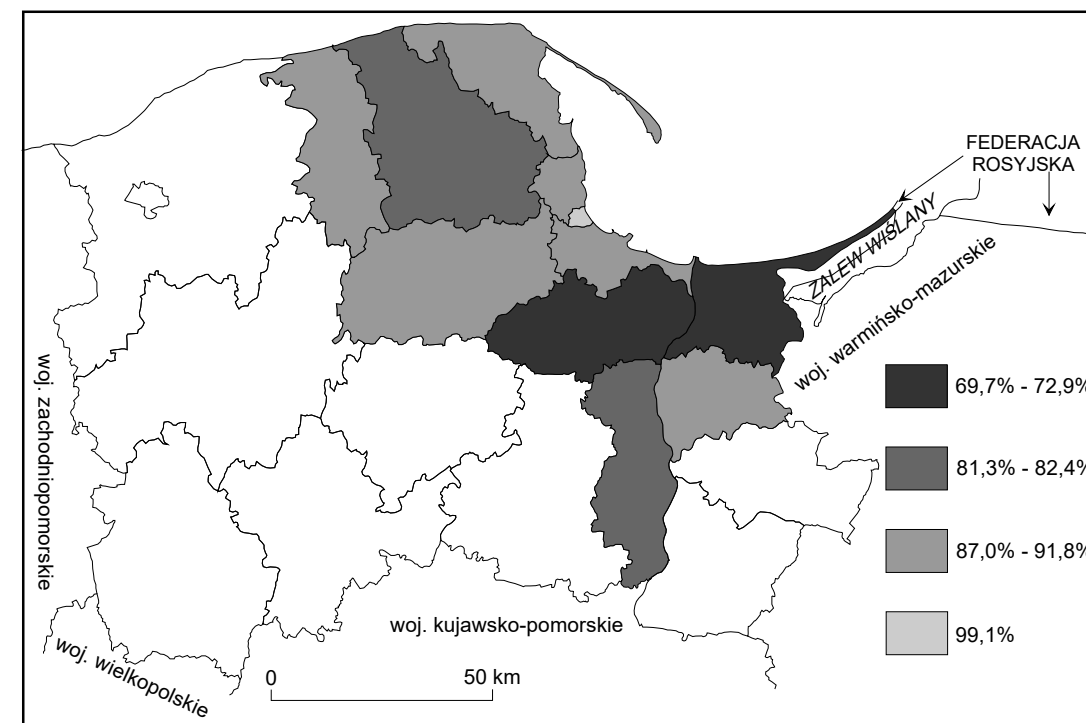
Uwarunkowania biologiczne powodują, że przeciętnie mężczyźni żyją krócej o 1-2 lata niż kobiety (Abdulraheem i inni 2011; Ram 1993). Większe różnice są już generowane przez czynniki pozabiologiczne. Zjawisko to możemy analizować za pomocą przeciętnego dalszego trwania życia lub współczynników zgonów – oczywiście w obu przypadkach w podziale na płeć. Na potrzeby niniejszego opracowania, mając na uwadze agregację przestrzenną niezbędnych danych, zdecydowano się na drugie podejście. Najpierw dokonano ogólnej analizy w podziale na płeć, a następnie zajęto się zjawiskiem nadumieralno-

ści (umieralności przedwczesnej) mężczyzn w wieku produkcyjnym.

Na ryc. 5. przedstawiono wskaźnik informujący nas, ile procent poziomu umieralności mężczyzn stanowi poziom umieralności kobiet. Wskaźnik obliczono w ten sposób, że w pierwszym etapie wyliczono współczynniki zgonów na 10 tys. mieszkańców osobno dla każdej z płci. Następnie obliczono ile % wartości współczynnika dla mężczyzn stanowi wartość współczynnika dla kobiet.

W 2015 r. wartość analizowanego wskaźnika⁹ w obszarze rdzeniowym Aglomeracji Trójmiejskiej wynosiła 90,9%, w strefie podmiejskiej jego wartość była niższa (82,8%), a dla reszty

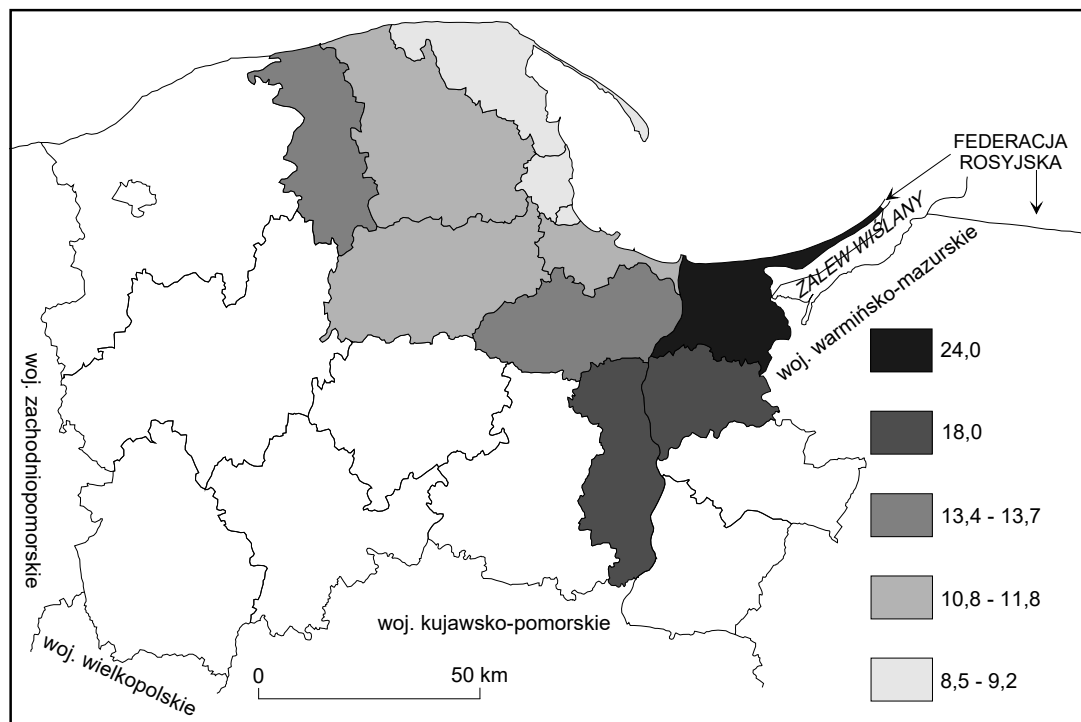
Ryc. 5. Ile procent poziomu umieralności mężczyzn stanowi poziom umieralności kobiet, 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS.

⁹ Dla porównania w Polsce było to 87,3%; a województwie pomorskim traktowanym jako jedność 86,7%.

Ryc. 6. O ile współczynnik zgonów mężczyzn jest wyższy niż kobiet (na 10 tys. ludności, kohorta 25–60 lat), 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Demografia GUS.

powiatów województwa pomorskiego było to średnio 84,6%.

W układzie powiatów sytuacja była mało zróżnicowana (współczynnik zmienności właściwej osiągnął wartość zaledwie 9,9%). Największe względne różnice odnotowano w powiecie nowodworskim (69,7%), najmniejsze w mieście Sopot (99,1%). Rozpatrując sytuację w układzie przestrzennym (ryc. 5) widzimy, że dużo wyższy poziom umieralności mężczyzn niż kobiet występował w południowo-wschodniej części aglomeracji (powiaty: nowodworski, gdański, tczewski, malborski) oraz w powiecie wejherowskim na północnym-zachodzie.

Wspomniany wyższy poziom umieralności mężczyzn niż kobiet jest szczególnie widoczny w przypadku ludności w wieku produkcyjnym.

Nosi on nazwę nadumieralności mężczyzn lub umieralności przedwczesnej mężczyzn i najczęściej jest liczony w odniesieniu do całej ludności w tym wieku lub w podziale na ludność I fazy produkcyjnej (20–44 lat) i II fazy produkcyjnej (45–65 lat) (por. Andryszek i inni 1996; Marcinkowska-Suchowiejska i Brzozowski 1985). Na potrzeby niniejszego opracowania poddano analizie umieralność przedwczesną mężczyzn w wieku 25–60 lat. Przy czym liczono ją jako różnicę między współczynnikiem zgonów mężczyzn a kobiet w tejże kohorcie.

W 2015 r. w województwie pomorskim współczynnik umieralności mężczyzn w wieku 25–60 lat wynosił aż 21,3 zgonu na 10 tys. osób w tym wieku i płci, podczas gdy dla kobiet było to zaledwie 8,5. Zatem różnica (na niekorzyść mężczyzn) wynosiła aż 12,8¹⁰. W obszarze rdzenio-

wym Aglomeracji Trójmiejskiej różnicowa osiągała relatywnie niski poziom 10,5; gorzej było w strefie podmiejskiej (13,6), a w pozostałych powiatach województwa jeszcze bardziej niekorzystnie (14,2).

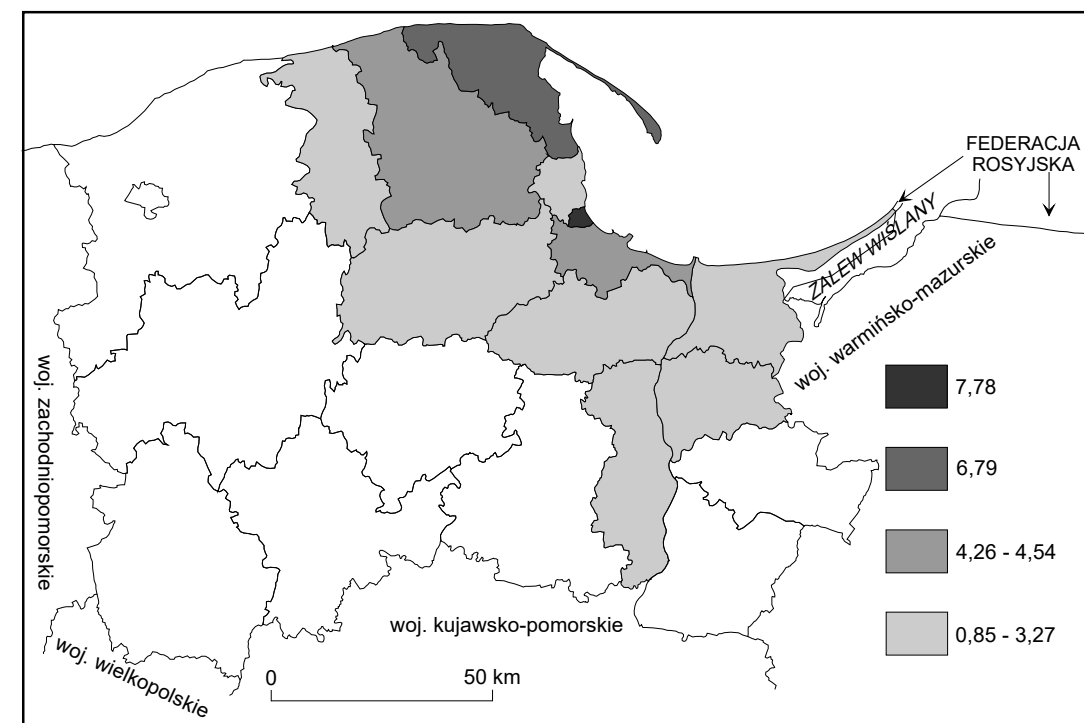
W układzie powiatowym wartości skrajne nadumieralności mężczyzn w wieku 25–60 lat wyznaczały w 2015 roku powiaty pucki (8,5) i nowodworski (24,0). Przy czym sytuacja w tym ostatnim wyraźnie odróżniała się od reszty w aglomeracji, gdyż kolejne w kolejności powiaty (malborski i tczewski) miały wartość różnic na poziomie aż o 6,0 niższym. Patrząc na ryc. 6. stwierdzamy, że wyraźnie większe dysproporcje odnotowano w południowo-wschodniej części

aglomeracji. Zatem sytuacja jest częściowo podobna do analizowanej wcześniej (ryc. 5).

UMIERALNOŚĆ NIEMOWLĄT

Umieralność niemowląt jest czułym wskaźnikiem sytuacji zdrowotnej, bowiem w jej przypadku znajduje odzwierciedlenie wpływu wielu różnorodnych czynników, zwłaszcza związanych z szeroko ujmowaną kondycją zdrowotną matki, jakością opieki medycznej podczas porodu oraz będących rezultatem jakości opieki medycznej nad noworodkiem/niemowlakiem (por. Holzer 1999; Szczyt 2006). W opracowaniu posłużono się podstawowym wskaźnikiem do oceny pozio-

Ryc. 7. Umieralność niemowląt na 1000 urodzeń żywych, 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS.

¹⁰ Dla porównania w Polsce jeszcze gorzej, gdyż odpowiednio było to 24,5; 8,7 i 15,8.

mu umieralności niemowląt, jakim jest liczba zgonów na 1000 urodzeń żywych¹¹.

W 2015 r. umieralność niemowląt na 1000 urodzeń żywych¹² w rdzeniu aglomeracji kształtowała się na poziomie 3,52, przy 3,09 w strefie podmiejskiej oraz 4,83 dla pozostałej części województwa pomorskiego.

Rozpatrując sytuację na poziomie powiatów wchodzących w skład aglomeracji wartości skrajne stwierdzamy, że wartości skrajne wyznaczały powiat tczewski (0,85) i miasto Sopot (7,78). A sytuacja była mocno zróżnicowana (współczynnik zmienności właściwej osiągnął

poziom 67,6%). Lecz należy mieć na uwadze, że ze względu na małe natężenie analizowanego zjawiska oraz jego specyfikę – wartości dla poszczególnych powiatów w kolejnych latach mogą się od siebie bardzo różnić¹³. Z analizy ryc. 7 wynika, że wyższy poziom umieralności odnotowano w 2015 r. w północnej części aglomeracji oraz mieście Sopot.

ZACHOROWALNOŚĆ NA WYBRANE CHOROBY

Ze względu na dostępność danych oraz na wagę poszczególnych grup chorób dla ogólnej oceny sytuacji zdrowotnej społeczeństwa – do analizy

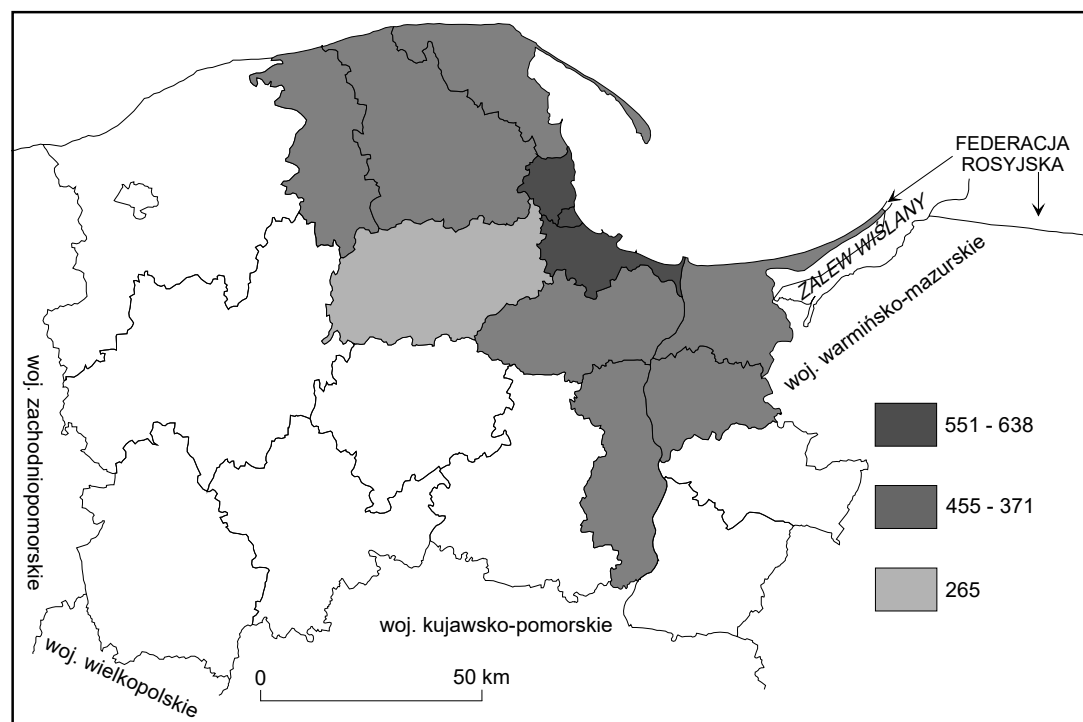
zachorowalności wybrano nowotwory złośliwe i *in situ* (ICD-10: C00–D09) oraz dwie choroby zakaźne: gruźlicę i boreliozę.

Zachorowalność na nowotwory złośliwe w województwie pomorskim jest szczególnie wysoka i także wysokie są (96–97%) odsetki histopatologicznych potwierdzeń rozpoznania (Didkowska i Wojciechowska 2015). W 2015 r. natężenie zachorowalności z powodu nowotworów złośliwych oraz *in situ*¹⁴ w obszarze rdzeniowym Aglomeracji Trójmiejskiej było bardzo wysokie osiągając poziom 574 przypadku na 100 tys. ludności. W strefie podmiejskiej oraz pozostałej części województwa było

ono zdecydowanie niższe (odpowiednio 384 i 376).

W skali powiatów najgorszą sytuację odnotowano w mieście Sopot (638), wyraźnie najlepszą w powiecie kartuskim (265 – kolejny występujący przed nim, czyli powiat gdański, odznaczał się współczynnikiem zachorowalności na poziomie 371). Tym niemniej sytuację należy uznać za relatywnie mało zróżnicowaną (współczynnik zmienności właściwej wnosił 24,8%). Patrząc na ryc. 8 dostrzegamy, że wyraźnie najgorsza sytuacja panowała w rdzeniu aglomeracji.

Ryc. 8. Zachorowalność na nowotwory złośliwe oraz *in situ* na 100 tys. ludności, 2015 rok

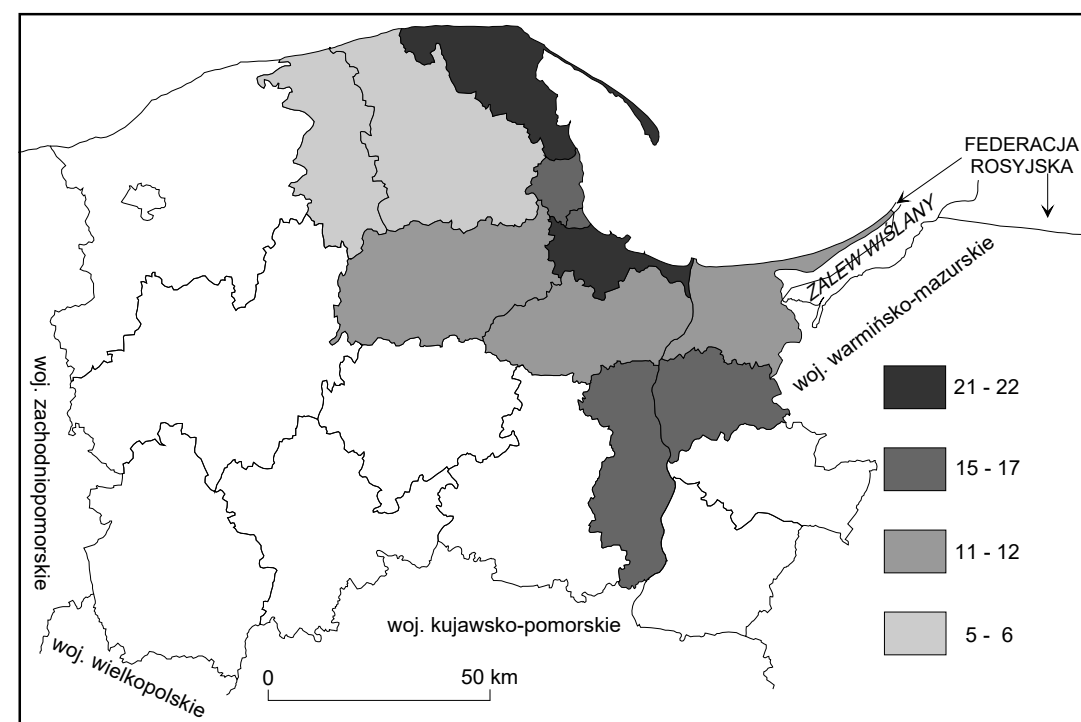


Źródło: Opracowanie własne na podstawie: U. Wojciechowska, J. Didkowska.

¹¹ Przy bardziej pogłębionych analizach wskazane jest stosowanie bardziej szczegółowych wskaźników, jak umieralność niemowląt w podziale na endo- i egzogenną, w podziale na umieralność neonatalną i postneonatalną, czy współczynniki umieralności okołoporodowej (por. Holzer 1999; Hinde 2009; Kurkiewicz 1992).

¹² Dla porównania w Polsce było to 4,00; a województwie pomorskim traktowanym jako całość 3,70.

Ryc. 9. Zachorowalność na gruźlicę na 100 tys. ludności, 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ocena stanu... 2016.

¹³ Stąd przy tak małych skalach przestrzennych/ludnościowych jak gminy i powiaty w przypadku pogłębionych analiz demograficznych zaleca się stosować średnią ruchomą wyliczoną z co najmniej trzech lat.

¹⁴ Dla porównania w Polsce było to 414; a województwie pomorskim rozpatrywanym jako całość 443.

Poziom zachorowalności na gruźlicę jest m.in. powiązany z poziomem zamożności społeczeństwa, zwłaszcza w kontekście jego warunków mieszkaniowych oraz odżywiania. Wpływ ma także poziom rozwoju badań profilaktycznych.

Zachorowalność na gruźlicę¹⁵ w 2015 r. najniższa była w strefie podmiejskiej aglomeracji (12 przypadków na 100 tys. mieszkańców), wyraźnie gorzej było w rdzeniu (19) i pozostałej części województwa pomorskiego (18).

W układzie powiatowym najwyższą zachorowalność odnotowano w powiecie puckim (22), najniższą w łęborskim (5). Przy czym sytuacja w obrębie aglomeracji była średnio zróżnicowana

(współczynnik zmienności równy 39,5%). Najgorzej było w rdzeniu aglomeracji i powiecie puckim (ryc. 9).

W województwie pomorskim odnotowujemy systematyczny wzrost zachorowalności na boreliozę, co jest wynikiem: spędzania przez ludzi coraz większej ilości czasu wolnym powietrzu, wyższych temperatur w zimie i na wiosnę (co pośrednio skutkuje wzrostem odsetka zarażonych kleszczy), coraz bardziej dostępnej diagnostyki (Ocena stanu... 2016).

Poziom zachorowalności na boreliozę¹⁶ w 2015 r. w rdzeniu aglomeracji osiągnął 28 przypadku na 100 tys. mieszkańców. W strefie podmiejskiej

było podobnie – 29; natomiast w pozostałej części województwa pomorskiego odnotowano dużo gorszą sytuację – 58.

W podziale na powiaty odnotowano bardzo wysoki poziom analizowanej umieralności w powiecie łęborskim (aż 65 – następny w kolejności powiat gdański miał natężenie mniejsze o 19), najniższy w powiecie malborskim (zaledwie 3). Zróżnicowanie natężenia badanej zachorowalności było duże, na co wskazuje wartość wskaźnika zmienności właściwej wynosząca 55,8%. Jednakże patrząc na ryc. 10 trudno określić prawidłowości przestrzenne.

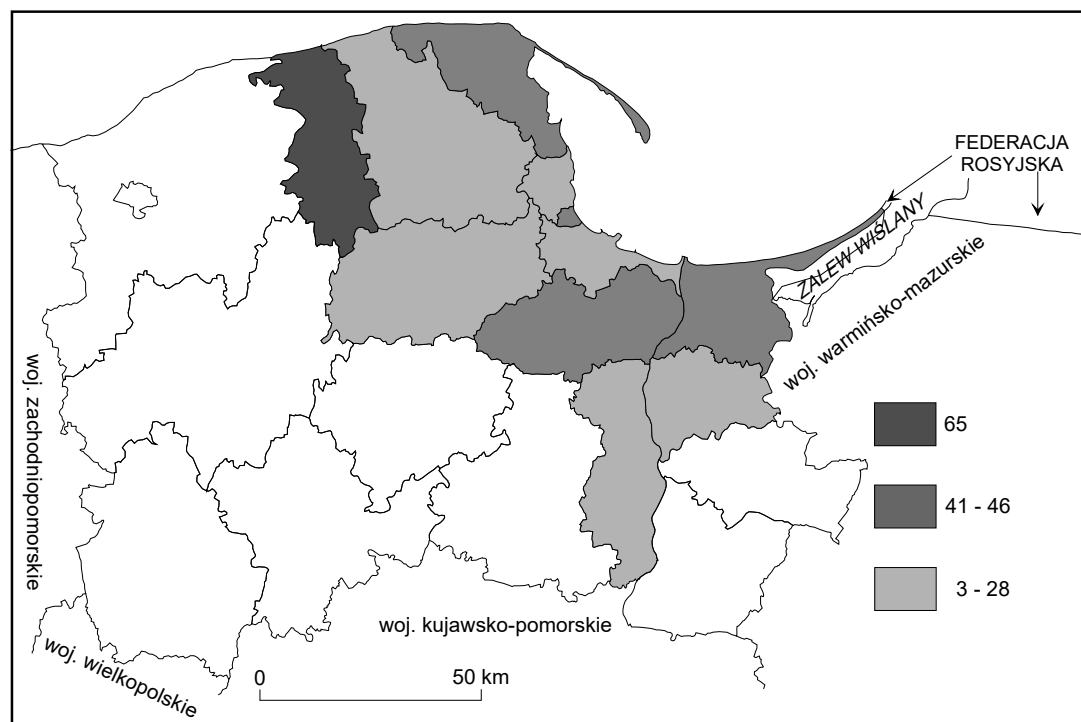
WNIOSKI KOŃCOWE

Z przedstawionej analizy wynika, że sytuacja zdrowotna na obszarze Aglomeracji Trójmiejskiej jest mocno zróżnicowana. Przy czym wydaje się, że jest ona gorsza w obszarze rdzeniowym, niż strefie podmiejskiej (funkcjonalnej i potencjalnie funkcjonalnej). Bezsprzecznie wpływ na to mają procesy migracyjne zachodzące we wnętrzu aglomeracji. W następstwie tych procesów ludność młodsza¹⁷ przemieszcza się z rdzenia do strefy podmiejskiej¹⁸. Wprawdzie, w następstwie

procesu nazywanego drugim przejściem demograficznym (por. Wróblewska 2009), starzenie się społeczeństwa obejmuje całą Polskę – to wskutek wspomnianych procesów migracyjnych jest ono silniejsze w obrębie większości rdzeni aglomeracji w naszym kraju. Nie inaczej jest w przypadku Aglomeracji Trójmiejskiej – mediana wieku ludności zamieszkującej w jej obszarze rdzeniowym wynosiła w 2015 roku 41,7 lat, przy 36,6 w strefie i 37,9 na pozostałym obszarze województwa (a w województwie pomorskim liczącym jako całość: 38,6 lat)¹⁹.

Aby móc pokusić się o postawienie hipotez (a następnie ich weryfikację) na temat wpływu różnych czynników na poziom umieralności i częściowo zachorowalności ludności zamieszkującej Aglomerację Trójmiejską w pierwszym rzędzie niezbędna jest standaryzacja wiekowa współczynników zgonów oraz zachorowalności. Pozwoliłaby bowiem ona na „zniwelowanie” wpływu czynnika związanego z większą starością demograficzną ludności zamieszkującej rdzeń aglomeracji względem jej strefy podmiejskiej. Tym samym możliwe byłoby skupienie się na innych czynnikach wpływających na poziom umieralności oraz zachorowalności.

Ryc. 10. Zachorowalność na boreliozę na 100 tys. ludności, 2015 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ocena stanu... 2016.

¹⁵ Dla porównania w Polsce było to 17; a w województwie pomorskim rozpatrywanym jako całość 16.

¹⁶ Dla porównania w Polsce było to 35; a w województwie pomorskim rozpatrywanym jako całość 38 i cały czas bardzo szybko rośnie.

¹⁷ I częstokroć zamożniejsza, więc mające większe możliwości finansowe, aby zadbać o swoje zdrowie.

¹⁸ Musimy także pamiętać czynnika „migracyjnym” zniekształcającym tego rodzaju analizy. Polega ona na tym, że (1) wielu migrantów wewnętrznych nie dopełnia obowiązku meldunkowego (2) ponadto w statystykach, jako osoby zamieszkujące w Polsce widnieje 2,4 mln długoterminowych emigrantów zewnętrznych z Polski (Informacja..., 2016) i z drugiej strony nieznana bliżej liczba imigrantów zewnętrznych.

¹⁹ Obliczenia własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS.

BIBLIOGRAFIA

- Abdulaheem I.S., Jimom A.A.G., Oladipo A.R., *Gender differential in life expectancy: trends, determinants and empirical findings*, "Journal of Peace, Gender and Development Studies" 2011, 1(1), 15–27.
- Andrzejczyk Cz., Induski J.A., Worach-Kardas H., *Dynamika i zróżnicowanie przestrzenne umieralności przedwczesnej populacji w wieku produkcyjnym – przesłanki do pogłębionej analizy zjawiska*, „Medycyna Pracy” 1996, XLVII(6), 577–596.
- Bank Danych Lokalnych GUS, Warszawa, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> [data dostępu: 28.04.2017].
- Demografia GUS, Warszawa, <http://demografia.stat.gov.pl/bazademografia/> [data dostępu: 28.04.2017].
- Didkowska J., Wojciechowska U., *Nowotwory złośliwe w Polsce w 2013 roku*, Warszawa 2015.
- Hellwig A., *Zastosowanie metody taksonomicznej do typologicznego podziału krajów ze względu na poziom ich rozwoju oraz zasoby i strukturę wykwalifikowanych kadr*, „Przegląd Statystyczny” 1968, XV(4), 307–327.
- Hinde A., *Demographic Methods*, London 2009.
- Holzer J.A., *Demografia*, Warszawa 1999.
- Informacja o rozmiarach i kierunkach czasowej emigracji z Polski w latach 2004 – 2015*, Warszawa 2006, <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/migracje-zagraniczne-ludnosc/informacja-o-rozmiarach-i-kierunkach-emigracji-z-polski-w-latach-2004-2015,2,9.html> [data dostępu: 19.11.2016].
- Jażewicz I., *Ruchliwość przestrzenna ludności woj. pomorskiego w okresie transformacji systemowej* [w:] M. Stanny (red.), *Przemiany demograficzno-społeczne na Pomorzu. Ujęcie przestrzenne*, Koszalin 2011, 131–141.
- Jażewicz I., *Tendencje demograficzne na obszarach wiejskich województwa pomorskiego* [w:] J. Bański, E. Rydz (red.), *Społeczne problemy wsi*, „Studia Obszarów Wiejskich” 2002, 2, 193–203.
- Krzyszowski M., *Unexplained, significant disparities in the incidence of lung cancer in men and breast cancer among neighbouring populations of the Pomorskie voivodeship*, "Journal of Geography, Politics and Society" 2017, 7(1), 49–55.
- Kurkiewicz J., *Podstawowe metody analizy demograficznej*, Warszawa 1992.
- Marcinkowska-Suchowiejska E., Brzozowski R., *Analiza nadumieralności mężczyzn w Polsce*, „Zdrowie Publiczne” 1985, 96(11), 481–488.
- Michalski T., Kopeć K., Kopeć A., *Raport – Zagrożenia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa pomorskiego oraz analiza peryferyzacji gmin*, Gdańsk 2011.
- Michalski T., *Sytuacja demograficzna w województwie pomorskim (na tle Polski i Europy Bałtyckiej)* [w:] T. Michalski (red.), *Zróżnicowanie przestrzenne sytuacji zdrowotnej, systemu bezpieczeństwa i usług medycznych w województwie pomorskim*, Gdynia 2002a, 15–23.
- Michalski T., *Zdrowie środowiskowe w województwie pomorskim – ujęcie przestrzenne* [w:] T. Michalski (red.), *Zróżnicowanie przestrzenne sytuacji zdrowotnej, systemu bezpieczeństwa i usług medycznych w województwie pomorskim*, Gdynia 2002b, 45–49.
- Międzynarodowa Statystyczna Klasyfikacja Chorób i Problemów Zdrowotnych. Rewizja dziesiąta*. Tom I, Warszawa 2008.
- Ocena stanu bezpieczeństwa sanitarnego województwa pomorskiego 2015*, Gdańsk 2016.
- Pismo WZ-III.1331.24.2014.PK z Wydziału Zdrowia Pomorskiego Centrum Zdrowia Publicznego Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku, z późniejszymi uzupełnieniami.
- Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030. Załącznik Nr 2 do uchwały Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r., Gdańsk 2016.
- Ram B., *Sex differences in mortality as a social indicator*, "Social Indicator Research" 1993, 29(1), 83–108.
- Sobczak I., *Obraz demograficzny województw nadmorskich Polski w latach 1946–1990*, Gdańsk 1992.
- Strategia polityki zdrowotnej województwa pomorskiego. 2. Regionalny program restrukturyzacji ochrony zdrowia na rok 2001*, Gdańsk 2001.
- Szczyt M., *Tendencje zmian umieralności niemowląt w Polsce w latach 1970–2002* [w:] I. Roeske-Słomka (red.), *Prace statystyczne i demograficzne*, Poznań 2006, 60–80.
- Szymańska W., *Rozwój demograficzny miast średniej wielkości na tle przemian ludnościowych regionów nadmorskich (ze szczególnym uwzględnieniem Wałcza, Szczecinka i Lęborka)*, „Słupskie Prace Geograficzne” 2007, 3, 55–72.
- U. Wojciechowska, J. Didkowska, *Zachorowania i zgony na nowotwory złośliwe w Polsce. Krajowy Rejestr Nowotworów*, Warszawa, <http://onkologia.org.pl/raporty/> [data dostępu: 29.04.2017].
- Wojciechowska U., Didkowska J., Koćmiel A., *Nowotwory złośliwe w Polsce jako problem zdrowia publicznego*, „Studia Demograficzne” 2012, 1/161, 153–166.
- Wróblewska W., *Teoria przejścia epidemiologicznego oraz fakty na przełomie wieków w Polsce*, „Studia Demograficzne” 2009, 1/155, 101–159.
- Zaborski L., Zagożdżon P., *Umieralność na nowotwory złośliwe w województwie pomorskim* [w:] T. Michalski (red.), *Zróżnicowanie przestrzenne sytuacji zdrowotnej, systemu bezpieczeństwa i usług medycznych w województwie pomorskim*, Gdynia 2002, 31–37.
- Zagożdżon P., Zaborski L., *Zróżnicowanie terytorialne chorób układu krążenia w województwie pomorskim* [w:] T. Michalski (red.), *Zróżnicowanie przestrzenne sytuacji zdrowotnej, systemu bezpieczeństwa i usług medycznych w województwie pomorskim*, Gdynia 2002, 24–30.

Zachowanie naturalności krajobrazu w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk – Gdynia – Sopot

Presevation naturalness of landscape in the Metropolitan Area Gdańsk – Gdynia – Sopot

Artykuł ma na celu ukazać wyniki analizy zachowania naturalności krajobrazu w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk - Gdynia - Sopot. Analizy zostały przeprowadzone w granicach jednostek administracyjnych – gmin oraz w polach badawczych o kształcie heksagonu. Uzyskane wyniki wykazują, że wraz ze wzrostem odległości od rdzenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot, zwiększa się stopień naturalności krajobrazu. Jednakże, ze względu na ograniczenia przestrzenne w rozwoju osadnictwa (duże zróżnicowanie wysokości, rozległe kompleksy leśne), różnice w stopniu przekształcania antropogenicznego między centrum a peryferiami obszaru metropolitalnego nie są aż tak wysokie.

This article presents results of the landscape naturalness level analysis of the Gdansk-Gdynia-Sopot Metropolitan Area. The study refers to the municipal administrative units and also the hexagonal grid as test fields of the visual statistical analysis. The results show relationship in which the landscape naturalness level increases proportionally to the distance from the core of the metropolitan area. However, the existence of major natural barriers such as high terrain elevation and large forest complexes, result in relatively small differences of anthropogenic transformation level between the core and the outskirts of the metropolitan area.

Słowa kluczowe: naturalność krajobrazu, synantropizacja, analiza przestrzenna, GIS, obszar metropolitalny

Keywords: landscape naturalness, landscape synanthropization, spatial analysis, GIS, metropolitan area

■ Krystian Leliwa – pracownik Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego, Zespołu Środowiska i Krajobrazu. Zainteresowania naukowe: kształtowanie krajobrazu miast i wsi, problematyka związana z formami ochrony przyrody. Kontakt: k.leliwa@pbpr.pomorskie.pl.

POJĘCIE NATURALNOŚCI KRAJOBRAZU

We współczesnej Europie ciężko odnaleźć obszary, które na przestrzeni wieków nie byłyby przeobrażone przez człowieka. Wydawałoby się, że za takie tereny można uznać rezerваты przyrody czy parki narodowe. Jednakże okazuje się, że na terenach tych, przed ustanowieniem formy ochrony przyrody, prowadzono gospodarkę leśną lub rolną oraz często są one wyposażone w infrastrukturę turystyczną (szlaki, miejsca biwakowe, schroniska itd.). Przykładowo, by przeobrazić las gospodarczy w typowo naturalny, musi minąć kilkaset lat. Dopiero któreś z kolei drzewostany, jeśli przez ten okres nie było ingerencji człowieka, można uznać za naturalne. Prawie żaden krajobraz nie jest w 100% naturalny, jedynie różni się stopniem ludzkiej ingerencji w niego. W języku naukowym, stopień odkształcenia naturalności krajobrazu określa się mianem synantropizacji krajobrazu – przy czym samo słowo synantropizacja oznacza zmiany w przyrodzie, wywołane przez celową działalność człowieka, które doprowadzają do przemian warunków naturalnych i zmian zachowań organizmów żywych. Zaczynając od analiz bardzo szczegółowych, synantropizacja powoduje zmiany w zachowaniu i ilości osobników poszczególnych gatunków, następnie zmiany populacji aż do przeobrażeń całych kompleksów krajobrazowych – m.in. zmiany w pokryciu i użytkowaniu terenu oraz geomorfologii (Lorenc, Mazurek 2007). W dalszej części artykułu, pojęcia „stopień przekształcenia naturalności krajobrazu” i „synantropizacja” będą używane zamiennie, jako posiadające ten sam zakres znaczeniowy.

OBSZAR ANALIZY

Dokonując oceny stopnia zachowania naturalności krajobrazu metropolii, zdecydowano ograniczyć zasięg przestrzenny analiz do obszaru przyjętego w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Sopot-Gdynia 2030*. Teren ten wykracza poza ścisłe granice miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (stanowiącego strefę najintensywniejszych relacji funkcjonalno-przestrzennych) i obejmuje powiaty wchodzące w skład Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (dalej: OM G-G-S). Powyższy plan zagospodarowania przestrzennego dzieli obszar ten na trzy strefy: rdzenia (Trójmiasto), strefy funkcjonalnej obszaru metropolitalnego i potencjalnej strefy funkcjonalnej obszaru metropolitalnego (ryc. 1). Należy podkreślić, iż z racji lokalizacji, Obszar Metropolitalny G-G-S posiada pewną swoistą tożsamość krajobrazową. Metropolia Trójmiejska ma nietypowy dla metropolii, wydłużony kształt. Wynika to z fizjograficznych ograniczeń przestrzennych rozwoju od strony morza oraz lokalizacji w strefie przejściowej między pasem pobrzeży, doliną rzeki Wisły oraz strefą pojezierną – co jednocześnie kształtuje bogactwo unikatowych krajobrazów. Na kierunku rozwoju metropolii, poza obszarem morskim, szczególny wpływ ma skłon wysoczyzny morenowej, porośnięty głównie lasami bukowymi, który wymusza położenie rdzenia metropolii, na linii Gdańsk – Sopot – Gdynia, w wąskim pasie pomiędzy Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym a Zatoką Gdańską.

ZAGADNIENIE BADAWCZE I METODYKA

Celem artykułu jest przedstawienie zjawiska, w którym wraz ze wzrostem odległości od rdzenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, zwiększa się stopień naturalności krajobrazu. Jest ono określane tzw. metryką krajobrazową, którą przedstawiono za pomocą *wskaźnika ważonego synantropizacji krajobrazu – WSK*, opisanego wzorem (Krajewski, Raszka 2011):

$$WSK = \sum k_i \frac{x_i}{y}$$

gdzie:

k_i – oznacza wagę synantropizacji dla danego typu pokrycia i użytkowania terenu,

x_i – oznacza powierzchnię danego typu pokrycia terenu,

y – oznacza powierzchnię obszaru.

We wskaźniku tym tereny o największym stopniu przekształcenia antropogenicznego przyjmują wartości najwyższe, natomiast o najmniejszym stopniu – najniższe. By uzyskać wyniki w możliwie największym stopniu odzwierciedlające otaczającą nas rzeczywistość, należy skrupulatnie dobrać wagi synantropizacji przypisane danemu typowi pokrycia i użytkowania terenu. Tabela 1. ukazuje zestawienie wydzielonych 9 klas pokrycia i użytkowania terenu na podstawie Bazy Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10k oraz przypisanych im wag uwzględniających stopień i siłę przekształcenia antropogenicznego. Podział na wspomniane klasy i wagi został opracowany na podstawie dostępnej literatury tematycznej, konsultacji z ekspertami oraz wyników wstępnych analiz. Kolejną, kluczową kwestię stanowi dobór powierzchni, w obrębie której dokonuje się waloryzacji (obliczenia wskaźnika WSK), w języku fachowym zwanej polem podstawowym oceny lub jednostką badawczą. Pola podstawowe można podzielić na te o charakterze

naturalnym (np. facje, uroczyska, mikroregiony itd.) i te o charakterze sztucznym (jednostki administracyjne i pola geometryczne) (Sołowiej 1992). Należy pamiętać, iż każdy z wymienionych typów jednostek badawczych posiada zarówno wady jak i zalety. Przykładowo, pola naturalne są jednorodne wewnętrznie (w całym ich obszarze występują jednolite cechy), jednakże nie są porównywalne przestrzennie (np. parametrami powierzchni lub rozciągłości). Tą samą wadę posiadają jednostki administracyjne, które za to ułatwiają interpretację i zrozumienie wyników przez osoby niebędące specjalistami w danej dziedzinie. Zaletą pól geometrycznych jest porównywalność przestrzenna (wymiarowa), wynikająca z jednakowej powierzchni i kształtu jednostek badawczych, natomiast wadą przypadkowość przy nakładaniu siatki pól geometrycznych oraz podobnie jak u jednostek administracyjnych, aprzyrodniczość (Balon 2007, Bródka 2010). Z racji dostępnych materiałów, zrezygnowano z przeprowadzenia analiz w jednostkach naturalnych. Waloryzację przeprowadzono w podziale na gminy oraz w siatce pól geometrycznych o kształcie heksagonu. Przyjęto, że krótsza przekątna heksagonu będzie miała długość 1 km, przy czym uzyskano 8210 pól podstawowych, każde o powierzchni 86,6 ha. Taki dobór wielkości jednostek badawczych zdeteminowany jest regionalnym charakterem opracowania. Ze względu na dostępność warstw wektorowych BDOT 10k jedynie w granicach województwa pomorskiego, wyniki analizy stopnia naturalności krajobrazu w heksagonach granicznych potencjalnej strefy Obszaru Metropolitalnego, w gminach Nowy Dwór Gdański (obszar wiejski), Stare Pole i Gniew (obszar wiejski) obarczone są błędem braku pełnego pokrycia pola informacją przestrzenną (na rycinie wynikowej szarym kolorem oznaczono heksagony graniczne, dla których nie określono wartości pola).

WYNIKI ANALIZ W PODZIALE NA GMINY

Rycina 1. w znacznej mierze uwidacznia wcześniej wymienioną zależność, w której tereny o największym poziomie przekształcenia antropogenicznego koncentrują się w obszarze administracyjnych jednostek miejskich. Przykładowo, największy stopień synantropizacji krajobrazu, a jednocześnie najwyższa wartość wskaźnika – 6,33, występuje w mieście Pruszcz Gdański. Obszar ten cechuje się dużym udziałem zabudowy wielkogabarytowej (przemysłowa, magazynowa, usługowa), terenów komunikacyjnych (lotnisko), zabudowy wielo- i jednorodzinnej. Ponadto, znacznie przekształcone antropogenicznie są miasta Puck (wartość wskaźnika 5,85), Nowy Dwór Gdański (wartość wskaźnika 5,79), Tczew (wartość wskaźnika 5,75). W obszarach tych dominuje pokrycie terenu z II, III i w mniejszym stopniu I klasy pokrycia i użytkowania terenu (por. tab. 1). Nietypowo wyniki analizy rozkładają się w rdzeniu obszaru Metropolitalnego (Gdańsku, Gdyni i Sopocie). Na pozór wydawałoby się, iż miasta te powinny cechować się największym poziomem przekształcenia krajobrazu przez człowieka, jednakże ze względu na dość duży udział powierzchniowy w pokryciu terenu form o znacznej naturalności (m.in. strefa brzegu morskiego, obszary leśne), wartości wskaźnika ważonego synantropizacji przyjmują nieco obniżone wartości. W Gdańsku grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione stanowią 18,7%, użytki rolne 32,9%¹, w Gdyni lasy stanowią 46,1%, użytki rolne 15%², natomiast w Sopocie lasy pokrywają 54%³ powierzchni miasta. Wartości wskaźnika synantropizacji kształtują się następująco: Gdańsk 4,79, Gdynia 4,23, Sopot 4,18. Krynica Morska jest gminą

o największej naturalności krajobrazu (wartość wskaźnika 0,51). Wpływa na to dominacja w pokryciu terenu wód powierzchniowych (Zalew Wiślany – formalnie wliczany w powierzchnię gminy) oraz lasów. Bardzo niskim stopniem przekształcenia antropogenicznego cechują się gminy Sztutowo (wartość wskaźnika 0,51) oraz Hel (wartość wskaźnika 0,51). W pierwszej z nich w pokryciu i użytkowaniu terenu dominują wody powierzchniowe (Zalew Wiślany), lasy oraz użytki rolne, natomiast w drugiej lasy. Reasumując, im większy udział powierzchniowy klas pokrycia i użytkowania terenu na obszarze gminy o najmniejszym stopniu przekształcenia antropogenicznego, tym wyniki analizy przyjmują niższe wartości.

W kolejnym etapie obliczono średnią wartość wskaźnika synantropizacji dla rdzenia, następnie strefy funkcjonalnej i potencjalnej strefy funkcjonalnej obszaru metropolitalnego. Wyniki ukazuje poniżej załączony wykres (ryc. 2). Na jego podstawie można zauważyć, iż wraz z oddalaniem się od rdzenia obszaru, w pewnym stopniu podwyższa się poziom naturalności krajobrazu. W miejscu tym należy wspomnieć, iż wyniki te są znacznie zgeneralizowane i w wymienionych strefach OM G-G-S występują wydzielienia miejskie o większych wartościach wskaźnika ważonego synantropizacji niż w samym rdzeniu. Jest to wynikiem niewielkich powierzchni terenów zieleni zawartych w granicach tych miast.

WYNIKI ANALIZY W PODZIALE NA SIATKĘ HEKSAGONÓW

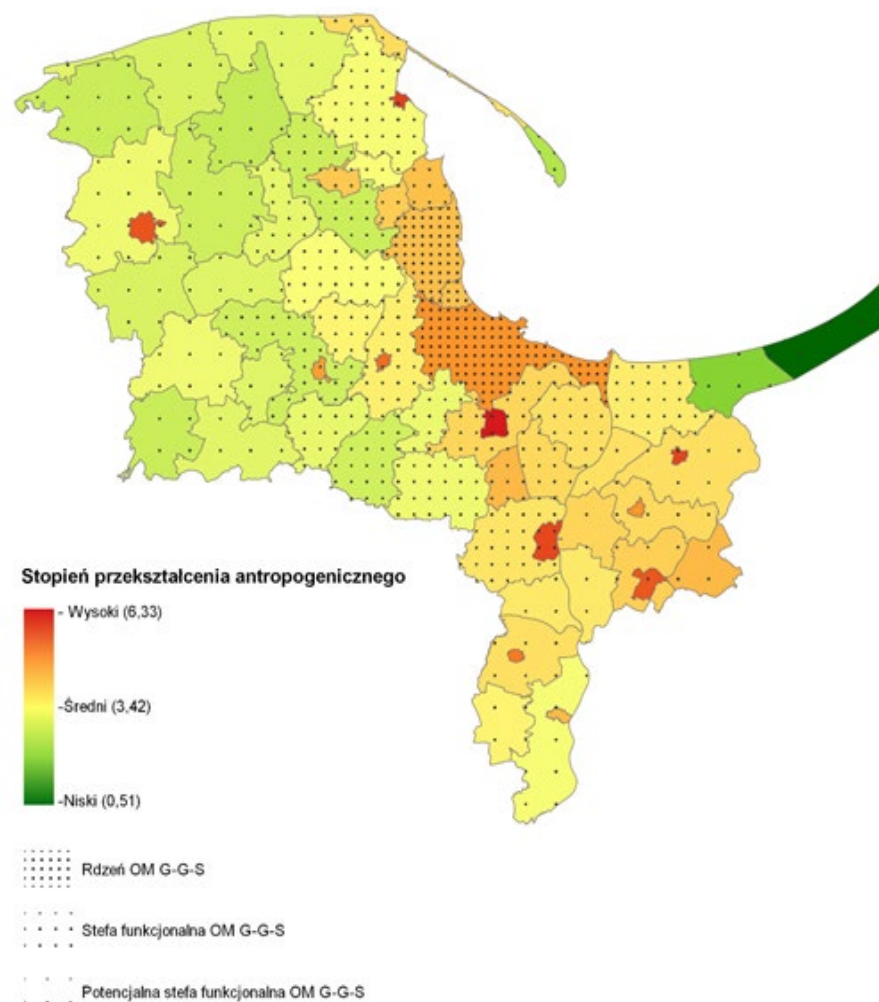
Zgodnie z przyjętymi założeniami, opisanymi powyżej w akapicie dotyczącym metodyki, przeprowadzono drugą analizę w siatce pól geometrycznych

¹ Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2015 rok, <http://www.gdansk.pl/biznes/Informatory,a,33569>.

² <http://gdynia.pl/bip/dane-podstawowe,1762/uzytkowanie-gruntow,364764>.

³ <http://www.miasto.sopot.pl/strona/statystyki>.

Ryc. 1. Stopień przekształcenia antropogenicznego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w podziale na jednostki administracyjne



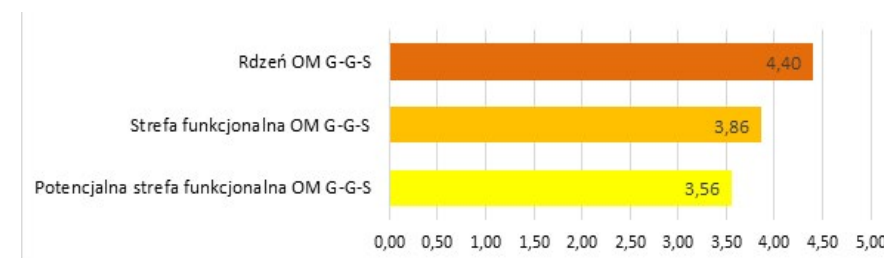
Źródło: Opracowanie własne.

trycznych o kształcie heksagonu. Analiza ta dostarcza bardziej szczegółowych informacji odnośnie rozmieszczenia obszarów o danym poziomie przekształcenia antropogenicznego, niż ta przeprowadzona w podziale na gminy. Jednakże wciąż zachowuje ona skalę opracowania regionalnego. W miejscu tym należy podkreślić, iż nie powinno się matematycznie porównywać wyni-

ków analiz przeprowadzonych w podziale na gminy i siatkę heksagonów.

Na podstawie ryciny 3 można zauważyć, że jednostki badawcze (heksagony) o największym stopniu przekształcenia antropogenicznego zlokalizowane są w niewielkich zgrupowaniach. Stanowią one rozległe tereny zaklasyfikowane do klasy I (tab. 1) i przyjmują wartości wskaźnika

Ryc. 2. Stopień przekształcenia antropogenicznego w rdzeniu, strefie funkcjonalnej i potencjalnej strefie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



Źródło: Opracowanie własne.

ważonego synantropizacji od 10 do 11 (największy możliwy wynik do uzyskania w tej analizie). Wspomniane zgrupowania jednostek badawczych obejmują tereny lotnisk w Siemirowicach, Babich Dołach, Pruszczu Gdańskim, Malborku oraz fragmenty terenów portowych w Gdańsku i Gdyni, a także teren Rafinerii w Gdańsku. Klasteryzacja heksagonów o bardzo dużym przekształceniu krajobrazu przez człowieka (wartości wskaźnika od 9 do 10) pokrywa się z terenami portowymi w Gdyni. Jednostki badawcze o znacznym poziomie synantropizacji obejmują obszary zwartej zabudowy wielorodzinnej (wartości wskaźnika od 7 do 9), usługowej oraz w mniejszym stopniu magazynowo przemysłowej, między innymi w miastach od Gdańska po Wejherowo, Pruszcz Gdański, Malbork, Łębork oraz nieczynne lotnisko wojskowe w Kopaniewie. Interesująco przedstawiają się Kartuzy. W analizie prezentuje je zaledwie jeden heksagon o podwyższonej wartości wskaźnika ważonego synantropizacji (7,3). Spowodowane jest to faktem, iż miasto to otoczone jest rozległymi kompleksami leśnymi. Z kolei jednostki badawcze o najmniejszym stopniu przekształcenia antropogenicznego obejmują większe zbiorniki wodne (wartość wskaźnika 0-1), między innymi duże jeziora kaszubskie, Zalew Wiślany czy wody morskie. Heksagony pod rozległymi kompleksa-

mi leśnymi przyjmują wartości wskaźnika ważonego synantropizacji ok. 2. Podobne wartości przyjmują jednostki badawcze wzdłuż rzeki Wiśły. Dzięki opisywanej analizie dostrzec można m.in. postępującą izolację oraz fragmentaryzację Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Heksagony o wynikach analizy stopnia naturalności krajobrazu o wartości między 3 a 4 obejmują grunty rolne. Wyraźnie uwidaczniają się one na obszarze Żuław Gdańskich. Jednostki badawcze o wartościach od 4 do 7, stanowią większe lub mniejsze koncentracje zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w obrębie mniejszych miast i wsi. Ponadto, dostrzegalne są obszary o zaawansowanych procesach suburbanizacji, między innymi rejony: Kosakowa, Szemud, Chwaszczyna, Żukowa, Straszyna, gdzie heksagony przyjmują wartości (w zależności od gęstości terenów zainwestowanych) od ok. 5,10 do 5,70.

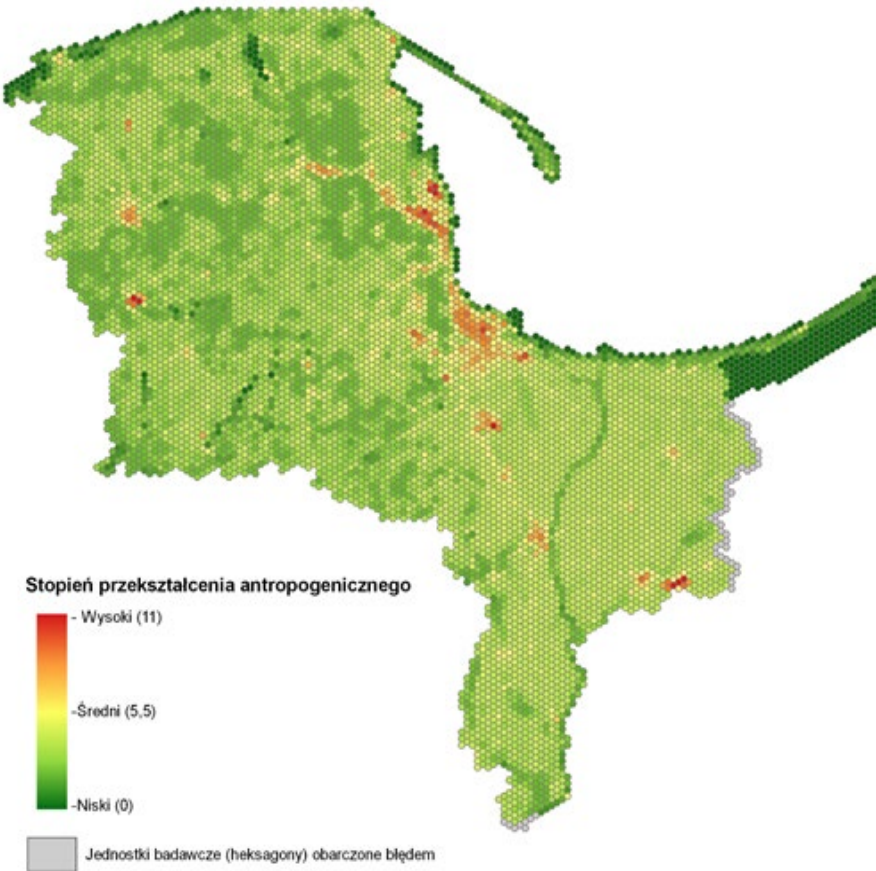
Ocena stopnia naturalności krajobrazu w podziale na siatkę heksagonów uwidacznia rdzeń Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, jednakże trudno na jej podstawie jednoznacznie odróżnić strefę funkcjonalną od potencjalnej strefy funkcjonalnej OM G-G-S, gdzie przekształcenia w użytkowaniu terenu posiadają zbliżoną siłę i charakter.

PODSUMOWANIE

Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono, że wraz ze wzrostem odległości od rdzenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot zwiększa się stopień naturalności krajobrazu. Jednakże ze względu na mozaikę różnych form pokrycia i użytkowania terenu (między innymi większych kompleksów leśnych, użytków rolnych i obszarów zainwestowanych), zmniejszenie stopnia przekształcenia antropogenicznego krajobrazu wraz z oddalaniem się od rdzenia OM G-G-S nie jest aż tak diametralne.

Z analizy przeprowadzonej w podziale na jednostki administracyjne wynika, iż największa synantropizacja występuje w mniejszych miastach oraz że w Trójmieście stopień przekształcenia antropogenicznego jest nieco niższy, z racji na znaczny udział powierzchniowy w pokryciu i użytkowaniu terenu lasów oraz użytków rolnych. Gminy o najniższym poziomie synantropizacji zlokalizowane są na Mierzei Wiślanej, gdyż formalnie w ich granice wlicza się Zalew Wiślany. Z racji na bardzo duży udział lasów w pokryciu terenu, dużą naturalnością krajobrazu cechuje się gmina Hel. Analiza stopnia przekształcenia

Ryc. 3. Stopień przekształcenia antropogenicznego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w podziale na siatkę pól geometrycznych o kształcie heksagonu



Źródło: Opracowanie własne.

antropogenicznego przeprowadzona w siatce pól geometrycznych o kształcie heksagonu ukazuje natomiast koncentrację w obszarze metropolitalnym większych skupisk terenów i obiektów gabarytowych o funkcjach przemysłowych, produkcyjnych, magazynowych, usługowych, czy obsługi komunikacyjnej, zabudowy mieszkaniowej, obszarów objętych procesami suburbanizacji, a także większych kompleksów leśnych w północnej, wschodniej i centralnej części OM G-G-S, czy użytków rolnych w rejonie Żuław Gdańskich.

Tab. 1. Wagi przypisane danej klasie pokrycia i użytkowania terenu, w zależności od stopnia synantropizacji krajobrazu

Klasa	Stopień przekształcenia antropogenicznego	Typy (funkcje) pokrycia i użytkowania terenu (na podstawie BDOT 10k)	Waga synantropizacji
I	Największy	Tereny i obiekty, w szczególności zabudowy wielkogabarytowej (o funkcjach: przemysłowych, produkcyjnych, magazynowych i usługowych), obsługi komunikacyjnej, a także wyrobiska, zwałowiska, składowiska śmieci itd.;	11
II		Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, a także tereny i obiekty o funkcjach usługowych (poza wielkogabarytowymi);	9
III		Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i letniskowej, siedliska rolnicze, tereny i obiekty małogabarytowe o funkcjach turystycznych i sportowo-rekreacyjnych;	7
IV		Parki i skwery miejskie i gminne, ogrody botaniczne i zoologiczne, ogródki działkowe, sady, szkółki roślin ozdobnych, cmentarze, ogrody i parki kompleksów sakralnych, dworskich i pałacowych, z wyłączeniem zabudowy;	5
V		Grunty orne, plantacje, szkółki leśne;	4
VI		Roślinność trawiasta (murawy litogeniczne i heterogeniczne w tym elementy zieleni miejskiej);	3
VII		Lasy, zagajniki, zadrzewiania, zakrzewienia;	2
VIII		Mokradła i zabagnienia, wydmy śródlądowe (nieporośniętym lasem), plaże (odcinki bez budowli ochronnych brzegu morskiego);	1
IX		Naturalne ciek i zbiorniki wodne.	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Solon 2002; Lorenc, Mazurek 2007; Degórski, Roo-Zielińska, Solon, 2011.

BIBLIOGRAFIA

Balon J., 2007, Unifikacja typów geokompleksów w skali kraju podstawą waloryzacji krajobrazu (w:) Kistowski M., Korwel-Lejkowska B. (red.), Waloryzacja środowiska przyrodniczego w planowaniu przestrzennym, Problemy ekologii krajobrazu, t. XIX, Instytut Geografii Uniwersytetu Gdańskiego, PAEK, Gdańsk, s. 25-34.

Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Gdyni – użytkowanie gruntów, <http://gdynia.pl/bip/dane-podstawowe,1762/uzytkowanie-gruntow,364764>.

Bródka S., 2010, Etapy oceny środowiska przyrodniczego w ujęciu praktycznym (w:) Bródka S. (red.), Praktyczne aspekty ocen środowiska przyrodniczego, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań s. 27-48.

Degórski M., Roo-Zielińska E., Solon J., 2007. Ocena stanu i przekształceń środowiska przyrodniczego na podstawie wskaźników geobotanicznych, krajobrazowych i glebowych, Monografie, t. 9, Polska Akademia Nauk Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Warszawa.

Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2015 rok, <http://www.gdansk.pl/biznes/Informatory,a,33569>.

Krajewski P., Raszka B., 2011, Polityka przestrzenna, jako zagrożenie dla krajobrazu obszarów podmiejskich, Infrastruktura i ekologia terenów wiejskich, 10, s. 85-95.

Lorenc M., Mazurek S, 2007, Wykorzystać kamień, Studio Jasa, Wrocław.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Sopot-Gdynia 2030.

Solon J., 2002, Ocena różnorodności krajobrazu na podstawie analizy struktury przestrzennej roślinności, Prace geograficzne nr 185, Polska Akademia Nauk Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Warszawa.

Sołowiej D., 1992, Podstawy metodyki oceny środowiska przyrodniczego człowieka, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań.

Statystyki miasto Sopot, <http://www.miasto.sopot.pl/strona/statystyki>.

Stan, znaczenie i zagrożenia terenów zieleni w metropolii i jej otoczeniu

State, significance and threat of green areas in the central part of the metropolitan area

Tereny zieleni pełnią szereg funkcji niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania miasta, a przede wszystkim decydują o jakości życia jego mieszkańców. W artykule przedstawiono historyczne i aktualne tendencje w kształtowaniu terenów zieleni w mieście, przyczyny i skutki zmian ich powierzchni oraz uwagi o dostępności parków miejskich dla mieszkańców. Podano również główne zagrożenia istnienia parków w przestrzeni miasta.

Green areas create one of the most important component of the city, because they play important rule for quality of citizen's life. This paper presents historical and current trends in the shaping of green spaces in the city, causes and effects of changes in their area and an analysis of accessibility of urban parks. The main threats to the existence of parks in the urban space are also presented.

Słowa kluczowe: miejskie tereny zieleni, zagrożenia, funkcje zieleni, dostępność parków miejskich, jakość życia w mieście
Keywords: urban green space, threats, functions of greenery, accessibility of urban parks, life quality in the city

■ mgr Barbara Korwel-Lejkowska – asystent w Katedrze Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska Instytutu Geografii Uniwersytetu Gdańskiego, zajmuje się zagadnieniami ekofizjografii, ochrony przyrody i krajobrazu, kształtowania przestrzeni miejskich i ich przemian urbanizacyjnych; Kontakt: geobk@univ.gda.pl

■■ dr hab. Jarosław T. Czochański – profesor nadzw. w Katedrze Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska Instytutu Geografii Uniwersytetu Gdańskiego, kierownik Zespołu Środowiska i Krajobrazu w Pomorskim Biurze Planowania Regionalnego, od 30 lat zainteresowania badawcze wiąże z zagadnieniami ochrony środowiska i jego zagrożeń oraz ekologią krajobrazu. Kontakt: geojc@univ.gda.pl

WSTĘP

Okres gwałtownego przyspieszenia rozwoju gospodarczego, jaki nastąpił w Polsce od połowy lat 90. ubiegłego wieku, wiązał się z szerokim zakresem głębokich i intensywnych zmian wpływających na zagospodarowanie terenów miejskich i podmiejskich. Cały system tych zmian – zwłaszcza społecznych i prawnych obejmował m.in.: zmiany mentalności w podejściu do prawa własności, ciągłe zmiany prawne w systemie ochrony zasobów przyrody, głębokie zmiany systemu planowania przestrzennego, rozwój technologiczny, znaczący wzrost kapitału inwestycyjnego oraz stałą presję na zwiększanie zasobów ekonomicznych, które wytworzyły specyficzne, pogarszające się warunki ochrony zasobów przyrody, a pośrednio także warunków życia człowieka. W znacznym stopniu dostrzegalne jest to w dużych ośrodkach miejskich, metropoliach i ich otoczeniu, gdzie w szczególny sposób – wyraziście i z większą mocą wystąpiły wymienione wyżej zjawiska. Z punktu widzenia zachowania zasobów przyrodniczych i walorów krajobrazowych, a także ekologicznych warunków życia człowieka okres ostatnich kilkudziesięciu lat to stały wzrost presji na środowisko, przestrzeń i świat przyrody ożywionej. Dążenie do uzyskania efektów ekonomiczno-gospodarczych odbywa się kosztem kosztom zachowania walorów przestrzeni, zasobów przyrody i skutkuje pogorszeniem warunków życia. Dokonując całościowej oceny zmian i podstaw podmiotów w nich uczestniczących, można stwierdzić, że poza jednostkami (zazwyczaj o nastawieniu proekologicznym) dostrzegającymi narastające problemy, panuje zadziwiająca zgodność w dążeniu do poprawy ekonomicznych warunków życia i funkcjonowania jednostek i grup społecznych, instytucji, miast, a nawet regionów, w oparciu o wykorzystanie zasobów przestrzeni, z pominięciem potrzeb ochrony zasobów przyrody. O ile w wielkich miastach nastąpił znaczący postęp w dostępie do wszelkiego rodzaju infrastruktury, o tyle pogorszyły się warunki

dostępu do terenów zieleni oraz możliwość rekreacji w kontakcie z naturą i w bliskim sąsiedztwie terenów zamieszkania. Wiele przestrzeni, a nawet form zieleni miejskiej, przez dziesięciolecia pozostających w użytkowaniu rekreacyjnym i spełniających funkcje ekologiczne, zostało przeznaczonych pod zabudowę, często wbrew oczekiwaniom mieszkańców i wbrew uwarunkowaniom naturalnym ich przydatności do zabudowy. Zjawiska te mają także miejsce w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Analizując przemiany zachodzące na przestrzeni kilkudziesięciu lat we wspomnianym obszarze, dochodzi się do wniosku, że wymiar przestrzenny, fizjonomiczny i materialny jego rozwoju, przejawia się często w postaci niespójnego w formie i funkcjach konglomeratu układów urbanistycznych, form i obiektów, silnie zależnych od polityczno-ekonomiczno-społecznych uwarunkowań okresu, w którym dokonano zagospodarowania danej przestrzeni. Formy przestrzeni powstające w określonym czasie jako spójne wizje urbanistyczne, w kolejnych dziesięcioleciach były przekształcane i często pozbawiane swych cech fizjonomicznych, a nawet symbolicznych. Dotyczyło to nie tylko założeń urbanistycznych, ale również pojedynczych obiektów (tak architektonicznych, jak i historyczno-kulturowych), a także terenów pełniących funkcje zieleni miejskiej i cechujących się specyficzną formą krajobrazową. Należy pamiętać, że formy krajobrazów miejskich były i są zmienne w czasie, można je nawet określić jako niestabilne, zależne od stopnia i intensywności ingerencji człowieka w przestrzeń oraz nawiązujące do czynników politycznych i ekonomicznych – nigdy jednak w przeszłości zakres zmian nie był tak powszechny i tak powszechnie nie obniżający jakości przestrzeni miejskiej jak obecnie. Nigdy też nie obejmował tak znacznej liczby i powierzchni wszelkich form terenów i obiektów przyrodniczych.

Jednocześnie z zachodzącymi w czasie, wyżej wymienionymi zjawiskami, kształtuje się społeczna

świadomość i potrzeba dostępu do terenów zieleni i rekreacyjnych. W corocznym międzynarodowym raporcie ogrodniczym Husqvarny, w 2012 roku poświęcono uwagę terenom zieleni, badając opinie i potrzeby mieszkańców miast – w tym Polski. 40 % respondentów uznało, że tereny zieleni są czynnikiem pozytywnie wpływającym na wizerunek miasta, a ponad 30% wyraża obawy, że w najbliższych latach powierzchnia miejskich terenów zieleni ulegnie zmniejszeniu. Wprawdzie aż 54 % respondentów wyraża zadowolenie z powierzchni i jakości parków miejskich i terenów rekreacyjnych, ale równocześnie 51% badanych wskazuje na potrzebę zwiększania powierzchni terenów zieleni. Polacy dość powszechnie deklarują wykorzystanie terenów parków miejskich dla celów rekreacyjnych (53%) i wskazują ich pozytywne znaczenie dla obszarów miejskich. Najbardziej ciekawa jest chyba deklaracja aż 74% ankietowanych, że za mieszkanie w sąsiedztwie terenów zieleni gotowi są więcej zapłacić¹.

TROCHĘ HISTORII

Zanim rewolucja przemysłowa w Europie rozpoczęła się na dobre, a z nią pojawił się okres wielkiej migracji do miast i katastrofalnego pogorszenia warunków życia ich mieszkańców, które z kolei legły u podstaw rozwoju późniejszej idei tworzenia terenów zieleni i parków miejskich jako przestrzeni dającej wytchnienie i polepszającej stan zdrowia, w Europie (od czasów renesansu) rozpowszechniła się idea parków / ogrodów – najpierw przypałacowych, później miejskich. Jej najpełniejsze formy (w tym manierystyczne) powstawały od czasów renesansu, później w okresie baroku powstające ogrody (włoskie i francuskie) oparte zostały o popularną od XVII wieku architekturę krajobrazu, której – między innymi –

wybitnym przedstawicielem był słynny francuski architekt krajobrazu André Le Nôtre, twórca najsłynniejszych, modelowych wręcz ogrodów w Wersalu (ich charakter powielany był potem w całej Europie). Odminną formę stanowiły jeszcze tworzone od XVIII wieku angielskie ogrody, o swobodnej kompozycji, mającej charakteryzować się malowniczością i dzikością, dla których pod koniec XVIII w., słynny angielski ogrodnik Humphrey Repton wprowadził pojęcie *ogrodu krajobrazowego*, cechującego się fragmentami o różnych mieszanych stylach. Stąd już był tylko krok do powstania parków we współczesnym rozumieniu tej formy, zaś podstawowe cechy ogrodów krajobrazowych przetrwały do przełomu XX i XXI wieku. Sama jednak idea ogrodów jest równie stara, jak zorganizowane osadnictwo, sięga przecież czasów starożytnego Egiptu, Mezopotamii, Persji i Grecji. Także w średniowieczu powstała forma wewnętrznej, otoczonego murami, zamkniętego ogrodu zwanego *hortus conclusus*. Jeszcze w połowie XVII wieku, w miastach niemieckich i francuskich zaczęto tworzyć promenady – ogrody dostępne dla publiczności – wymienia się tu m.in. Ogród Luksemburski z 1630 r., czy berliński Großer Tiergarten z 1649 r. Zjawisko udostępniania ogrodów prywatnych dla potrzeb publicznych przybrało na sile zwłaszcza po okresie Wielkiej Rewolucji Francuskiej. Ogrody, będące własnością kościoła i arystokracji, nie tylko otwierano dla użytku publicznego, ale wręcz zamieniano na przestrzenie publiczne. Jednak dopiero w XIX wieku powstała współczesna koncepcja parku publicznego, która narodziła się w Wielkiej Brytanii, a za jej twórcę uznaje się Johna Claudiusa Loudon’a. Istotą takiego parku miał być publiczny dostęp do przestrzeni pozbawionej zanieczyszczeń, oferującej kontakt z zielenią i dostępnej w sąsiedztwie zabudowy szybko rozrastającego się, nowoczesnego, przemysłowego miasta. Za pierwszy taki park publiczny uznaje się

otwarty w 1847 roku w Liverpoolu Birkenhead Park, projektu Josepha Paxtona.

Za symboliczny przełom w nowoczesnym podejściu do formy współczesnego parku uznaje się rok 1982, kiedy to władze Paryża w ramach rewitalizacji miasta sformułowały warunki wielkiego, międzynarodowego konkursu na Park XXI wieku w dzielnicy La Villette, na terenie dawnych targów zwierząt i rzeźni paryskiej. Realizacja tego parku stała się w Europie sygnałem do rozpoczęcia wielkiej rewitalizacji przestrzeni metropolitalnych, przywracającej przyrodę w miejsce terenów przemysłowych i zdegradowanych. Zanim jednak na przełomie XX i XXI wieku powstały spektakularne realizacje zielonych przestrzeni parków miejskich w największych europejskich metropoliach (Paryżu, Madrycie, Barcelonie, Londynie, Amsterdamie, Berlinie, Frankfurtu, Duisburgu, Kopenhadze czy Sztokholmie) i zanim Komisja Europejska ogłosiła swoją koncepcję Zielonych Stolic Europy, idee wprowadzania funkcjonalnego terenów zieleni w przestrzeń miasta sformułowali m.in. Ebenezer Howard w szkicu ‘miasta ogrodu’ z 1902 roku, czy Le Corbusier, który nawiązał do nich w wydanej w 1924 roku Urbanistyce. Za ich sprawą tereny zieleni stały się trwałym elementem przestrzeni miejskiej, o funkcjach równoważnych z komunikacyjnymi, przemysłowymi, czy mieszkaniowo-usługowymi, a przeludnione centrum miasta uzyskało przeciwwagę w bardziej rozległych, satelickich osiedlach o luźniejszej zabudowie, wyposażonych w znaczne powierzchnie terenów zieleni.

Ciekawy jest fakt, że rozwój idei ogrodów publicznych i parków pojawił się w Polsce równocześnie, a nawet wcześniej, z rozwojem idei europejskich, gdyż w 1729 r. udostępniono publiczności Ogród Saski, a w 1768 r. Ogród Krasińskich w Warszawie. Najstarszym zaś parkiem miejskim w Polsce jest Park Miejski w Kaliszu, założony w 1798 – a więc 50 lat przed parkiem Birkenhead w Liverpoolu. W Krakowie w 1889 r., z inicjatywy doktora Henryka Jordana, stworzono park na terenie łąk czarnowiejskich, gdzie po uregulowaniu rzeki Rudawy, posadzeniu

drzew i krzewów oraz ustawieniu drewnianych pawilonów otwarto nową przestrzeń wypoczynku z boiskami, przyrządami gimnastycznymi i placami do zabaw sportowych. Działania te stawiały miasta Polski w pierwszym szeregu nowoczesnych, światowych ośrodków miejskich, kształtujących swe przestrzenie z uwzględnieniem potrzeb życia człowieka. Dziś sytuacja ta uległa zmianie.

Od początku lat 80. idea miejskiego parku ulegała przemianom, łącząc zielen z terenem aktywnego wypoczynku i dodatkowymi funkcjami – np. wystawienicznymi, poznawczymi, edukacyjnymi. Problem braku miejsca na stworzenie rozległych, wielofunkcyjnych, spektakularnych przestrzeni parkowych w centrach miast, został rozwiązany na bazie rezygnacji z intensyfikacji zainwestowania przestrzeni i przeznaczenia wewnątrzmiejskich terenów inwestycyjnych (zazwyczaj poprzemysłowych) na cele terenów zieleni publicznej. W ten sposób powstało wiele europejskich parków. Na terenach dawnych kopalni, koksowni i hut powstały np. parki Nordstern w Gelsenkirchen, Duisburg-Nord w Duisburgu; na dawnych terenach powojennych – parki Łaby w Magdeburgu i Bornstedter Feld w Poczdamie; na dawnym obszarze stoczni Park IGA 2004 w Rostoku i Park Mudchute w londyńskim Docklandzie; na terenie dawnego dworca Schöneberg Südgelände w Berlinie utworzono obszar chroniony (Natur Park), a na nieużytkach miejskich osiedla Millennium Village w Londynie – Eco Park (Drapella-Hermansdorfer, 2006). Często także starano się zachować zabytkowe dziedzictwo kulturowe, łącząc je z formami zieleni rekreacyjnej – jak w objętym ochroną UNESCO kompleksie przemysłowym kopalni i koksowni Zollverein w Essen.

Opisywane przez Prof. Drapelę-Hermansdorfer aktualne tendencje europejskie – kształtowania, rozwijania i pielęgnowania spektakularnych założeń parków miejskich, zazwyczaj w oparciu o rewitalizację przestrzeni poprzemysłowych i zdegradowanych, w Polsce w zasadzie nie występują lub przybierają formy marginalne – tak pod względem wielkości jak i funkcjonalności. Za to przykłady procesów likwidacji te-

¹ Cały raport zawiera wiele interesujących wątków i jest przykładem kompleksowego podejścia do ochrony i wykorzystania miejskich terenów zieleni – niemal nieznanego w Polsce. Część raportu poświęcona jest wynikom badań przeprowadzonych w Polsce. http://www.husqvarnagroup.com/afw/files/press/husqvarna/Husqvarna_Global_Garden_Report_2012.pdf

renów zieleni pod inwestycje – szczególnie mieszkaniowe i usługowe, są niezwykle liczne. A jak sytuacja ta wygląda w rejonie Gdańskim?

ZIELEŃ W MIEŚCIE

Właściwości roślin – polegające na redukcji zanieczyszczeń i produkcji tlenu, różnorodność i mnogość funkcji terenów zieleni oraz potrzeba regeneracji sił psycho-fizycznych człowieka i życia w dobrych (niezagrożających zdrowiu) warunkach ekologicznych powodują, że szczególne znaczenie posiadają tereny zieleni w obszarach wielkomiejskich. To tu właśnie mamy do czynienia z najgorszym stanem środowiska naturalnego, najsilniejszą presją na zdrowie człowieka i największymi zagrożeniami trwałości dla terenów i obiektów przyrodniczych. W przeciwieństwie do wielu krajów (zwłaszcza skandynawskich), ze względów ekonomicznych w Polsce, szczególnie w realizacjach developerskich, bardzo małe nakłady przeznaczane są na tereny zieleni towarzyszącej zabudowie mieszkaniowej, równocześnie przy znacznym ograniczonej powierzchni czynnej biologicznie. Polskim osiedlom bardzo daleko do tak spektakularnych realizacji jak np. w Sztokholmskiej dzielnicy Hammarby Sjöstad lub dzielnicy Västera Hamnen w Malmö (która w Europie zyskała miano „miasta przyszłości”), a cechujących się nowoczesnymi rozwiązaniami proekologicznymi i znacznymi powierzchniami urozmaiconych przyrodniczo i krajobrazowo terenów zieleni. Także w polityce polskich miast, na utrzymanie i tworzenie terenów zieleni przeznaczane są skromne środki (w % udziału w budżecie miasta), a w licznych przypadkach istniejące wcześniej tereny zieleni są likwidowane i przeznaczane pod obiekty budowlane (tak m.in. dzieje się od wielu lat w Gdyni).

Wiadomym jest, że zainwestowanie terenu przynosi jego właścicielowi zyski, a utrzymanie terenów zieleni generuje wydatki. W czasach powszechnego dążenia do maksymalizacji zysków ta relacja wpływa na podejmowane decyzje w zakresie zagospodaro-

wania przestrzeni. Utrzymaniu terenów zieleni nie służą też interpretacje przepisów podatkowych, traktujące wydatki na tworzenie i utrzymanie terenów zieleni jako wydatki na reprezentację, a więc nie zaliczane do kosztów uzyskania przychodów. Ogranicza to część działań prywatnych przedsiębiorców.

TERENY ZIELENI W OM G-G-S

Zgodnie z definicją ustawową, zawartą w Ustawie z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Art. 5 pkt 21) – **Tereny zieleni** to obszary wraz z infrastrukturą techniczną i budynkami funkcjonalnie z nimi związanymi, pokryte roślinnością, znajdujące się w granicach wsi o zwartej zabudowie lub miast, pełniące funkcje estetyczne, rekreacyjne, zdrowotne lub osłonowe, a w szczególności parki, zieleńce, promenady, bulwary, ogrody botaniczne, zoologiczne, jordanowskie i zabytkowe oraz cmentarze, a także zieleń towarzysząca ulicom, placom, zabytkowym fortyfikacjom, budynkom, składowiskom, lotniskom oraz obiektom kolejowym i przemysłowym. Jednocześnie zgodnie z orzecznictwem sądowym, definicja ustawowa terenu zieleni wskazuje na dwie zasadnicze cechy, a mianowicie formę zorganizowania, jaką teren taki powinien wykazywać, tworząc pewien kompleks czy zespół zieleni oraz jego publiczne przeznaczenie i dostępność, ze względu na pełnienie funkcji estetycznych, rekreacyjnych, zdrowotnych lub osłonowych (por. wyrok WSA w Warszawie z dnia 2 czerwca 2010 r., sygn. akt. IV SA/Wa 476/10). Na obydwie te definicje należy zwrócić uwagę, gdyż wyraźnie wynika z nich, że do terenów zieleni nie zalicza się lasów na gruntach leśnych, zwłaszcza stanowiących drzewostany gospodarcze, choćby stanowiły lasy ochronne pełniące funkcje rekreacyjne (zgodnie z Ustawą o lasach z 1991 roku) – co ma właśnie miejsce w lasach Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Sytuacja miast obszaru metropolitalnego, pod względem dostępności do terenów zieleni jest bardzo zła. Odsetek powierzchni terenów zieleni na jednego mieszkańca (pomijając powierzchnie lasów) jest ge-

neralnie bardzo niski, a oceny ekologicznych warunków życia są znacznie niższe niż na terenach gmin wiejskich. Największe miasta regionu, Gdańsk i Gdynia, często szczytujące się dużymi powierzchniami terenów leśnych, przy uwzględnieniu jedynie terenów zieleni urządzonej w statystykach wypadają bardzo źle. Gdańsk, wśród wszystkich miast wojewódzkich, pod względem powierzchni urządzonych terenów zieleni na jednego mieszkańca z wartością 0,0016 ha plasuje się dopiero na trzynastym miejscu. W tej samej statystyce, ale w grupie miast liczących pow. 200 tys. mieszkańców, a także we wskaźniku udziału terenów zieleni urządzonej w powierzchni ogólnej miasta, na 15 polskich miast Gdańsk zajmuje trzynastą pozycję. Gdynia lokuje się o jedną pozycję wyżej.

POTRZEBA KONTAKTU Z ZIELENIĄ W GDAŃSKU, GDYNI I SOPOCIE

Potrzebę dostępności przeciętnego mieszkańca do terenów zieleni uwidacznia liczba projektów dotyczących takich terenów w budżetach obywatelskich. Rozpatrując projekty złożone i zaakceptowane do głosowania w 2016 roku w ramach BO na 2017 rok w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, można zauważyć różnice potrzeb, wynikające ze struktury wieku mieszkańców, a także ich stylu życia.

W Gdańsku proponowane projekty z założenia grupowane były w kategorii tematyczne, co ułatwia ich analizę. Z 254 projektów zaakceptowanych do głosowania 22 dotyczyły ściśle zieleni miejskiej, natomiast z 64 przypisanych do kategorii ‘przestrzeń publiczna’ – 24 również dotyczyły terenów zieleni (i to w kontekście przestrzeni publicznej umożliwiającej wypoczynek i rekreację) (ryc. 1a). Część z tych projektów stanowiła kontynuację wcześniejszych działań związanych z utworzeniem nowych, bądź rewitalizacją starych terenów parkowych. W wyniku głosowania, do realizacji zadań w ramach Budżetu Obywatelskiego w roku 2017 przeszło sześć projektów z kategorii

„zieleni miejskiej” dotyczących parków miejskich, w tym dwa na terenie parków: Jaśkowej Doliny i Nad Strzyżą oraz 14 związanych z publicznymi terenami zieleni, które mogą pełnić funkcje rekreacyjne (kategorie: przestrzeń publiczna oraz zdrowie).

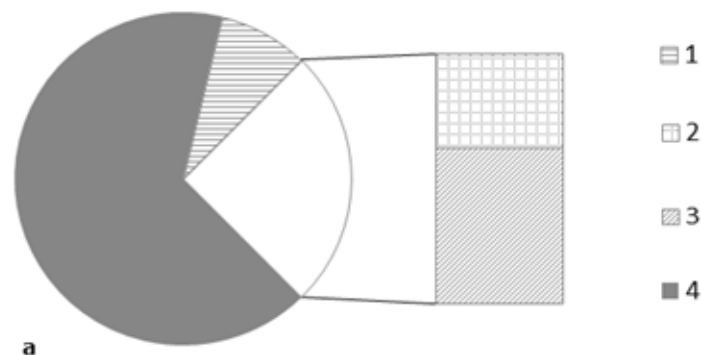
W Gdyni i Sopocie, na potrzeby niniejszej analizy, podzielono projekty poddane głosowaniu na kilka kategorii (ryc. 1 b i c). Gdynia charakteryzuje się dużą liczbą projektów odnoszących się do sportu i rekreacji: siłownie na świeżym powietrzu, boiska, place zabaw dostosowane do różnych grup wiekowych. W Sopocie pojawiają się za to projekty skierowane do ludzi starszych i kuracjuszy – zajęcia dla seniorów, joga, ale i projekty wspierające rodziny – ze względu na pogłębiający się ujemny przyrost naturalny w mieście (-6,9 w 2015 r.)²: zajęcia dla matek w ciąży i z małymi dziećmi, warsztaty inteligencji emocjonalnej dla rodziców. W wyniku głosowania, w Gdyni ze 141 projektów poddanych głosowaniu do realizacji przeszło 30, z czego zaledwie jeden dotyczący zieleni („Śródmieście wygodne dla pieszych - więcej zieleni, lepsze oświetlenie ulic i mała architektura”). 23 projekty dotyczyły obiektów sportowych i placów zabaw, jednak ze względu na częste stosowanie nawierzchni utwardzonych, poliuretanowych – tak zwanych „bezpiecznych” – nie można nazwać takich powierzchni terenami zieleni. W Sopocie z 96 projektów poddanych głosowaniu do realizacji zakwalifikowało się 26 projektów, w tym cztery dotyczące zieleni (głównie nasadzenia drzew i krzewów). Siedem projektów dotyczyło obiektów sportowych i placów zabaw, jednak tak jak w przypadku Gdyni, nie można tych projektów zaliczyć do typowych terenów zieleni.

ZAGROŻENIA

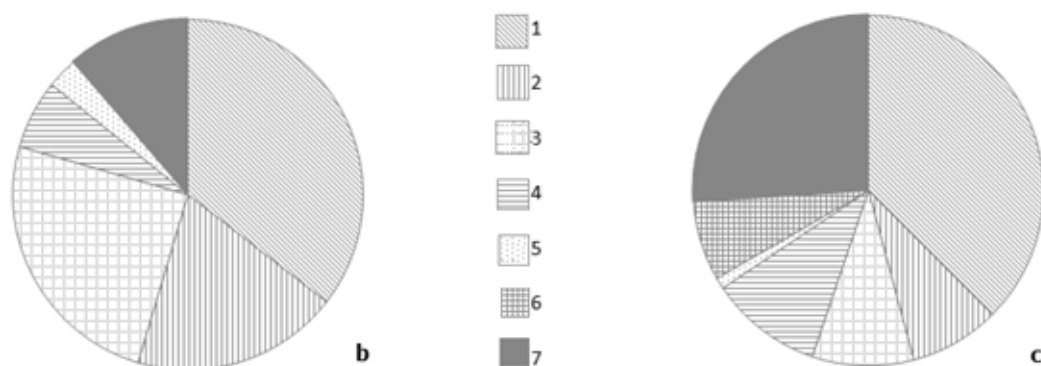
Pomimo szeroko omawianej od wielu lat potrzeby utrzymania istniejących i kreowania nowych terenów zieleni w mieście, lista zagrożeń takich terenów stale rośnie. Każda z wymienionych wcześniej form tere-

² http://gdansk.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_pomorskie/portrety_miast/miasto_sopot.pdf

Ryc. 1. Liczba projektów zgłoszonych do głosowania w ramach Budżetu Obywatelskiego w 2016 roku: a – w Gdańsku, b – w Gdyni, c – w Sopocie.



1 – kategoria: zielen miejska; 2 – projekty dotyczące zieleni miejskiej w kategorii przestrzeń publiczna; 3 – pozostałe projekty w kategorii: przestrzeń publiczna; 4 – pozostałe projekty



1 - inwestycje drogowe; 2 – place zabaw; 3 – obiekty sportowe; 4 - tereny zieleni; 5 – tereny zieleni o funkcji sportowej; 6 – zdrowie; 7 - pozostałe

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych Gdańska, Sopotu i Gdyni.

nów zieleni traktowana jest nieco inaczej i podlega innym zagrożeniom.

Ochrona trwałości lasów prowadzona jest poprzez ochronę gruntów leśnych, na mocy ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. 1995 nr 16 poz. 78). Polega ona na nieprzeznaczeniu gruntów leśnych na inne cele niż utrzymanie (hodowla) lasu. Zbiorowiska leśne podlegają ochronie w przypadku gdy są objęte formami ochrony przyrody (np. w rezerwatach przyrody, parkach narodowych) lub gdy

są uznane za lasy ochronne – na mocy ustawy o lasach (Dz. U. 1991 nr 101 poz. 444). Lasy ochronne to między innymi lasy położone w granicach administracyjnych miast i w odległości do 10 km od granic administracyjnych miast liczących ponad 50 tys. mieszkańców (Art. 15 p.7a). Niestety do najważniejszych zagrożeń dotyczących zarówno lasów występujących w granicach administracyjnych miast, jak i zieleni miejskiej, drzew rosnących wzdłuż dróg, a nawet drzew na prywatnych posesjach należy

wycinka drzew. Do nasilenia się skali tego zjawiska przyczyniła się ostatnia zmiana w ustawie o ochronie przyrody oraz ustawie o lasach (Dz. U. 2016 poz. 2249). Na mocy tych zmian, od 1 stycznia 2017 roku został częściowo zniesiony obowiązek uzyskania zezwolenia na wycinkę drzew lub krzewów, stąd prywatni właściciele nieruchomości mogli bez zezwolenia usunąć drzewa lub krzewy na swoich posesjach, o ile: nie wiązało się to z prowadzeniem działalności gospodarczej, nie miało miejsca w okresie od 1 marca do 15 października, jeśli na drzewach znajdowały się użytkowane gniazda ptasie, teren nie jest objęty opieką konserwatora zabytków lub drzewo nie jest pomnikiem przyrody. Podobnie, w celu przywrócenia gruntów nieużytkowych do użytkowania rolniczego, wycinka drzew lub krzewów nie wymagała po zmianie ustawy zezwolenia. Zmiany w ustawodawstwie spowodowały lawinową wycinkę drzew, przy czym duża część tych działań dotyczyła działek dotychczas odłogowanych, co do których właściciele przewidują zmianę przeznaczenia gruntu na działkę budowlaną i jej sprzedaż z zyskiem. Pociągnęło to za sobą nie tylko zmiany przyrodnicze, ale również krajobrazowe, trudne do naprawy w przeciągu najbliższych 20 lat (pomimo uchwalonej 10 kwietnia b.r. poprawki do wspomnianej zmiany ustawy). Problem nadużywania niedoprecyzowanych zapisów ustaw pogłębia fakt, iż często nielegalna wycinka przeprowadzana jest w bardzo krótkim czasie, natomiast postępowanie administracyjne wyjaśniające czy była ona legalna, a tym bardziej jakiegokolwiek postępowanie karne, może trwać miesiącami, a nawet kilka lat. Wycinka drzew w lasach związana jest również z działalnością gospodarczą Lasów Państwowych oraz cięciami pielęgnacyjnymi. Coraz częściej jednak, pomimo tłumaczeń ze strony Lasów Państwowych (argumenty takie jak konieczność przebudowy gatunkowej drzewostanów, ich odmłodzenia oraz utrzymania/wzrostu wskaźnika bioróżnorodności), skala wycinki w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym (zwłaszcza projekt dalszych działań w tym zakresie ujęty w Planie Urządzania Lasu na lata 2015-2024) budzi wątpliwości i protesty mieszkańców i przyrodników.

W tej sprawie wypowiadali się między innymi biolodzy z Uniwersytetu Gdańskiego. Jak wynika z badań prof. Małgorzaty Latałowej i dr Anny Pędziszewskiej (2016) część tez stawianych przez przedstawiciela nauk leśnych w ramach dyskusji nad „Planem Urządzania Lasu 2015-2024”, które miały uzasadniać konieczność zwiększenia wycinki i sztucznego odnawiania drzewostanów w lasach TPK, jest jednak w świetle faktów naukowych fałszywa, a część co najmniej dyskusyjna: „Budzą one niepokój jako potencjalna podstawa dla niekorzystnych decyzji, co do kierunków gospodarki leśnej na tym terenie. Analiza źródeł kartograficznych wskazuje na ciągłość zalesienia znacznej części Wysoczyzny Gdańskiej, a zwłaszcza jej strefy krawędziowej, w ciągu ostatnich ponad 200 lat. (...) Dominacja buka na siedliskach lasów liściastych jest w tych lasach naturalna, a cechy ekologiczne tego gatunku sprawiają, że jest on doskonale dopasowany do obecnych regionalnych i lokalnych warunków środowiskowych. Wbrew przytaczanym tezom na rzecz konieczności ograniczania udziału buka w lasach TPK, w warunkach klimatycznych Pomorza populacja tego gatunku nie jest zagrożona wymarciem, a więc wizja potencjalnej katastrofy ekologicznej z tego powodu jest, zwłaszcza przy obecnych tendencjach zmian klimatu, mało prawdopodobna” (Latałowa, Pędziszewska, 2016). Również argument konieczności odmładzania drzewostanów, nie jest właściwy z punktu widzenia zdrowotności tych lasów. Buk jest gatunkiem długowiecznym, osiągającym ponad 300 lat, który zaczyna kwitnąć i owocować w wieku 60-70 lat, a obficie w wieku 100-150 lat, więc twierdzenie, że drzewa ponad stuletnie należy usuwać ze względów „higienicznych” nie jest prawdziwe. Sposób prowadzenia gospodarki leśnej w TPK budzi równie wiele sprzeciwu ze względu na niszczenie tras turystycznych i walorów krajobrazowych, gdyż oczekiwania społeczne w odniesieniu do użytkowania lasów zmieniają się. Należy pamiętać, iż poza antropogenicznymi zmianami w powierzchni użytków zielonych i lasów, tereny te narażone są na naturalne zmiany: pożary, obumieranie bądź osłabianie drzewostanu na skutek

susz, plagi szkodników. Niemniej, nawet wrażliwość na patogeny jest u buka niższa, niż u wprowadzanego w ramach sztucznych odnowień dębu (Latałowa, Pędziszewska, 2016).

Kolejnym powodem wycinania lasów położonych w granicach obszaru metropolitalnego jest poszerzanie bądź budowa nowych dróg łączących centralne dzielnice Gdańska i Gdyni oraz Sopot z nowszymi dzielnicami położonymi po zachodniej stronie TPK i drogi krajowej S6, zwanej obwodnicą Trójmiasta (w Gdańsku: rozbudowana do czterech pasów droga wojewódzka 472 – ul. Słowackiego oraz planowana do rozbudowy ul. Spacerowa, w Gdyni: Trasa Kwiatkowskiego i ul. Chwarzeńska). Rozbudowa dróg łączy się nie tylko z wycinką drzew pod kolejne pasy drogowe ale również z instalowaniem ekranów i siatek ochronnych, co potęguje efekt izolacji siedlisk dla większości zwierząt żyjących w tych lasach. Wzrost liczby ludności w dzielnicach satelickich powoduje duże utrudnienia komunikacyjne w godzinach rannych i popołudniowych, gdyż większość mieszkańców tych dzielnic dojeżdża do pracy do centrum Trójmiasta. Zajmowanie coraz większej powierzchni pod zabudowę ogranicza również możliwość retencji wody w zlewniach rzek. Woda odprowadzana jest systemem sztucznych kanałów, prowadzonych głównie pod ziemią, co w przypadku ulewnych deszczy skutkuje cyklicznymi podtopieniami a nawet powodzią. Najlepszym przykładem jest tu Gdańsk, gdzie od ponad 20 lat postępuje zabudowa tak zwanego „górnego tarasu”. Lasy i użytki zielone, retencjonujące niegdyś dużą część wody, zostały stopniowo zamienione na kolejne osiedla deweloperskie z otoczeniem wyłożonym betonową kostką. Z jednej strony, po powodziach z lat 2001 i 2010, w Gdańsku powstały nowe zbiorniki retencyjne, z których część otoczona jest nawet terenami zieleni z możliwością pełnienia funkcji rekreacyjnej dla mieszkańców (np. zbiornik na byłym poligonie wojskowym „Morena”, wykonany w ramach budowy kolei metropolitarnej). Z drugiej strony postępuje wspomniane przekształcanie terenów biologicznie czynnych na rzecz terenów o ograniczonej retencji, a także prostowanie i betonowanie koryt potoków. Jednym z przykładów jest gdański potok Strzyża, gdzie w związku z zabu-

dową deweloperską Dolnego Wrzeszcza i nową galerią handlową zasypano jeden ze stawów (przy ul. Kilińskiego) a koryto potoku ujęto w sztucznym utwardzonym kanale.

Zagrożenie postępującą zabudową dotyczy także terenów leśnych, do niedawna chronionych jako tereny zamknięte – wojskowe. Tereny te przejęła Agencja Mienia Wojskowego prowadząca ich sprzedaż. Procesy te najlepiej widać na Mierzei Helskiej. Na północny-wschód od wcześniejszej zabudowy miasta Hel, na terenach wydmy porośniętych nadmorskim borem sosnowym, prowadzona jest od prawie 10 lat budowa apartamentów.

Do zagrożeń terenów leśnych i użytków zielonych należą również dzikie wysypiska śmieci i wydepczy-ska. Dotyczy to nie tylko lasów w otoczeniu dużych miast, ale również w gminach wiejskich. Pozostawione śmieci (często części mechaniczne pojazdów lub gruz i odpady wielkogabarytowe), stanowią zagrożenie dla zwierząt, mogą być źródłem zanieczyszczenia chemicznego gleby i wód, a także obniżają walory estetyczne krajobrazu. Skala występowania wydepczy-ska na terenach miejskich waha się od wąskich wydeptanych przejść „na skróty” przez park po rozjeżdżanie terenów trawiastych na osiedlach oraz przy lasach przez samochody, ze względu na brak parkingów (lub brak kultury kierowców). Wydeptywanie przejść przez pieszych jest niestety często wynikiem złego projektowania terenów publicznych w mieście. Plan parku czy też skweru/zielenia nie zawsze uwzględnia rzeczywiste potrzeby przemieszczania się pieszych. Oba te zjawiska ulegają nasileniu w sezonie letnim, gdy rośnie presja turystyczna, a dotyczy to szczególnie pasa nadmorskiego (w tym ‘dzikich’ przejść przez pas wydmy na plażę).

Warto wspomnieć również o zagrożeniach użytków zielonych, pozostających w granicach administracyjnych miast. Postępująca zabudowa strefy podmiejskiej powoduje zmianę profilu gospodarczego takich terenów. Łąki kośne lub pastwiska zostają obecnie coraz częściej odłogowane bądź zmieniane na działki budowlane. Porzucenie koszenia i wypasania powoduje obniżenie jakości tych terenów.

W analizie zmian w systemie terenów zieleni w obszarze metropolitalnym Trójmiasta, zwraca uwagę fakt traktowania terenów zieleni jako barier w rozwoju obszarów zabudowanych, zamiast jako głównego atutu dla zrównoważonego rozwoju miasta i podniesienia jakości życia jego mieszkańców. Rozcinanie kompleksów leśnych kolejnymi, coraz szerszymi arteriami komunikacyjnymi, zabudowywanie enklaw śródleśnych, czy też niszczenie naturalnej obudowy biologicznej cieków prowadzi do zwiększenia stopnia izolacji „wysp zieleni”. Problem braku łączności między istniejącymi terenami zieleni przekłada się na zmniejszenie ich odporności na niekorzystne bodźce zewnętrzne, utrudnienie bądź uniemożliwienie przemieszczania się zwierząt, obniżenie różnorodności gatunkowej i wartości ekologicznej.

ZAKOŃCZENIE

W niemal wszystkich miastach Obszaru Metropolitalnego konieczne jest zwiększenie nakładów na utrzy-

manie i tworzenie terenów zieleni. Prace rewitalizacyjne prowadzone w wielu parkach podnoszą ich estetykę, utrzymują jakość warunków rekreacji, ale nie zwiększają dostępności do tych terenów dla mieszkańców. Szczególnie niekorzystną sytuację obserwujemy w otoczeniu nowopowstających osiedli, poza centralnymi rejonami miast. Dogęszczanie zabudowy w centrach miast, w tym powstawanie nowej zabudowy na dawnych terenach zieleni, pogarsza warunki życia także w obszarach centrów miast. Zieleni stanowi jeden z najważniejszych dla mieszkańców elementów przestrzeni, wpływając na ekologiczne warunki ich życia. Tereny zieleni tworzą także obraz prestiżu miasta, o czym zapominają władze polskich miast i inwestorzy. Utrzymanie wysokiej rangi miast metropolii G-G-S, a w szczególności prestiżu samego Trójmiasta jest w równym stopniu zależne od realizacji spektakularnych obiektów architektonicznych, jak i terenów rekreacyjnych. O tym władze miast muszą pamiętać, chcąc kreować wartość miast na arenie krajowej i międzynarodowej.

LITERATURA:

Drapella-Hermansdorfer, A., Współczesny park miejski w Europie. [w:] Wizja rozwoju Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku im. Gen. Jerzego Ziętki. Materiały konferencyjne. Katowice, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, 2006, (on-line: www.silesiaregion.pl/wpkiw/spec_adh.htm).

Latałowa M., Pędziszewska A., Co wnoszą badania nad historią lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego do dyskusji nt. aktualnej gospodarki leśnej?, Biuletyn informacyjny Pomorskiej Rady Federacji Stowarzyszeń Naukowo – Technicznych NOT w Gdańsku, nr 15, 2016.

Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów ornych i leśnych, Dz. U. 1995 nr 16 poz. 78.

Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach, Dz. U. 1991 nr 101 poz. 444.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2016 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody oraz ustawy o lasach, Dz. U. 2016 poz. 2249.

<http://www.gdansk.pl/budzet-obywatelski>, dostęp 12.09.2016.

http://www.miasto.sopot.pl/strona/budzet_obywatelski, dostęp 28.03.2017.

https://bo.gdynia.pl/WYNIKI_GLOSOWANIA_III_EDYCJI_BUDZETU_OBYWATELSKIEGO_I_PRZYJAZNEJ_DZIELNICY.html - dostęp 28.03.2017.

Dezintegracja usług komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej

Disintegration of the public transport services in the Gdańsk agglomeration

Aglomeracja gdańska, nazywana w zależności od opracowania także aglomeracją trójmiejską lub aglomeracją miast Zatoki Gdańskiej charakteryzuje się znaczną rozległością przestrzenną z dwoma dominującymi ośrodkami – Gdańskiem i Gdynią. W zależności od koncepcji i przyjętych kryteriów delimitacji obszaru aglomeracji, liczba ludności zamieszkującej ją wynosi od ok. 950 tys. do 1,3 mln osób, a powierzchnia waha się od ok. 2100 do 3800 km². Wśród najważniejszych ośrodków miejskich, poza wymienionymi dwoma głównymi zalicza się Kartuzy, Pruszcz Gdański, Redę, Rumie, Tczew, Sopot, Wejherowo i Żukowo. Jednak najbardziej istotną kwestią jest zanikanie granic między poszczególnymi ośrodkami, w szczególności Pruszczem Gdańskim i Sopotem, a Gdańskiem, czy Gdynią i Redą, a Rumią. Bliskość położenia miast, wzajemne powiązania, a przede wszystkim codzienność funkcjonowania mieszkańców aglomeracji cechuje duża mobilność w przemieszczaniu się między ośrodkami do m.in. miejsc pracy, nauki i administracji samorządowej. Pokonywanie granic pomiędzy miastami stało się codziennością życia mieszkańców aglomeracji gdańskiej, w związku z tym istotne pozostają uwarunkowania funkcjonowania transportu publicznego, a w szczególności integracja poszczególnych podsystemów.

Ze względu na uwarunkowania historyczne i organizacyjne większość miast zaliczanych do aglomeracji gdańskiej posiada własne systemy (zarządów, przewoźników) komunikacji miejskiej, z indywidualną taryfą i zasadami funkcjonowania. Ponadto ważnym rodzajem transportu w realizacji codziennych podróży wewnątrz aglomeracji jest kolej miejska, a więc PKP SKM Trójmiasto oraz oddana do eksploatacji w 2015 r. linia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). W aglomeracji trójmiejskiej funkcjonują więc różne rodzaje transportu zbiorowego: autobusy, tramwaje, trolejbusy, a także kolej miejska. Od strony organizacyjnej, zarządczej, istnieją dedykowane podmioty w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie, a także na obu liniach kolei miejskiej. Ponadto w 2007 r. stworzono dodatkowo Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, który miał zintegrować poszczególne rodzaje transportu, a w szczególności system taryfowy.

Brak sukcesów na polu integracji transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej utrudnia codzienne funkcjonowanie kilkuset tysięcy mieszkańców oraz wielu turystów przybywających do Trójmiasta głównie w okresie letnich wakacji. Jest to zatem ważny temat badawczy, który podlega analizie w niniejszym opracowaniu. W pracy zarysowano podstawy prawne oraz uwarunkowania historyczne i własnościowe funkcjonowania i organizacji transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej wykazując pola integracji i dezintegracji usług komunikacyjnych. Przedstawiono także możliwe scenariusze rozwoju procesu integracji transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej.

Gdańsk agglomeration, depending on the elaboration, named of the Tri-City agglomeration or towns of the Gulf of Gdansk is characterized by considerable spatial extent of the two dominant centers - Gdańsk and Gdynia. Depending on the concept and criteria adopted delimitation of the agglomeration area, the number of people living inside ranges from approx. 950 thousand. is 1.3 million people, and range in size from approx. 2100 - 3800 km². Among the most important urban centers, without two major, they are Kartuzy, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Tczew, Sopot, Wejherowo and Żukowo. However, the most important issue is the disappearance of boundaries between centers, in particular Pruszcz Gdański or Sopot and Gdańsk, Rumia and Gdynia or Reda. The proximity of the location of cities, reciprocal links, and above all the daily functioning of the agglomeration is characterized by high mobility in moving between the centers, among others jobs, education and local government. Overcoming the boundaries between the cities has become commonplace living agglomeration, therefore, are important determinants of public transport, and in particular the integration of the various subsystems.

Due to historical factors and organizational, the cities belonging to the agglomeration have its own transport systems (transport companies), with personalized tariff and rules of operation. In addition, an important mode of transport in the daily travel within the agglomeration is the urban railway, and so PKP SKM Trójmiasto and put into operation in 2015 the Pomeranian Metropolitan Railway line (PKM). In the Gdańsk agglomeration is functioning many different types of public transport: buses, tramways, trolleybuses, and rail transport. From the organizational, managerial point of view, there are dedicated actors in Gdańsk, Gdynia, Wejherowo, as well as on both railway lines. Moreover, in 2007 it was created Metropolitan Public Transport Association of Gdańsk Bay, the organization which was to integrate different modes of transport, in particular the tariff system.

Lack of success in the field of integration of public transport in the agglomeration hinders the daily functioning of hundreds of thousands of residents and many tourists coming to the Trójmiasto mainly during the summer holidays. Therefore it is an important research topic, which is subject to a detailed analysis in this study. The paper analyzes the legal basis, historical conditions, ownership aspects and organization of urban transport in the agglomeration showing the fields of integration and disintegration of public transport services. Also presented possible scenarios for the development of the integration process of urban transport in the Gdańsk agglomeration.

Słowa kluczowe: aglomeracja gdańska; integracja taryfowa; komunikacja miejska; obszar metropolitalny; transport publiczny; usługi transportowe

Keywords: Gdansk agglomeration; metropolitan area; public transport; tariff integration; transport services; urban transport

■ Marcin Połom – adiunkt w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego. Wcześniej zawodowo związany z Przedsiębiorstwem Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni. Główne zainteresowania naukowe dotyczą transportu miejskiego, w szczególności prace badawcze w zakresie rozwoju i funkcjonowania komunikacji trolejbusowej na świecie, przemian funkcjonowania i eksploatacji proekologicznych, głównie elektrycznych form komunikacji zbiorowej i historii transportu. Autor 100 publikacji naukowych dotyczących transportu miejskiego.

WPROWADZENIE

Transformacja polityczna przełomu lat 80. i 90. XX wieku znacząco wpłynęła na funkcjonowanie wielu sfer gospodarki, w tym także transportu. Zmieniające się uwarunkowania gospodarczo-polityczne zaważyły na finansowaniu komunikacji miejskiej i w wielu przypadkach na jej kondycji, a nawet dalszym funkcjonowaniu. Znacząco rozwinęła się motoryzacja indywidualna konkurując z transportem zbiorowym. Okres ponad 25 lat od transformacji to także czas przeobrażenia polityk transportowych na poziomie krajowym i lokalnym wynikający z przynależności Polski do Unii Europejskiej (UE). Przystąpienie do struktur europejskich otworzyło nowe możliwości finansowania modernizacji i rozwoju miejskich systemów transportowych, w szczególności przyjaznych środowisku. W tym okresie komunikacja miejska w obszarze aglomeracji gdańskiej przeszła znaczącą transformację. Odnowiono floty pojazdów, poszerzono sieć połączeń proekologicznym transportem elektrycznym (tramwajami i trolejbusami), zbudowano nową linię kolei miejskiej (Pomorska Kolej Metropolitalna), a także zadbano o nowoczesne środki informacji pasażerskiej i dystrybucji biletów. Wszystkie te działania miały dwie wspólne cechy – w pozytywnym wymiarze, miały zachęcić mieszkańców aglomeracji do korzystania z transportu zbiorowego, zaś negatywną stroną był brak integracji podejmowanych działań przez poszczególne gminy.

Transport miejski w aglomeracji gdańskiej, ze względu na uwarunkowania historyczne wspomnianej transformacji gospodarczo-politycznej i przeniesienia odpowiedzialności za jego organizację z poziomu centralnego na płaszczyznę lokalnych samorządów uzyskał nowe oblicze, silnie powiązane z organem właścicielskim (gminami). W przypadku obszarów aglomeracyjnych takich jak Trójmiasto miało to kluczowe znaczenie. Dotychczasowy jeden organizator i przewoźnik został podzielony na wiele odrębnych podmiotów. Poszczególne gminy przyjęły odmienne drogi rozwoju podległego im transportu miejskiego,

a tym samym całkowicie zdeintegrowano układ komunikacji miejskiej w obszarze aglomeracji.

W opracowaniu przedstawiono doświadczenia w zakresie integracji metropolitalnej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu miejskiego. Scharakteryzowano organizację transportu od strony taryfowo-funkcjonalnej z nakreśleniem perspektyw rozwoju integracji w perspektywie najbliższych kilku lat.

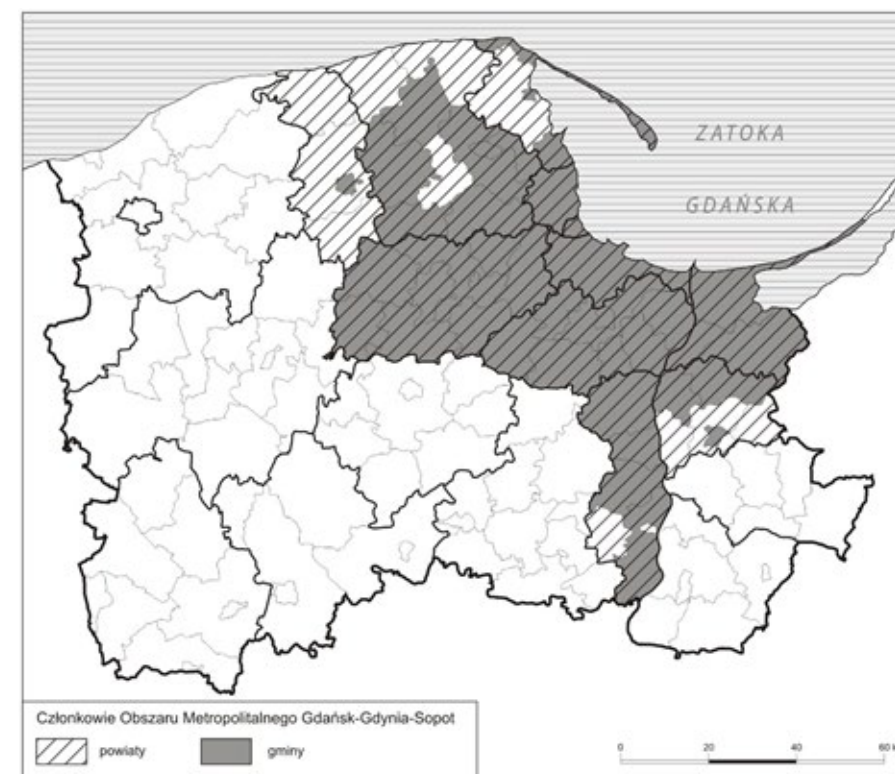
DOŚWIADCZENIA W ZAKRESIE INTEGRACJI METROPOLITALNEJ

Wśród czynników, które wpływały przez kolejne lata na brak umiejętności integracji systemów transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej były przede wszystkim kwestie prawno-finansowe związane z uregulowaniami na poziomie krajowym, ale także silne poczucie lokalnej tożsamości i z niej wynikające decyzje władz miejskich, w szczególności Gdańska i Gdyni. W ostatnich latach przykładem braku umiejętności porozumienia się w zakresie współpracy regionalnej było utworzenie dwóch odrębnych stowarzyszeń metropolitalnych skupionych wokół Gdańska i Gdyni (Tarkowski i in., 2016), które ostatecznie udało się połączyć w 2015 r. w ramach stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot stanowiąc podstawę dalszej integracji i współpracy aglomeracyjnej (por. ryc. 1).

Elementem integrującym transport miejski w aglomeracji gdańskiej powinien stanowić także Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG), który został powołany w marcu 2006 r. i miał przejąć rolę organizatora komunikacji na całym obszarze metropolitalnym. Tak się jednak nie stało przez kolejną dekadę.

Analiza doświadczeń w zakresie procesów integracji w aglomeracji gdańskiej zwraca uwagę na przewagę negatywnych przykładów, świadczących o konkurencji wewnątrzmetropolitalnej. Mimo to, jak zauważa Szymkowska (2014) należy także wskazać na przykłady świadczące o możliwości współpracy na

Ryc. 1. Jednostki samorządu terytorialnego będące członkami Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.



Źródło: Tarkowski i in., 2016.

rzecz lepszego funkcjonowania potencjalnego obszaru metropolitalnego. Wśród pozytywnych przejawów integracji należy m.in. wprowadzenie biletu metropolitalnego, za którego dystrybucję odpowiedzialny jest MZKZG. Mankamentem tego rozwiązania jest stosunkowo słaba sieć jego dystrybucji. Drugim pozytywnym przykładem, także związanym z MZKZG jest możliwość nabycia elektronicznych, jednorazowych biletów ważnych we wszystkich pojazdach świadczących usługi na terenie gmin należących do tego organizatora. Wśród pozostałych inicjatyw Szymkowska (2014) wymienia zintegrowany System Zarządza Ruchem Drogowym „Tristar”, Pomorską Kolej Metropolitalną oraz połączenie lokalnych ścieżek rowerowych we wspólną sieć.

Należy się spodziewać, że w kolejnych latach intensywność współpracy poszczególnych gmin aglomeracji będzie się zwiększała. Czynnikiem wpływającym na ten proces jest powołanie wspólnego stowarzyszenia metropolitalnego, które stanowi podstawę do ubiegania się o środki pomocowe Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Jak zauważa Czepczyński (2014) proces integracji metropolitalnej to wyzwanie stojące zarówno przed społeczeństwami, ale także lokalnymi politykami, związane z pokonywaniem barier zarówno organizacyjnych i prawnych, ale także mentalnych i wyobrażonych. Trójmiasto jest bardzo zróżnicowane wewnętrznie, ale jednocześnie na tyle ze sobą powiązane,

że lepszą drogą rozwoju jest integracja w kierunku metropolii, aniżeli dezintegracja.

ZARYS FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU MIEJSKIEGO W OBSZARZE AGLOMERACJI NA TLE PRZEKSZTAŁCEŃ PRAWNO-ORGANIZACYJNYCH

Transformacja gospodarcza w Polsce, zapoczątkowana przemianą ustrojową w 1989 r., znacząco wpłynęła na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. W *Ustawie o samorządzie terytorialnym*¹ z 8 marca 1990 r. zaspokojenie potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu pasażerskiego uznano jako zadanie własne gminy (Wyszomirski, 1996). Wprowadzona regulacja skutkowałą przeniesieniem odpowiedzialności za organizowanie, zarządzanie i finansowanie komunikacji miejskiej na gminy, zarówno miejskie, jak i położone w sąsiedztwie miast. Istotnym novum było dopuszczenie możliwości powoływania związków gminnych do celów wspólnego wykonywania zadań publicznych, a więc także organizowania komunikacji miejskiej (Wyszomirski, 2010). Wraz z przeniesieniem ciężaru odpowiedzialności za wykonywanie lokalnych przewozów pasażerskich scedowano na gminy majątek przedsiębiorstw komunikacyjnych, który podlegał komunalizacji.

27 maja 1990 r. reaktywowano w Polsce samorząd i od tego czasu stanem faktycznym było przejęcie odpowiedzialności za przedsiębiorstwa transportu miejskiego na obszarze gminy przez władzę lokalną. Jednak dopiero 30 czerwca 1997 r. zaczęła obowiązywać *Ustawa o gospodarce komunalnej*² nakazująca samorządom z mocy prawa przekształcenia przedsiębiorstw komunalnych stosujących przepisy dotyczące przedsiębiorstw państwowych w spółki gminne. Tak więc w okresie ponad siedmiu lat, mimo iż właścicielami operatorów komunikacji stały się sa-

morządy, to spółki działały na podstawie wcześniejszych regulacji prawnych (Sońta, 2012). Zmiany dotyczyły przede wszystkim przedsiębiorstw, które do 30 czerwca 1994 r. nie dokonały dobrowolnych przekształceń. Należy jednak zauważyć, że część firm została przekształcona już wcześniej.

Kolejny okres, od 1 lipca 1997 r. do 3 grudnia 2009 r., obejmował zmiany formy organizacyjno-prawnej funkcjonujących jednostek. Wybór rodzaju prowadzonej restrukturyzacji firm transportu miejskiego należał do jednostek samorządu terytorialnego. Umożliwiono wprowadzenie mechanizmów rynkowych, m.in. za pośrednictwem przekształceń własnościowych, przede wszystkim komercjalizacji i prywatyzacji podmiotów komunalnych. Skala przekształceń w tym okresie była jednak niewielka. Zaledwie 5,8% spółek transportu miejskiego zmieniło formę prawną (Sońta, 2012).

Następna zmiana regulacji prawnych dotyczących statusu przewoźników w transporcie miejskim nastąpiła przez przyjęcie *Ustawy o finansach publicznych* z 27 sierpnia 2009 r.³ Nowe zasady wprowadzały ograniczenie form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych. Ustawa zlikwidowała gospodarstwa pomocnicze i ograniczyła zakres działalności zakładów budżetowych do wąskiego katalogu zadań, m.in. do wykonywania/organizowania lokalnego transportu publicznego.

W wielu miastach na podstawie regulacji prawnych wprowadzanych w latach 90. XX wieku gminy powoływały zarządy transportu miejskiego, w celu oddzielenia funkcji organizatora transportu od funkcji przewoźnika. Nowe podmioty w dziedzinie transportu miejskiego miały za zadanie ustalanie tras przejazdów, opracowywanie rozkładów jazdy, utrzymywanie przystanków komunikacji miejskiej, emitowanie biletów, kontrolę ważności biletów oraz zlecanie wykonywania przewozów komunikacyjnych. Oddzielenie

funkcji zarządcy i przewoźnika położyło kres swoistej sprzeczności, jaka miała miejsce w transporcie miejskim. Samorządy, jako organy właścicielskie spółek transportowych występowały zarówno po stronie interesu przewoźników, jak i po stronie interesu społecznego – mieszkańców.

Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej, przed okresem przemian politycznych, podlegała pod Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku, które składało się z kilku lokalnych zakładów (m.in. w Gdańsku, Gdyni, Tczewie i Wejherowie). Zgodnie z nowymi regulacjami ustawowymi należało dopasować strukturę przedsiębiorstwa wojewódzkiego, należącego do skarbu państwa, do nowych ram prawnych. W 1989 r. decyzją wojewody gdańskiego Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zostało podzielone na lokalne, miejskie zakłady. W Gdańsku, Gdyni, Wejherowie i Tczewie powstały miejskie przedsiębiorstwa, które następnie komunalizowano, czy przekształcono w zakłady budżetowe.

W 1992 r. władze Gdyni jako pierwsze w Polsce⁴ działając w duchu *Ustawy* z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym przeprowadziły przekształcenia organizacyjne transportu zbiorowego i oddzieliły działalność organizatorską od przewozowej powołując Zarząd Komunikacji Miejskiej (ZKM) w Gdyni (Wyszomirski, 2012). Dwa lata od powołania organizatora przewozów utworzono z jedyne przedsiębiorstwa przewozowego, które funkcjonowało jako zakład budżetowy gminy, dwie odrębne spółki prawa handlowego. Pierwszym było Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej, a drugim Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej i Trolejbusowej (później jako Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej – PKM). Założeniem ZKM w Gdyni było zaistnienie konkurencji na rynku przewozów autobusowych. Równolegle do podziału miejskiej spółki komunikacyjnej usługi zaczęli świadczyć inni prze-

woźnicy, np. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wejherowie. Odminną drogę rozwoju przyjęły pozostałe samorządy. W Gdańsku przez większość okresu po transformacji ustrojowej funkcjonowało przedsiębiorstwo pn. Zakład Komunikacji Miejskiej, które było zarówno organizatorem jak i przewoźnikiem komunikacyjnym. Dopiero w lutym 2005 r. Rada Miasta Gdańska powołała odrębnego organizatora transportu w Gdańsku – Zarząd Transportu Miejskiego, który etapami przejmował funkcje należne tego rodzaju podmiotowi.

Efektom okresu przemian gospodarczo-politycznych jest funkcjonowanie na obszarze aglomeracji gdańskiej wielu organizatorów transportu zbiorowego oraz jeszcze większa liczba przewoźników. Poza podmiotami stworzonymi do organizacji transportu w danej gminie (np. ZTM w Gdańsku i ZTM w Gdyni) funkcję organizatora sprawują także w pozostałych gminach jednostki administracyjne (gminne i miejskie). Odrębny system zarządzania dotyczy dwóch linii kolei miejskiej: linia zarządzana przez PKP SKM Trójmiasto i PKM (Kopeć, 2015; 2016).

DEZINTEGRACJA TARYFOWA

Na obszarze metropolii zatoki gdańskiej ze względu na uwarunkowania historyczne i prawne funkcjonowanie zarządów transportu i przewoźników dla odrębnych gmin, istnieje wiele systemów taryfowych, które są niespójne, nie zachodzi w ich przypadku ekwiwalentność wartości biletów, a więc są trudne do zintegrowania.

Przez ostatnią dekadę nad koncepcjami integracji taryfowo-biletowej, jako największej z barier integracji transportu miejskiego w Trójmieście i szerzej w aglomeracji, pracował zespół osób, w szczególności skupiony wokół ZKM w Gdyni i MZKZG (Grzelec, 2009; Grzelec, Kołodziejski, 2008; Kołodziejski, 2014; Koło-

¹ Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95.

² Dz. U. 1997 nr 9 poz. 43 ze zm.

³ Dz. U. 2009 nr 157 poz. 1240.

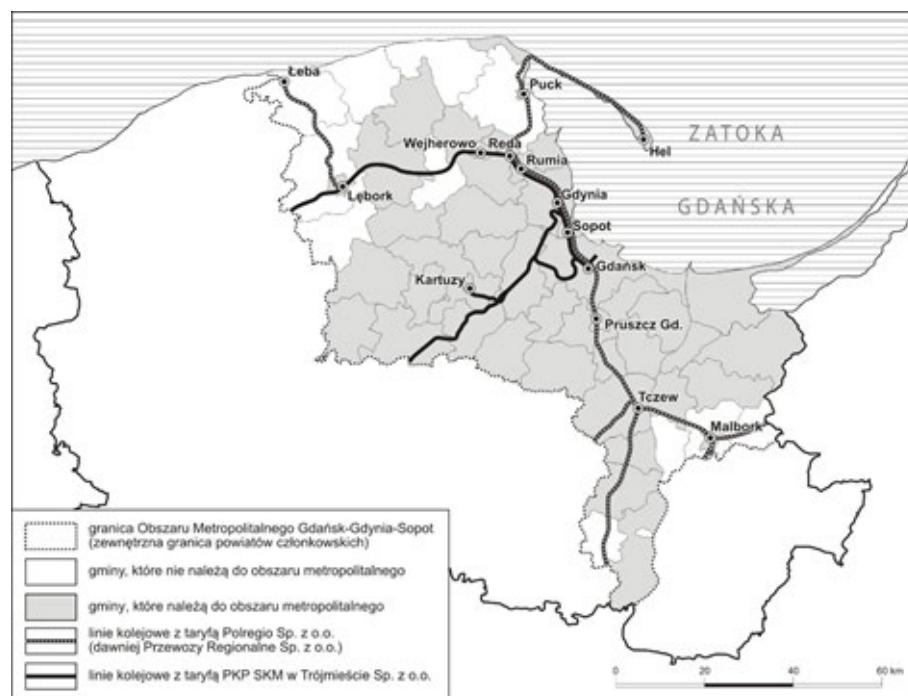
⁴ De facto jako pierwsza uchwałę o powołaniu organizatora przewozów transportu zbiorowego podjęła Rada Miasta Warszawy, ale to w Gdyni Zarząd Komunikacji Miejskiej zaczął funkcjonować zanim zorganizowano tego typu podmiot w stolicy.

dziejski, Pastucha, 2009; Kołodziejski, Wyszomirski, 2004; 2009; 2012). Efektem tych działań jest wypracowanie koncepcji integracji taryfowej transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta (por. Grzelec, Kołodziejski, Wyszomirski, 2015).

Komunikacja miejska funkcjonowała jako wewnętrznie zintegrowana do końca lat 80 XX w., ponieważ jak wcześniej opisano jej organizacją zajmowało się Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku, odpowiedzialne za ten rodzaj komunikacji na terenie całego, ówczesnego województwa gdańskiego. W efekcie nastąpiła dezintegracja taryfowa wywołana przez odmiennie kształtowaną politykę opłat za usługi komunikacji miejskiej (Grzelec, Kołodziejski, Wyszomirski, 2015). Powstały więc niespójne taryfy o odmiennych wartościach i rodzajach bile-

tów, okresach ich ważności. Istotny wpływ na pogłębienie procesu dezintegracji taryfowej było wprowadzenie w Gdańsku taryfy czasowej (w pozostałym obszarze aglomeracji, gminy pozostały przy taryfie jednorazowej). Powołany do życia związek komunikacyjnych całej aglomeracji nie przejął roli organizatora, w głównej mierze przez różnice w poglądach samorządów co do głębokości i sposobów integracji komunikacyjnej. Dodatkowo na obszarze metropolitalnym istotną rolę odgrywa kolej miejska, początkowo linia zarządzana przez PKP SKM w Trójmieście, a od 2015 r. także Pomorska Kolej Metropolitalna, na której PKP SKM w Trójmieście pełni rolę przewoźnika. W obu przypadkach zastosowano odmienną taryfę od istniejących w komunikacji miejskiej tj. klasyczną taryfę kolejową – odcinkową (por. ryc. 2).

Ryc. 2. Przebieg linii kolejowych z zasięgiem obowiązywania taryf na tle Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



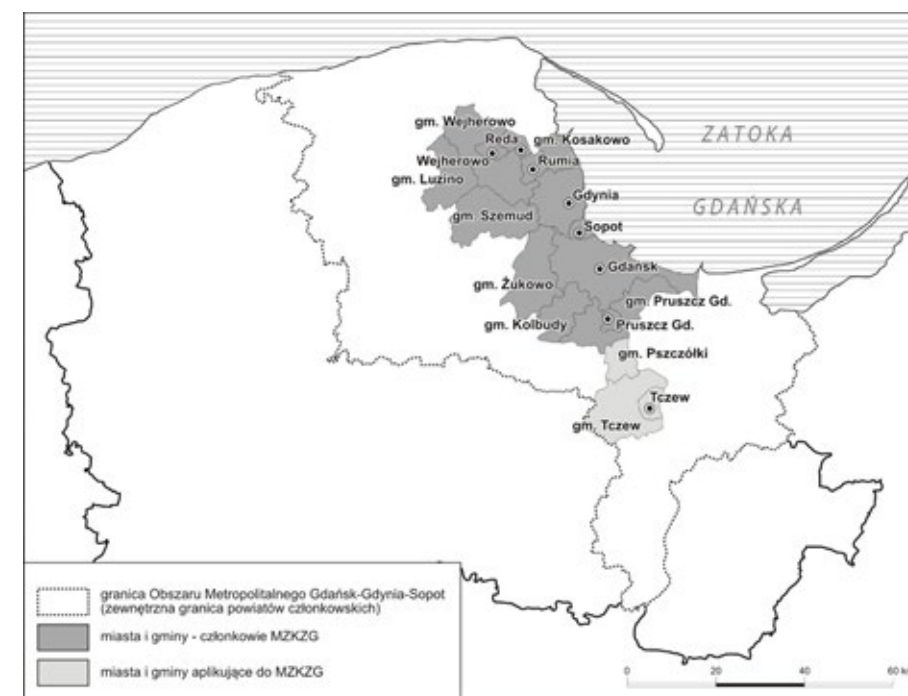
Źródło: opracowanie własne

Istotną rolę w integrowaniu transportu miejskiego powinno ogrywać MZKZG. Dotychczas jego rola sprowadzona została do wprowadzenia biletów metropolitalnych, pełnienia funkcji podmiotu rozliczającego bilety metropolitalne, pełnienia funkcji podmiotu rozliczającego przychody z tych biletów i inicjującego działania w zakresie unifikacji obowiązujących taryf oraz określonych rozwiązań funkcjonalnych (Grzelec, Kołodziejski, Wyszomirski, 2015). Na ryc. 3 zilustrowano zasięg funkcjonowania MZKZG na tle granic Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Z prostej obserwacji wynika, że oba zasięgi się nie pokrywają, co może ponownie skutkować problemami z integracją na poziomie całej metropolii.

Skutecznym, ale niedostatecznie dostępnym i popularnym narzędziem integrującym transport miejski w aglomeracji gdańskiej są wprowadzone w grudniu

2007 r. bilety metropolitalne. Jest to o tyle interesujący przykład integracji, że z sukcesem wprowadzono nowy rodzaj biletów w warunkach odrębnych taryf różnych organizatorów. Bilety metropolitalne zostały wprowadzone w trzech wariantach, różniących się zakresem usług transportu zbiorowego. Taryf metropolitalna przewiduje bilety: metropolitalne (dzięki którym można skorzystać z przejazdów wszystkich organizatorów, tj. ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo oraz PKM i PKP SKM w Trójmieście, a także Polregio (dawniej jako Przewozy Regionalne) na obszarze od Luzina do stacji Ciepłowo oraz od stacji Babi Dół do stacji Gdynia Główna. Następny rodzaj biletów to taryfa kolejowo-komunalna, która uprawnia do korzystania z usług wybranego organizatora transportu miejskiego oraz kolei. Trzecia taryfa – komunalna umożliwia skorzystanie z przejazdów pojazdami trzech organizatorów komunikacji miejskiej (ZTM,

Ryc. 3. Członkowie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

ZKM i MZK). Na rycinie 4 zaznaczono wszystkie rodzaje taryf obowiązujących w obszarze funkcjonowania MZKZG, ukazując proces integracji organizatorów transportu miejskiego przez funkcjonowanie biletów taryfy metropolitalnej.

DEINTEGRACJA FUNKCJONALNA TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Procesem towarzyszącym dezintegracji taryfowej w aglomeracji gdańskiej jest także dezintegracja funkcjonalna, rozumiana jako odmienność wizerunkowa taboru komunikacyjnego i informacji pasażerskiej. Wydaje się, że bez względu na sposób organizacji transportu miejskiego w gminach aglomeracji gdańskiej ta kwestia jest stosunkowo najłatwiejsza do rozwiązania i zależna wyłącznie od decyzji politycznych, a mimo to dotychczas nie została rozwiązana.

Biorąc za przykład miasta ze zintegrowaną na dużym obszarze komunikacją publiczną np. Warszawę, Berlin czy Sztokholm zachodzi tam także regulacja wizerunkowa wynikająca z dwóch powodów. Pierwszy z nich dotyczy komunikowania się z pasażerami, jednakowo pomalowane pojazdy na obszarze całej aglomeracji przemawiają do świadomości społeczeństwa i sygnalizują, że dany pojazd to element transportu miejskiego aglomeracji, w którym pasażer spotka mniej więcej jednakowy poziom usług, tę samą taryfę itp. Drugi powód dotyczy organizacji transportu. Jednakowe barwy pojazdów komunikacji miejskiej ograniczają koszty funkcjonowania przewoźników, a tym samym umożliwiają mu korzystanie z tych samych pojazdów w różnych obszarach aglomeracji nawet w przypadku braku integracji taryfowej przy wielu organizatorach transportu tak jak ma to miejsce w Trójmieście. Poza kwestią wizerunku

zewnątrznego pojazdów takie samo odniesienie jest do informacji pasażerskiej, w tym rozkładów jazdy, komunikatów, schematów tras.

W aglomeracji gdańskiej dotychczasowe doświadczenia w zakresie integracji funkcjonalnej są niewielkie. Wśród wprowadzonych zasad, które należy ocenić pozytywnie jest brak duplikowania numerów linii komunikacyjnych w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, aczkolwiek ta zasada nie dotyczy już pozostałych gmin na obszarze aglomeracji. Pozostałe kwestie pozostają w gestii organizatorów i samorządów, co w konsekwencji doprowadziło do sytuacji, że pasażerowie odbywający podróż np. z Gdańska do Gdyni lub Wejherowa napotykają w trakcie podróży na wiele rodzajów informacji pasażerskiej i pojazdy niejednorodnie pomalowane. Ilustrując to zjawisko jeden z przewoźników świadczących usługi w różnych obszarach aglomeracji na zlecenie ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo (Gryf Kartuzy) operuje pojazdami w trzech różnych barwach bez możliwości ich podmiany na inne w sytuacjach awaryjnych.

Ze względu na lokalną tożsamość i nawiązanie kolorami pojazdów komunikacji do barw miast najprostszą drogą likwidacji tej dysfunkcji funkcjonalnej jest wprowadzenie jednolitego schematu malowania dla całej aglomeracji, który nawiązywałby do całego regionu np. Kaszub. Rozważyć należałoby także możliwość pozostawienia w indywidualnych barwach tramwajów i trolejbusów, których sieci połączeń dotyczą jednej, maksymalnie dwóch jednostek administracyjnych, co obniżyłoby koszty zmian wizerunku.

Jako pewną próbę integracji wizerunkowej należy ocenić działania władz samorządu województwa pomorskiego, które podjęły decyzję o biało-czerwono-szarym schemacie malowania składów kolejowych należących do samorządu, w tym kursujących po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Niestety w ślad za tym rozwiązaniem nie poszły decyzje PKP SKM w Trójmieście (choć jest przewoźnikiem na linii PKM!) i na drugiej linii kolei miejskiej wprowadzono dwie nowe jednostki w zmodernizowanym schema-

cie dotychczasowego malowania funkcjonującego u tego przewoźnika (żółto-niebieskim).

PODSUMOWANIE

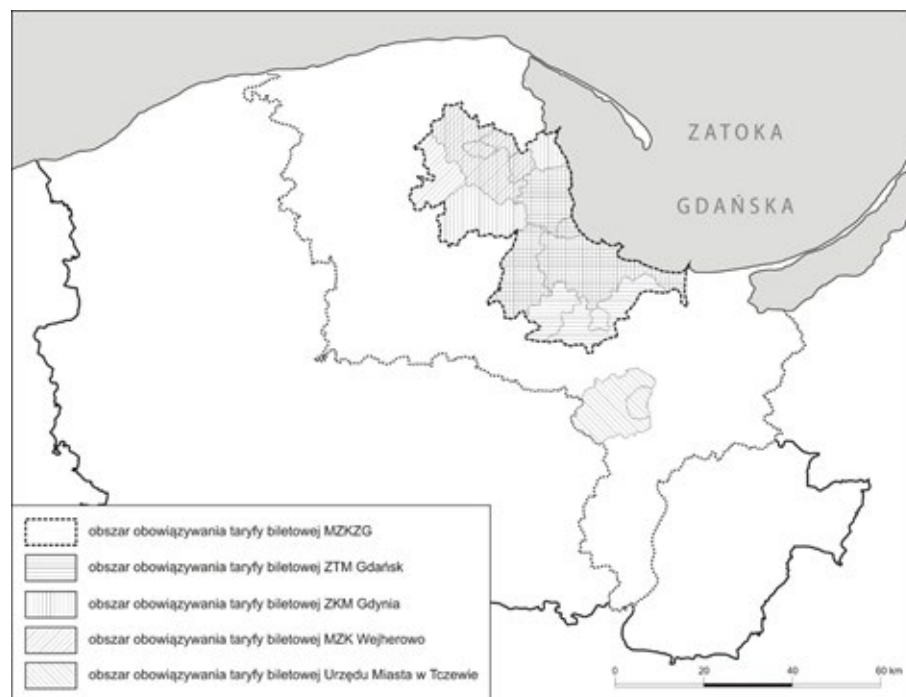
Integracja transportu miejskiego ma szczególne znaczenie w obszarach silnie powiązanych funkcjonalnie. Trójmiasto, a także szerszy obszar aglomeracyjny Gdańska wykazuje bardzo bliskie powiązania co przejawia się codzienną mobilnością mieszkańców. Integracja taryfowa, a w przyszłości także funkcjonalna, stanowi ważny element wspierający mobilność mieszkańców aglomeracji, ułatwiający funkcjonowanie całego obszaru za sprawą przeniesienia ciężaru codziennych dojazdów do pracy, miejsc nauki itp. z transportu indywidualnego na zbiorowy.

Brak wspólnej, prostej i czytelnej taryfy komunikacyjnej we wszystkich gminach obszaru metropolitalnego oraz obowiązujących na dwóch liniach kolei miejskiej nie prowadzi do integracji i nie zachęca do korzystania z multimodalnych dojazdów (Łada, 2015).

Jak zauważają Grzelec, Kołodziejski i Wyszomirski (2015) problematyka integracji taryfowej miejskiego transportu zbiorowego dotyczy powiązanych ze sobą obszarów, obsługiwanych jednocześnie przez co najmniej dwóch organizatorów, gdy ich oferty są względem sieci substytucyjne i komplementarne. Obszar aglomeracji gdańskiej spełnia te przesłanki. Wprowadzenie spójnego systemu biletowo-taryfowego prowadzi do zwiększenia zainteresowania transportem miejskim wśród mieszkańców. Integracja taryfowa może mieć zróżnicowany zakres, ale działania powinny zmierzać do jak najgłębszej integracji w tym zakresie.

Poza wprowadzeniem taryfy metropolitalnej, za którą odpowiada MZKZG nie poszerzono integracji o kolejne elementy. Nałożenie na siebie dość skomplikowanych systemów (w Gdańsku taryfa czasowa z odstępstwami, w Gdyni taryfa jednor przejazdowa z odstępstwami, na liniach kolejowych taryfa odcinkowa) może pogłębiać niechęć mieszkańców do

Ryc. 4. Zasięgi obowiązywania taryf lokalnych zarządów transportu w ramach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



Źródło: opracowanie własne

transportu, ale także turystów, którzy w przypadku Trójmiasta stanowią ważnych użytkowników transportu w okresie letnich wakacji. Przykładem szczególnie jest Sopot, który nie posiada własnego podmiotu organizującego transport, ani przewoźników. Jednak jako ważna destynacja turystyczna, odwiedzany przez setki tysięcy osób w lipcu i sierpniu może mieć szczególnie trudne doświadczenia w zakresie braku integracji. Za sprawą podziału obsługi komunikacyjnej Sopotu na część obsługiwaną przez ZTM w Gdańsku i część obsługiwaną przez ZKM

w Gdyni na jednym przystanku komunikacji miejskiej spotykają się dwa pojazdy odmiennie pomalowane, o odmiennych taryfach biletowych. Na tym samym przystanku można odnaleźć rozkłady jazdy i informacje taryfowe o odmiennym wyglądzie.

Należy mieć nadzieję, że zawiązanie wspólnego stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie sprzyjał integracji taryfowo-biletowej. Wpływ na ten proces powinny mieć także środki unijne, które ułatwią sfinansowanie całego procesu.

LITERATURA

Czepczyński M. (2014). *The Making of the Gdańsk Metropolitan Region. Local Discourses of Identities, Powers, and Hopes*. *Quaestiones Geographicae*, 33(4), 57-66.

Grzelec K. (2009). *Wybrane aspekty integracji transportu miejskiego w metropolii Zatoki Gdańskiej jako instrumentu polityki transportowej zrównoważonego rozwoju na obszarach zurbanizowanych*, Transport Miejski i Regionalny, 7-8, 23-26.

Grzelec K., Kołodziejski H. (2008). *Proces integracji transportu miejskiego w Metropolii Zatoki Gdańskiej*, Transport Miejski i Regionalny, 4, 9-12.

Grzelec K., Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2015). *Koncepcja integracji taryfowej transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. *Ekonomika Transportu i Logistyka*, 57, 133-210.

Kołodziejski H. (2014). *Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni jako uczestnik integracji taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej*. Transport Miejski i Regionalny, 4, 46-52.

Kołodziejski H., Pastucha E. (2009). *Wprowadzenie zintegrowanych biletów na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej*. Transport Miejski i Regionalny, 5, 30-35.

Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2004). *Bariera w integracji zbiorowego lokalnego transportu z regionalnym*. Transport Miejski i Regionalny, 10, 2-6.

Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2009). *Proekologiczne rozwiązania w kierunku zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego na przykładzie metropolii Zatoki Gdańskiej*. Transport Miejski i Regionalny, 7-8, 33-38.

Kołodziejski H., Wyszomirski O. (2012). *Finansowanie zintegrowanych systemów taryfowo biletowych na przykładzie Metropolii Zatoki Gdańskiej*, TTS Technika Transportu Miejskiego, 11-12, 74-80.

Kopeć K. (2015). *Pomorska Kolej Metropolitalna jako nowy element kształtowania komunikacji w aglomeracji gdańskiej*, Logistyka, 3, 5205-5215.

Kopeć K. (2016). *Kształtowanie systemu transportowego miasta w celu osiągnięcia wysokiej jakości życia mieszkańców. Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 12, 665-669.

Łada M. (2015). *Integracja taryfowa w obszarach metropolitalnych jako istotny element kształtowania oferty transportu zbiorowego*, Transport Miejski i Regionalny, 11, 26-31.

Sońta W. (2012), *Zmiany organizacyjno-prawne przedsiębiorstw transportu miejskiego*,

Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, nr 12, s. 28-32.

Szmytkowska M. (2014). *Potencjał trójmiejskiej przestrzeni metropolitalnej – pola integracji i dezintegracji*. *Studia Miejskie*, 13, 27-36.

Tarkowski M., Palmowski T., Kopeć K., Wendt J. (2016). *Gdynia w Unii Europejskiej. Konkurencyjność gospodarki*. Gdańsk – Pelplin: Wydawnictwo Bernardinum.

Wyszomirski O., 1996, *Restrukturyzacja komunikacji miejskiej w Polsce. Zakres, założenia i efekty*, Transport Miejski, nr 8, s. 10-14

Wyszomirski O., 2010, *Restrukturyzacja transportu zbiorowego w Polsce w latach 1990-2010*, Transport Miejski i Regionalny, nr 5, s. 7-12

Wyszomirski O., 2012, *Dwadzieścia lat funkcjonowania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni*, Transport Miejski i Regionalny, nr 8, s. 4-12.

Problemy planowania rozwoju systemu transportowego w obszarach metropolitalnych – przykład Obszaru Metropolitalnego G-G-S

Problems of planning development of the transport system in metropolitan areas on the example of the Gdansk-Gdynia-Sopot metropolitan area

Problemy rozwoju systemów transportowych w metropoliach wynikają ze specyfiki tych obszarów, ich skali i struktury przestrzennej. Obszary te charakteryzują się dużą wewnętrzną integracją funkcjonalną oraz dobrze rozwiniętą siecią transportową. Dynamicznie rozwijające się obszary metropolitalne mają odrębne systemy zarządzania finansami, rozwiązania prawne oraz administrację, a także własne organy planowania i zarządzania, które mogą dokonywać zmian jakościowych, w tym w zakresie rozwoju systemów transportowych. Brak tych systemów i organów powoduje problemy w transporcie i zbyt wolne tempo zmian jakościowych. Pomimo skoku cywilizacyjnego dokonanego w ostatnim dziesięcioleciu w zakresie planowanych inwestycji transportowych, cały system transportowy naszej metropolii ma wiele słabych stron. W artykule przedstawiono problemy planowania rozwoju systemu transportowego w obszarach metropolitalnych na przykładzie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

The problems of the development of transport systems in metropolitan areas arise from the specific features of this area, its scale and spatial structure. These areas are characterized by a large scale of internal functional integration (strong functional links) and a well-developed transport network. The rapidly developing metropolitan areas have a distinct system of financial and legal and administrative management and their own planning and management bodies capable of making qualitative changes, including in the development of transport systems. The lack of these systems and bodies is causing problems in transport operations in metropolitan areas and too slow pace of qualitative changes. Despite the civilizational leap that has been made in the last decade in the field of planned transport investments, the whole transport system has many weak points. The paper presents problems of planning development of the transport system in metropolitan areas on the example of the Gdansk-Gdynia-Sopot metropolitan area.

Słowa kluczowe: planowanie transportu, strategia rozwoju, metropolia

Keywords: transport planning, development strategy, metropolity

■ Doc. dr Lech Michalski, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Katedra Inżynierii Drogowej i Transportowej - ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk, michal@pg.edu.pl, specjalista w zakresie planowania rozwoju transportu, integracji transportu, bezpieczeństwa ruchu.

■ Mgr Krystian Birr, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Katedra Inżynierii Drogowej i Transportowej - ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk, krystian.birr@pg.edu.pl, specjalista w zakresie modelowania podróży, planowania rozwoju transportu, organizacji i zarządzania transportem zbiorowym.

WPROWADZENIE

Problemy rozwoju systemów transportowych w obszarach metropolitalnych wynikają ze specyficznych cech tego obszaru, jego skali i struktury przestrzennej. Z morfologicznego punktu widzenia definicja obszaru metropolitalnego nie jest jednoznaczna, nie mniej można przyjąć, że jest to wielkomiejski obszar osadniczy obejmujący strefę o znacznym bezpośrednim zasięgu codziennego oddziaływania (miejsca pracy, nauki i zamieszkania) oraz tereny potencjalnych możliwości rozwojowych, w którym zachodzi proces metropolizacji i występuje duże nagromadzenie działalności uzupełniających metropolitalne funkcje ośrodka centralnego. Wyróżnia się dużą skalą wewnętrzną integracji funkcjonalnej (silnych powiązaniach funkcjonalnych) i dobrze rozwiniętą siecią transportową. Powstawanie obszaru metropolitalnego jest konsekwencją rozwoju funkcji metropolitalnych, czemu towarzyszy migracja ludności i przenoszenie działalności gospodarczej na peryferia dotychczasowych skupisk miejskich¹. Na świecie intensywnie rozwijające się obszary metropolitalne mają wyodrębniony system zarządzania finansowego i prawno-administracyjnego oraz własne organy planowania i zarządzania zdolne do wprowadzania zmian o charakterze jakościowym, także w rozwoju systemów transportowych. Brak tych systemów i organów są przyczyną problemów w funkcjonowaniu transportu w obszarach metropolitalnych i zbyt wolnego tempa jakościowych zmian. Dotyczy to wielu tworzących się w Polsce obszarów metropolitalnych, w tym

Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot.

Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot (OM G-G-S) z jego miastami centralnymi (Gdańsk, Sopot, Gdynia) jest geograficznie i historycznie ukształtowanym węzłem transportowym na skrzyżowaniu europejskich szlaków transportowych. Liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi ponad połowę (65%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 8 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu. W ocenie struktury przestrzennej OM G-G-S z punktu widzenia funkcjonowania transportu należy stwierdzić, że:

- rozmieszczenie obszarów mieszkaniowych, miejsc pracy i nauki tworzy zapotrzebowanie na podróże, głównie do centrum OM G-G-S o skali wymagającej wysokiej sprawności infrastruktury i form organizacyjnych,
- porty morskie i przemysłowo-usługowe obszary około portowe są głównymi źródłami i celami przewozów towarów, wymagające nowoczesnego zaplecza logistycznego, infrastrukturalnego i organizacyjnego,
- obszary rozmieszczone wzdłuż pobrzeża Morza Bałtyckiego i na obszarze Pojezierza Kaszubskiego są głównymi kierunkami ruchu turystycznego mieszkańców metropolii, regionu, kraju i turystów zagranicznych, wymagające sprawnej obsługi transportowej i dobrego zaplecza informacyjnego.

Pomimo cywilizacyjnego skoku, który w ostatniej dekadzie dokonano w zakresie realizacji planowanych inwestycji transportowych, cały sys-

¹ Markowski T., Marszał T.: Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Warszawa 2006. ISBN 83-89693-16X

tem transportowy ma wiele słabych elementów, do których zaliczają się:

- brak spójności sieci transportowej wynikający nie tylko z braku wysokosprawnych odcinków w sieci drogowej, ale także z niewłaściwej jej struktury funkcjonalno-technicznej, rozbieżności pomiędzy klasami nominalnymi i rzeczywistymi, braku regulacji dostępności,
- brak odpowiedniej do potrzeb integracji między poszczególnymi podsystemami transportu w OM G-G-S, słabe tempo rozwoju węzłów przesiadkowych, niepełna integracja biletowo-taryfowa, zbyt mała rola roweru, jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych,
- słaba dostępność transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem OM G-G-S oraz zbyt niska jakość usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem a pozostałymi gminami w jego otoczeniu, małe wykorzystanie akwenów wodnych w przewozach pasażerskich,
- brak wspólnych działań w OM G-G-S, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,
- niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),
- dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.

STRUKTURA PRZEWÓZÓW O CHARAKTERZE METROPOLITALNYM

Pod względem wykorzystania środka transportu na obszarze metropolitalnym w Trójmieście występuje największy udział w podróżach ma transport indywidualny samochodowy (41%), nato-

miast udział pozostałych gałęzi transportu w realizacji podróży wynosi: 32% transport zbiorowy, 21% przemieszczenia piesze, 6% transport rowerowy. W przypadku mieszkańców obszaru poza Trójmiastem udział podróży transportem zbiorowym jest znacznie mniejszy (18%) (Rys. 1).

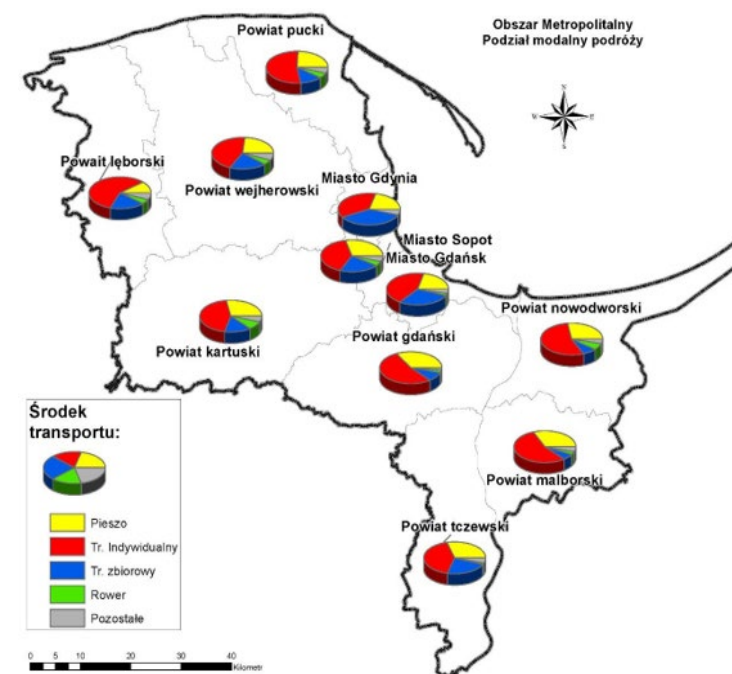
Połowa podróży wykonywanych przez mieszkańców obszaru metropolitalnego, to podróże między domem, a celami innymi niż praca i nauka. Spośród podróży pasażerskich największą ich liczbę odnotowano w podróżach związanych z miastami, a szczególnie z Trójmiastem. Analiza więzby podróży wykonanej na podstawie przeprowadzonych badań w ramach opracowania Planu transportowego dla województwa pomorskiego² oraz Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta wskazuje, że spośród wszystkich relacji podróży w OM G-G-S największy potok podróżnych występuje pomiędzy miastami wchodzącymi w skład Trójmiasta. Duży udział w podróżach do Trójmiasta mają gminy: Tczew, Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Wejherowo, Kartuzy, Kościerzyna (Rys. 2).

Przeprowadzone analizy i studia diagnostyczne wskazują na niekorzystne tendencje

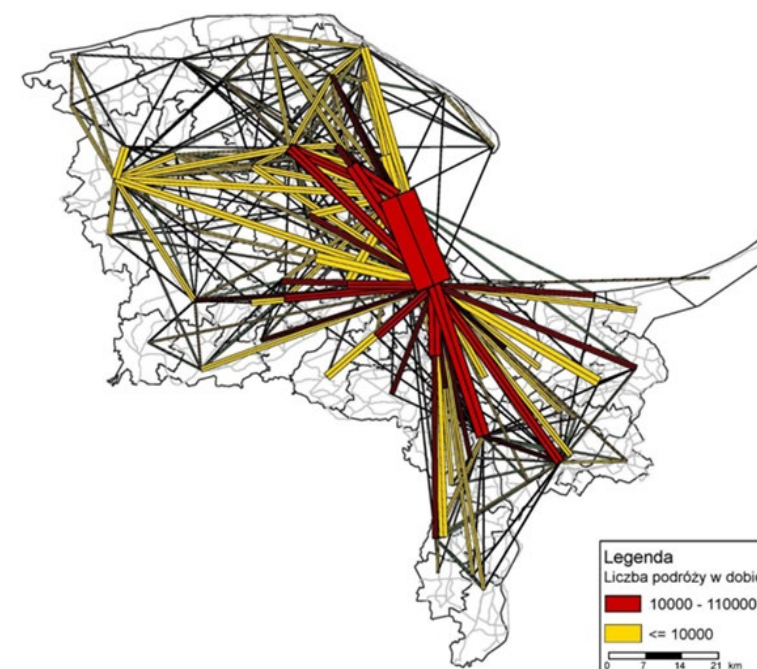
w funkcjonowaniu i rozwoju transportu w OM do 2030 r., charakteryzujące się:

- zwiększeniem liczby podróży spowodowane ogólnym wzrostem ruchliwości mieszkańców,
- zwiększeniem długości podróży w rezultacie zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru metropolitalnego (wynikającym z pogłębiającego się procesu suburbanizacji),
- wzrostem udziału samochodów osobowych w realizacji podróży w rdzeniu metropolii oraz z i do rdzenia metropolii.

Rys. 1 Struktura udziału środków transportu w przewozach pasażerskich w powiatach



Rys. 2 Struktura przestrzenna podróży (więzba podróży) w OM G-G-S



² Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego

Łagodzenie negatywnego oddziaływania tego zjawiska możliwe jest poprzez:

- ograniczenia popytu na podróże lub ich długości;
- racjonalnego wykorzystania środków transportowych w przewozach i podróżach ponadmetropolitalnych, metropolitalnych i gminnych przy ustalonym popycie na podróże.

Ograniczenie popytu na podróże stanowi podstawę zarządzania mobilnością. Głównymi działaniami wykorzystywanymi tutaj są działania planistyczne i zarządzanie mobilnością. Narzędzia planistyczne umożliwiają zredukowanie potrzeb transportowych (w tym ograniczenie liczby podróży i ograniczenie długości podróży), poprzez stymulowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego. W tym celu pożądana jest integracja procesu planowania i rozwoju systemu transportowego. Zarządzenie mobilnością w zakresie ograniczenia popytu to przede wszystkim przygotowanie i wdrażanie planów mobilności oraz promowanie nowej kultury mobilności.

Racjonalizacja wykorzystania środków transportu wymaga:

- stworzenia warunków do podejmowania racjonalnych wyborów transportowych poprzez rozwój infrastruktury transportowej umożliwiającej efektywną realizację podróży wybranym środkiem transportu oraz pozwalającej na sprawne łączenie środków transportu w realizacji łańcucha podróży intermodalnych,
- zarządzania mobilnością ukierunkowaną na kształtowanie zachowań transportowych sprzyjających racjonalnym wyborom transportowym.

SYSTEM PLANOWANIA

Rzeczony system transportu w OM G-G-S do roku 2030 jest przedmiotem ustaleń w kilku do-

kumentach programowo-planistycznych o różnym statusie formalnym

i formułowanych z punktu widzenia różnych celów. Spójność tych ustaleń jest niezbędna dla kreowania uporządkowanego i jednolitego przekazu na temat tego, w jakim kierunku powinien się rozwijać metropolitalny system transportowy, jakie są potrzeby transportowe oraz rzeczywiste możliwości ich realizacji. Szczegółnej koordynacji wymagały zapisy dokumentów sporządzane przez różne instytucje, głównie:

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa pomorskiego, który formułuje kierunki rozwoju infrastruktury transportowej OM G-G-S z punktu widzenia ładu przestrzennego i polityki przestrzennej województwa pomorskiego, Gdańsk 2016,
- Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030, w której kierunki rozwoju systemu transportu są jednym z uwarunkowań dalszego rozwoju OM G-G-S, Gdańsk 2016,
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”, Zarząd Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2013,
- Strategia realizacji systemu tras rowerowych dla Gdańska (SR STER), Gdańsk lipiec 2013,
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa pomorskiego do roku 2025, Gdańsk 2014,
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin obszaru metropolitalnego,
- Strategie rozwoju Portu Morskiego Gdańsk, Portu Morskiego Gdynia, Portu Lotniczego w Gdańsku,
- Program Operacyjny Mobilny Gdańsk, będący częścią Strategii Miasta Gdańska do 2015 roku.

Korzystną okolicznością dla koordynacji był fakt sporządzania w/w dokumentów w zbliżonym okresie oraz wykorzystanie trójmiejskich zale-

czeń eksperckich w bieżących pracach koncepcyjnych, konsultacjach i seminariach. Prowadzenie prac planistycznych i podejmowanie racjonalnych decyzji strategicznych w zakresie rozwoju systemu transportowego wymaga zastosowania nowocześniejszych narzędzi i stworzenia transportowego modelu symulacyjnego dla OM G-G-S. Pierwszy taki model zbudowano na bazie programu VISUM firmy PTV z zastosowaniem klasycznego podejścia czterostopniowego modelu ruchu. Do budowy modelu wykorzystano dostępny zbiór danych będących w posiadaniu Samodzielnego Referatu analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni, Wydziału Edukacji Urzędu Miasta Gdyni, Wydziału Infrastruktury Urzędu Miasta Gdyni, Biura Planowania Przestrzennego miasta Gdynia, Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej, Politechniki Gdańskiej, Zarządu Komunikacji Miejskiego w Gdyni, Biura Rozwoju Gdańska, Zarządu Dróg i Zieleni miasta Gdańska, Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku danych GUS oraz innych instytucji.

Transportowy model podróży OM G-G-S pozwala na prowadzenie studiów i analiz dotyczących:

- Prac prognostycznych oraz analiz operacyjnych w sieci transportu indywidualnego i zbiorowego.
- Optymalizacji rozbudowy sieci transportowej umożliwiającej wyznaczenie hierarchii ważności poszczególnych inwestycji drogowych oraz uzyskanie maksymalnych korzyści z ich budowy.
- Budowy scenariuszy zarządzania ruchem w przypadku wystąpienia incydentów, robót drogowych, imprez masowych oraz planowanie tras (linii) lub zmian tras (linii) pojazdów transportu zbiorowego wraz z możliwością analizy zmian w rozkładzie jazdy.
- Dostarczenia danych do prognozowania wpływu transportu na środowisko: analizy hałasowej, emisja spalin.

- Dostarczenia danych do analiz mikrosymulacyjnych dla wybranych fragmentów obszaru miasta, pozwalających na szczegółową analizę warunków ruchu.
- Przygotowania strategii zarządzania transportem indywidualnym i zbiorowym.

INTEGRACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zarządzanie transportem zbiorowym w OM opiera się na modelu rozdzielania funkcji organizatora i realizatora przewozów. Funkcje organizatorskie są realizowane w różnym zakresie przez poszczególnych organizatorów transportu. W Obszarze Metropolitalnym funkcjonują czterech organizatorów komunalnych (w Gdańsku, Gdyni, Tczewie i Wejherowie), co nie sprzyja integracji transportu zbiorowego. Słabe strony ich działalności związane są przede wszystkim z ograniczeniami będącymi rezultatem nieefektywnych form organizacyjno-prawnych obu podmiotów. Forma organizacyjna jednostki budżetowej uznawana jest powszechnie za nieefektywną i nieadekwatną do funkcji realizowanych przez zarządy transportu, zwłaszcza tych, które mają profil rynkowy. Koncepcja powołania w metropolii jednego organizatora transportu publicznego poprzez połączenie zarządów w Gdańsku i Gdyni oraz przejęcie przez nowy podmiot funkcji organizatorskich realizowanych przez Urząd Miasta w Wejherowie, MZK w Wejherowie i docelowo także Urząd Miasta w Tczewie, nie została dotychczas zrealizowana. Dodatkowym wyzwaniem w zakresie integracji transportu zbiorowego w OM jest funkcjonowanie SKM w Trójmieście jako operatora, który rynkowo powiązany jest z transportem miejskim, natomiast organizacyjnie z Urzędem Marszałkowskim, który pełni w stosunku do SKM oraz Przewozów Regionalnych rolę organizatora przewozów. Ze względu na specyfikę ruchu kole-

jowego także funkcja nadzoru i regulacji ruchu jest realizowana przez organizatora (Urząd Marszałkowski) ale odrębny podmiot.

Urząd Marszałkowski jest także organizatorem przewozów regionalnego pasażerskiego transportu drogowego. Dotychczasowe doświadczenia w zakresie organizacji transportu regionalnego kolejowego i drogowego, zasady integracji tego transportu i założenia planu zintegrowanego rozwoju transportu publicznego wskazują na celowość powołania regionalnego zarządu transportu publicznego. Plany powołania takiej jednostki zawiera Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze. Utworzenie metropolitalnego zarządu transportu i regionalnego zarządu transportu należy uznać za działania pożądane, sprzyjające integracji transportu zbiorowego w obszarze MT.

Efektywności systemu zarządzania nie sprzyja także obecna struktura własnościowa SKM w Trójmieście. Ponad 64% udziałów tego operatora posiadają PKP S.A. i Skarb Państwa. Stwarza to pole do potencjalnych konfliktów interesów w grupie właścicielskiej, zwłaszcza w zakresie realizacji usług użyteczności publicznej.

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej doprowadził do integracji biletowej poprzez wprowadzenie biletu metropolitalnego, obowiązującego obecnie na obszarze 14 miast i gmin. Integracja biletowa objęła usługi organizatorów: ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i operatorów MZK Wejherowo, PKP SKM w Trójmieście i Przewozów Regionalnych. Jednocześnie bilet metropolitalny jest honorowany przez przewoźników kolejowych jako wynik działania Samorządu Województwa Pomorskiego i na podstawie umów ramowych i rocznych zawieranych przez tego organizatora transportu.

Barierą dla pełnej integracji taryfowo-biletowej na obszarze metropolitalnym jest obecny stan

prawny, dotyczący refundacji ulg i zróżnicowany zakres ulg w transporcie miejskim, kolejowym i regionalnym transporcie drogowym. Obowiązujące zasady refundacji ulg, wskazują jako beneficjanta wyłącznie operatorów (przewoźników). W transporcie regionalnym występuje pięć poziomów ulg, tj. 100%, 95%, 78%, 49% i 37%, natomiast w transporcie lokalnym, pomimo formalnych możliwości stosowania wielu poziomów ulg, powszechnie stosowane są ulgi 100% i 50%, co nie sprzyja integracji oferty.

Przedstawione powyżej bariery są istotnym problemem w zakresie planowania rozwoju zintegrowanego i przez to atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego w metropolii i całym województwie.

KIERUNKI DZIAŁAŃ

Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania procesu metropolizacji w obszarze OM G-G-S, można określić główne kierunki rozwoju systemu transportowego, polegające na:

- poprawie zewnętrznej dostępności transportowej obszaru metropolitalnego,
- wzmacnianiu wewnątrzregionalnych powiązań transportowych obszaru metropolitalnego poprawiających jego spójność przestrzenną,
- kształtowaniu warunków rozwoju sprawnego i efektywnego transportu zbiorowego,
- usprawnieniu powiązań węzłów multimodalnych z infrastrukturą dostępności zewnętrznej warunkującej rozwój węzła transportowo-logistycznego w obszarze metropolitalnym.

Na ich podstawie można wskazać kilka fundamentalnych i specyficznych dla OM G-G-S zasad, wspierających podnoszenie jakości metropolitalnego systemu transportowego, a mianowicie:

1. Zasada koncentrowania rozwoju sieci transportowej w metropolitalnych korytarzach

transportowych (pucki, lęborski, kartusko-koscierski, tczewski, żuławski) obejmującego priorytetowe działania, służące poprawie powiązań rdzenia obszaru metropolitalnego z jej otoczeniem funkcjonalnym oraz tworzeniu warunków dla rozwoju wielomodalnych przewozów osób i towarów;

2. Zasada zróżnicowania zintegrowanej polityki transportowej w stosunku do rdzenia i pozostałych stref obszaru metropolitalnego w zakresie:

- roli transportu zbiorowego,
- narzędzi regulowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczby miejsc postojowych i miejsc parkowania, organizacji parkingów i miejsc postojowych, odpłatności za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych) i ciężarowych,
- lokalizacji określonych elementów infrastruktury transportowej (węzłów i przystanków przesiadkowych transportu zbiorowego, parkingów P&R, B&R, K&R, centrów logistycznych).

3. Zasada kształtowania podstawowego układu drogowego w rdzeniu obszaru metropolitalnego w oparciu o rusztowy układ tras przebiegających:

- południkowo (na kierunku północ-południe), który tworzą: Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (droga nr S7), Obwodnica Zachodnia Trójmiasta (droga nr S6), Trasa Średnicowa (droga nr 468) wspomagana przez pozostałe, równoległe elementy głównego korytarza transportowego lokalizowane przy terenach PKP (Droga Czerwona),
- równoleżnikowo (na kierunku wschód – zachód), który tworzą: Obwodnica Południowa Gdańska (droga nr S7), ciąg ulic: ul. Armii Krajowej (droga nr 501) i ul. Kartuska w Gdańsku, Trasa Słowackiego (droga nr 472) w Gdańsku, ciąg ulic: Nowa Spacero-

wa i Nowa Kielnieńska (droga nr 218) w Gdańsku, ciąg ulic: ul. Wielkopolska i ul. Chwaszczyńska (droga nr 474) w Gdyni, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni,

4. Zasada kształtowania zintegrowanej sieci metropolitalnego transportu zbiorowego w oparciu o transport szynowy i system dowozu pasażerów środkami transportu autobusowego, trolejbusowego, tramwajowego, wodnego i rowerowego do węzłów integracyjnych spełniających standardy właściwe dla rangi węzła.
5. Zasada priorytetu rozwoju sieci transportowej obszaru metropolitalnego w zakresie:

- budowy brakujących lub szczególnie ważnych elementów sieci transportowej, podnoszących istotnie (skokowo) ich sprawność i bezpieczeństwo ruchu, a także możliwości obsługi transportowej portów, obszarów przemysłowych i usługowych oraz dojazdów do rdzenia obszaru metropolitalnego,
- budowy i modernizacji transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych umożliwiających integrację transportu regionalnego i metropolitalnego, z zapewnieniem odpowiednich standardów,
- budowy parkingów buforowych dla samochodów ciężarowych dla obsługi portów w Gdańsku i w Gdyni,
- budowy lub modernizacji brakujących elementów sieci tras rowerowych i ciągów pieszych zapewniających dobrą obsługę węzłów integracyjnych lub przystanków zintegrowanych,
- wdrażania Inteligentnych Systemów Transportu, umożliwiających stosowanie nowoczesnych, innowacyjnych i zaawansowanych metod zarządzania ruchem i przewozami,
- zapewnienia odpowiednich standardów bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko budowanych lub

modernizowanych elementów infrastruktury transportowej.

Od strony organizacyjnej rekomenduje się instytucjom zarządzającym tym obszarem:

- utworzyć jednostkę (lub jednostki) zarządzającą transportem i mobilnością w OM G-G-S; Opracować i wdrożyć projekty zarządzania ruchem drogowym, transportem pasażerskim i transportem towarowym w OM G-G-S.;
- utworzyć Metropolitalne Obserwatorium Transportu, które umożliwi systematyczne prowadzenie badań zachowań transportowych mieszkańców, badań ruchu, badań przewozów pasażerskich i towarowych, rozwój Transportowego Modelu Podróży OM G-G-S ;
- opracować zasady (standardy) dotyczące planowania, projektowania i organizacji transportu w OM G-G-S (np. plany transportowe, trasy rowerowe, rower metropolitalny, wyposażenie transportowych węzłów integracyjnych, strefy ograniczonej dostępności dla samochodu, zasady dostępu obszarów miejskich dla pojazdów ciężarowych.
- Stymulować współpracę biznesu i nauki w zakresie wdrażania innowacji w transporcie.

Zagubieni wśród „parków”

Lost among the parks

This article is a polemical review of the "creative art of developers" that have induced a new fashion of designating to the newly erected buildings the names impersonating the positive associations with green areas, recreation, beauty and silence. The paper features the "parks" - not in the traditional sense of the term but building objects that have been assigned the park-related trademarks. Among these are predominantly the new housing estates followed by commercial or office buildings. Already now the number of so dubbed "parks" significantly exceeds the number of recreational parks in urban green areas. This issue needs to be addressed to maintain a proper relationship between green spaces but also needs to be put in the customer perspective as the unfair use of positive word associations to achieve the economic goals of investment contravenes with the respect for future residents.

Artykuł stanowi polemiczny przegląd „słownej twórczości developerów”, tworzącej nową modę na wprowadzanie nazw obiektów budowlanych, podszywających się pod pozytywne skojarzenia z terenami zieleni, rekreacji, piękna i ciszy. Głównym przedmiotem zainteresowania są „parki” – ale nie w tradycyjnym znaczeniu tego słowa lecz obiekty budowlane, którym zaczęto przypisywać nazwy własne zawierające to słowo. Dominują wśród nich osiedla mieszkaniowe, ale coraz więcej jest też innego typu obiektów – handlowych, czy biurowych. Już obecnie liczba „parków” budowlanych znacząco przewyższa liczbę parków rekreacyjnych, wchodzących w skład miejskich terenów zieleni. Na problem ten należy zwrócić uwagę, przez uczciwość wobec przyszłych mieszkańców i dla zachowania właściwej relacji pomiędzy terenami zieleni, a nieuczciwym wykorzystywaniem pozytywnych skojarzeń słów dla uzyskania celów ekonomicznych inwestorów.

Słowa kluczowe: parki miejskie, osiedla mieszkaniowe, nazewnictwo osiedli, tożsamość miejsca

Keywords: city parks, housing estate, nomenclature of settlements, identity of place

[■] dr inż. arch. Alicja K. Zawadzka, mgr Barbara Korwel-Lejkowska, dr hab. Jarosław T. Czochański – wszyscy autorzy są pracownikami Instytutu Geografii, na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego, w Katedrze Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska, prowadzą zajęcia dydaktyczne na kierunku Gospodarka Przestrzenne i badania m.in. w zakresie ochrony przyrody, urbanistyki, oddziaływań na środowisko procesów urbanizacji i suburbanizacja. Kontakt: alicja.zawadzka@ug.edu.pl ; geobk@univ.gda.pl ; geojc@univ.gda.pl

WPROWADZENIE

Tytułowe pojęcie „parków” jest znane każdemu. Ale czy na pewno? Jesteśmy nimi otoczeni, przestaliśmy nawet zauważać, że jest ich coraz więcej i że zmieniło się radykalnie wykorzystanie tego słowa. Właśnie „wykorzystanie” – a nie „znaczenie”, bo w obecnym masowym jego zastosowaniu nie wiadomo dokładnie co ma oznaczać. Doświadczamy dwoistości, która już przestała dziwić, w której pierwotne znaczenie słowa zostało zmarginalizowane i zastąpione nową treścią. Tradycyjne parki i zieleńce odgrywają w przestrzeni publicznej jedną z najważniejszych ról w kształtowaniu ekologicznych warunków życia i wypoczynku mieszkańców metropolii. Jednocześnie żyjemy w przestrzeni wypełnionej miejscami, których nazewnictwo jest albo cyniczną grą inwestorów, zmierzającą do wywołania pozytywnych skojarzeń potencjalnych nabywców nieruchomości, albo świadczy o problemie z określeniem tożsamości miejsca. W przestrzeni miast ubywa dawnych parków – tych z zielenią, rekreacyjnych – publicznych, a przybywa nowych – budowlanych, mieszkaniowych lub biurowych – prywatnych, niedostępnych dla szerszego ogółu mieszkańców miast. O nich właśnie jest ten artykuł – o quasi-parkach.

O CZYM MÓWIMY?

W większości europejskich języków, nie tylko pochodzenia łacińskiego, występuje słowo park (łac. *parcus*), posiadające to samo znaczenie – terenu zieleni, z zespołem roślinności o zaplanowanym rozmieszczeniu i doborze gatunków oraz zestawem urządzeń technicznych służących rekreacji – jak aleje, ławki, ścieżki, sadzawki, altany, place zabaw, fontanny lub pomniki itp. Wiele parków posiada historyczne powiązanie z przestrzenią i obiektami zabytkowymi – stanowiąc parki dworskie, pałacowe, leśne, miejskie, zdrojowe lub podmiejskie. Do parków zaliczają się także arboreta (tzw. ogrody dendrologiczne – gromadzące zbiory drzew i krzewów), parki botaniczne

(zwane też ogrodami botanicznymi – stanowiące miejsca upraw roślin różnych gatunków, siedlisk i stref klimatycznych) oraz parki wiejskie (o takich samych cechach i funkcjach jak położone w terenach miejskich). Ze względów projektowych i historycznych, nadających parkom i rozmieszczeniu w nich roślinności określony charakter fizjonomiczny (krajobrazowy), od XVI wieku stosowano określone kompozycje i układy form zieleni, tworząc ogrody – parki włoskie, francuskie, później angielskie. Parki te i style przetrwały do dzisiaj. W polskim systemie prawnym, poza tradycyjnym zastosowaniem nazw ogród i park, w ochronie przyrody mamy ponadto parki narodowe i krajobrazowe oraz gminne, zaś ochronie zasobów przyrodniczo-kulturowych dedykowane są parki kulturowe i etnograficzne. Wszystkie te rodzaje parków posiadają wyraźne konotacje przyrodnicze i krajobrazowe oraz historyczno-kulturowe, a także definicje prawne. Różniąc się fizjonomicznie, tematycznie i funkcjonalnie wspólnie odnoszą się do zachowania zlokalizowanych na ich terenie zasobów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych, mających zazwyczaj swoje historyczne pochodzenie lub tworzonych i ustanawianych dla dobra mieszkańców i turystów. Ta względnie stabilna pojęciowo sytuacja zaczyna jednak w ostatnich latach ulegać przemianom, wprowadzającym chaos do stosowanego dotychczas nazewnictwa i rozumienia pojęcia „park”, celowo lub bezmyślnie zawłaszczając to pojęcie i wprowadzając je do słownika inwestycji budowlanych – m.in. rozrywkowych, naukowych, biurowych i mieszkaniowych. Z jednej strony następuje przekłamanie znaczenia słowa, z drugiej strony wyraźnie widać, że inwestorzy (zwłaszcza w budownictwie deweloperskim) mają wyraźny problem z dobrym, ciekawym i adekwatnym określeniem tożsamości miejsca i jego charakteru w odniesieniu do obiektów budowlanych i ich zgrupowań. Nadeszła epoka swobodnego fałszowania tożsamości przestrzeni i poszukiwania pozytywnych skojarzeń, których nie można stworzyć na bazie współczesnych założeń urbanistycznych i form architektonicznych.

A ZACZĘŁO SIĘ OD EDENU

W świadomości człowieka ogród zagościł jako pierwszy. Wszystkie inne formy zieleni, w różnicującym się nazewnictwie zależnym od formy, kultury, tradycji i fizjonomii pojawiły się później. Najwcześniej właśnie pojawił się ogród – biblijny Eden, w którym Bóg umieścił człowieka, w otoczeniu rzek, pięknych i bujnych roślin, w tym wspaniałych, okazałych drzew, rodzących owoce. Były tam też piękne i łagodne zwierzęta. Być może to właśnie biblijny ogród ukształtował na wieki poglądy na to jak miał wyglądać ogród – później park. Parki w przestrzeni miast stanowiły od wieków oazę przyrody i spokoju, oferując walory estetyczne, poznawcze i rekreacyjne. Przyciągały mieszkańców swym pięknem, spokojem, łagodnością form, czasami ich różnorodnością i zaprojektowaną specyficzną fizjonomią. Tworzone były z drzew – zwykłych, ozdobnych i owocowych, krzewów, roślin zielnych, kwiatów, ale także warzyw. Często posiadały rzadkie, obce gatunki, specjalnie sprowadzane dla ozdoby parku. Wpisywały się w relacje społeczne i tworzyły unikatowy charakter miejsca. Często posiadały charakter symboliczny, stanowiąc atrakcję i ikonę miasta lub regionu. To z nich właśnie, projektowanych i tworzonych dla uzyskania określonej formy piękna, wywodzi się architektura krajobrazu. Chociaż pierwsze założenia projektowe ogrodów, tworzonych wg określonego zamysłu, sięgają czasów starożytnego Egiptu i Cesarstwa Rzymskiego, to jednak upowszechnienie i rozwój założeń parkowych przeżywały swój rozkwit od XVI do XIX wieku. W XIX wieku nastąpił także rozwój architektury krajobrazu jako nauki (w 1899 roku założono w tym celu pierwszą na świecie organizację – Amerykańskie Stowarzyszenie Architektów Krajobrazu).

Europejska historia parków miejskich rozpoczęła się w połowie XVI wieku na obszarze Włoch, później Francji, Anglii i Niemiec. To z nich wywodziły się style parku włoskiego, angielskiego, francuskiego, upowszechniane następnie w innych państwach. Wiek XIX przyniósł w Europie największy rozkwit idei parków, wówczas też ukształtowała się współczesna

wizja parku miejskiego, publicznego, służącego wypoczynkowi ogółu mieszkańców. W XX wieku popularność zyskał także ogród (park) skandynawski, cechujący się niezwykle prostotą i naturalnością, cenioną współcześnie nie tylko w architekturze i dekoracji wnętrz.

Na ziemiach polskich pierwszy ogród – prywatny, ale udostępniony publicznie, pojawił się w Warszawie, w 1729 roku – był to Ogród Saski. Pierwszym zaś publicznym parkiem miejskim był powstały w 1798 roku park w Kaliszu, który wielokrotnie (co najmniej sześciokrotnie na przestrzeni 100 lat) powiększany i upiększany, uznawany był w XIX wieku za najpiękniejszy park publiczny w kraju.

Zamach na tradycyjne pojęcie parku nastąpił dopiero u schyłku XX wieku. Pojawił się „park” rozumiany jako obiekt architektoniczny – budowlany i jako forma specyficznego zróżnicowania działalności gospodarczej (park maszyn, park naukowo-technologiczny, park handlowy, park rozrywki, park – osiedle, park – kompleks biurowo-administracyjny). Te „parki” człowiek stworzył jakby na przekór pierwotnej idei, potrzebom i założeniom – zapominając o biblijnym obrazie ładu, piękna i obfitości.

NASZA METROPOLIA

W otoczeniu Zatoki Gdańskiej pierwsze parki powstały oczywiście w najstarszym mieście regionu – Gdańsku, w którym od końca XVII do XIX wieku założonych zostało 12 parków. Później powstały kolejne, o zróżnicowanych formach i wielkościach (w tym jedyny w naszym regionie park leśny – w otoczeniu Jaśkowej Doliny). Jeszcze w 1940 roku na mapie Gdańska wskazanych było prawie 40 parków, obecnie jest ich oficjalnie 21 (ale 4 z nich, choć posiadają nazwę parku, ze względu na małą powierzchnię powinny być traktowane jako zieleńce). Dziś w całym obszarze metropolitalnym posiadamy około 50 parków (około, bo podawane liczby i wymieniane obiekty zasadniczo różnią się w różnych źródłach informacji). Po Gdańsku, najwięcej przestrzeni parkowych

posiadają: miasto i gmina Tczew (9), Gdynia (7), Sopot (6), Pruszcz Gdański (3) (na podst. BDL GUS za 2014 rok¹).

W całej historii rozwoju metropolii, gdy jedne parki powstawały – inne znikły. Najczęściej parki w centrach miast, zastępowane były zabudową. Dziś proces zanikania parków i zieleńców trwa nadal i jest głównym problemem kształtowania ładu przestrzennego i utrzymania dobrych, ekologicznych warunków życia mieszkańców. Proces ten najbardziej widoczny jest w dużych miastach i nie omija Trójmiasta, a jeśli ktoś chciałby prześledzić jakie tereny zieleni zniknęły z przestrzeni Gdańska, może przeczytać książkę Katarzyny Rozmarynowskiej „Ogrody odchodzące” (2017). W centrum Gdyni proces zamiany terenów zieleni na obiekty budowlane obserwować można od kilkunastu lat niemal na bieżąco. Podczas gdy na świecie proces ten jest powstrzymywany i odwracany, a największe światowe i europejskie metropolie tworzą wspaniałe, rozległe przestrzenie publiczne parków miejskich, w metropolii Gdańska, Gdyni i Sopotu „parków” przybywa, ale jakże innych od tych, do których przyzwyczailiśmy się przez wieki.

CO JEST PARKIEM?

Inwestorzy budowlani powszechnie i chętnie nawiązują do modnych trendów środowiskowych, krajobrazowych czy ekologicznych. Deweloperzy mieszkaniowi prześcigają się w tworzeniu nazw wywołujących pozytywne i miłe skojarzenia. Powstają więc „zielone”, „kwiatowe” i „leśne” osiedla, a także „wzgórza”, „ogrody”, „panoramy”, „zakątki” czy „laguny” (również w wersji angielskiej – jak np. warszawski „Hill Park Apartments”, gdański „Nord Hill Park” czy gdyński „Fort Forest”). Są jeszcze nazwy gatunkowe – jak warszawski „Wiśniowy Sad” czy „Brzozowa Aleja”, ale ponad wszystkim królują „parki”. To one właśnie wiodą prym wśród nazw osie-

dli mieszkaniowych i zespołów biurowych. Zatraciło się pierwotne znaczenie parku, a zaczyna dominować znaczenie budowlane – kompleksu obiektów budowlanych o różnych funkcjach i przeznaczeniu. Najwcześniej pojawiły się w Polsce parki naukowo-technologiczne, wraz z nimi aqua parki, skate parki, adventure parki oraz inne parki rozrywki. Zdążyliśmy się już do nich przyzwyczaić i je zaakceptować. Jednak prawdziwy wysyp parków objął dopiero obiekty mieszkaniowe i biurowo-administracyjne. W samym tylko Gdańsku jest blisko 30 takich parków – czyli osiedli mieszkaniowych (jedno i wielorodzinnych), apartamentowych, zespołów biurowych oraz usługowo-handlowych (a więc znacznie więcej niż tych prawdziwych parków – spacerowo-wypoczynkowych). Są więc „parki” mieszkaniowe takie jak m.in.: „Alfa Park”, „Astra Park”, „Bajkowy Park”, „Brzozowy Park”, „Central Park”, „Chmielna Park”, „City Park”, „Front Park Motława”, „Futura Park”, „Jasień Park”, „Jaśminowy Park”, „Jodłowy Park”, „Młoda Morena Park”, „Morena Park”, „Myśliwska Park”, „Neptun Park Gdańsk”, „Nord Hill Park”, „Oliwa Park”, „Platinum Park”, „Płocka Park”, „Świętokrzyska Park” i „Zenga Park”. Jest też kilka „parków” biurowych m.in.: „Cube Office Park” (dawniej „BPH Office Park”), „Euro Office Park”, „Kartuska Office Park”, „Arkońska Business Park”, a także usługowo-handlowych m.in.: „Matarnia Park Handlowy”, „Rental Park” czy „Morski Park Handlowy”.

W Gdyni także „parków” mieszkaniowych nie brakuje – są m.in. „Bernadowo Park”, „Bosmańska Park”, „Cadena Park”, „Park Morena Gdynia”, „Prokom Park”, „Shiraz Park”, „Merano Park” „Willa Park” i „Yacht Park” oraz biurowych jak np. „Łużycka Office Park” czy „Tensor Office Park”. Poza Trójmiastem jest już znacznie skromniej pod względem liczbowym, ale bardzo ciekawie pod względem semantycznym. Między innymi w Chwaszczynie powstał nieco kuriozalny „Park Rewerendy” (nazwa osiedla pocho-

¹ Bank Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny (dane wg dziedzin) <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/temat>

dzi wprowadzie od nazwy ulicy – ale „rewerenda” to dawne określenie habitu, sutanny – czy na pewno twórcom osiedla chodziło o takie skojarzenia?); w Leźnie powstaje „Bungalow Park”, w Kolbudach „Arkadia Park”, w Starogardzie Gdańskim „Green Park” i „Sierra Golf Park”, w Wejherowie „Sikorski Park”, w Tczewie „Nowe Rokitki Park”, w Pucku „Wiktoria Park” i „Patio Park”, w Małkowie k. Żukowa „Park” (tak po prostu), w Kosakowie „Twin Park”, w Tuchomiu „Golf Park”, w Rekowie Górnym „Park w Rekowie”. Jest też „Rumia Park” i „Reda Park” – itp. itd. – gdzie okiem nie sięgnąć wszędzie „parki”. Trochę cierpi na tej twórczości język polski.

ILE JEST PARKU W „PARKU”?

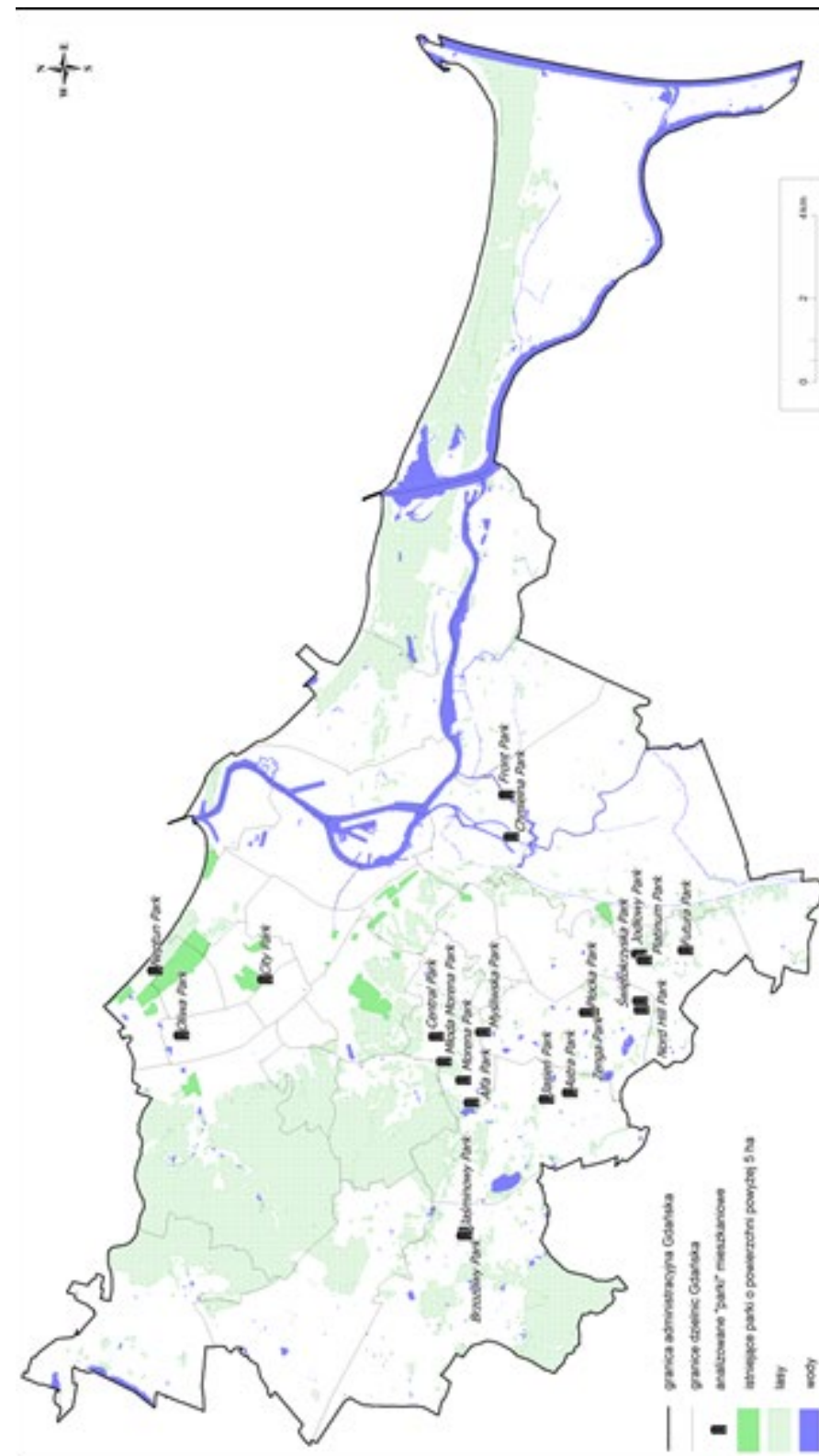
Po tym przeglądzie bogactwa „parków”, przypomnijmy że zgodnie z definicją, którą posługuje się m.in. GUS, za parki uznaje się tereny zieleni z roślinnością wysoką i niską o powierzchni co najmniej 2 ha, urządzone i konserwowane z przeznaczeniem na cele wypoczynkowe ludności, wyposażone w drogi, aleje spacerowe, ławki, place zabaw itp. Chyba można zażytkować twierdzenie, że im mniej właśnie takich parków, tym popularniejsze staje się słowo „park” odnoszone do obiektów budowlanych. Co leży u podstaw budowy tak ogromnej liczby „parków”? – czy to wybujała wyobraźnia – a może właśnie jej brak?; brak umiejętności nadania miejscu jego tożsamości, wykreowania jego specyfiki, wyróżniającej wśród innych osiedli i biurów? A może brak zieleni – zwłaszcza tej dostępnej publicznie – deweloperzy starają się ukryć w nazwie, co jest kuriozalną próbą rekompensaty deficytu i cyniczną grą słów, mającą na celu wywołanie miłych skojarzeń i obietnic zaspokojenia potrzeby kontaktu z naturą. Czy nazwanie ośmiu gdańskich siedemnastokondygnacyjnych wieżowców „Central Pakiem” nie jest zwykłą obrazą dla inteligencji mieszkańców miasta?

Celem inwestora nie jest zapewnienie komfortowych warunków zamieszkania dla przyszłych mieszkańców, ale sprzedaż mieszkań z jak największym zy-

skiem (cytując inwestora prowadzącego budowę we Władysławowie – trzeba działać tak, aby „skasić” teren). Celem inwestora jest zysk, a parki i tereny zieleni generują koszty – nie tylko przy ich tworzeniu, ale zwłaszcza przy wieloletnim utrzymaniu. Z tego powodu często dochodzi raczej nie do sprzedaży wymarzonego mieszkania (domu), ale do sprzedaży marzeń o nim. Poza standardem obiektu, istnieją trzy główne czynniki kształtujące cenę mieszkania: pierwszy to lokalizacja, drugi to... lokalizacja, trzeci: lokalizacja. Dlatego w ofertach sprzedażowych podawana jest odległość do centrum miasta określana nie w kilometrach, ale w czasie dostępu (inną kwestią jest, że przy niektórych lokalizacjach, aby osiągnąć ten czas należałoby jechać w godzinach nocnych, prywatnym autem i po linii prostej). Podawana jest także odległość od np. przystanków autobusowych, tramwajowych, PKM czy nawet od lotniska. I dlatego również – właśnie ze względu na czynnik interesującej lokalizacji – w nazwach osiedli pojawia się słowo „park”. Ciekawa jest też relacja przestrzenna obu rodzajów parków. W Gdańsku, gdzie „parków budowlanych” jest najwięcej, ich szczególne zgrupowanie występuje w części środkowo-południowej miasta, gdzie tradycyjnych parków rekreacyjnych i terenów zieleni urządzonej jest właśnie najmniej.

Kreatywność inwestorów w nazywaniu osiedli jest imponująca. Spróbujmy dokonać niemożliwego i podążając tokiem myślowym specjalistów od reklamy znaleźć uzasadnienie dla tych nazw i dla obecności w nich słowa „park”. Można by pokusić się o policzenie powierzchni biologicznie czynnej w granicach własności inwestora. I nie trzeba by było w tym celu sięgać do dokumentacji projektowej – na wielu stronach reklamujących inwestycje znajdują się poglądowe rzuty osiedli, więc można by szacunkowo określić jaki procent zajmują zaprojektowane (jeśli w ogóle takie są) tereny służące rekreacji mieszkańców tych osiedli. Można by, ale po co? Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że jest to procent minimalny, będący pochodną minimalnych wartości ustalonych w planach miejscowych (jeżeli

Ryc. 1. Lokalizacja gdańskich „parków” mieszkaniowych.



Źródło: opracowanie własne; grafika: Barbara Korwel-Lejkowska.

oczywiście decyzja o pozwoleniu na budowę wydana jest w oparciu o wypis z planu miejscowego a nie na podstawie decyzji o warunkach zabudowy).

Przyjrzyjmy się więc bliżej wybranym 22 gdańskim „parkom” mieszkaniowym (ryc. 1), w mieście, gdzie występuje ich największa obfitość, próbując zrozumieć o co w tym wszystkim chodzi?

„**Neptun Park Gdańsk**” to luksusowe apartamenty w czterokondygnacyjnych budynkach o niewątpliwie jednej z najlepszych lokalizacji w Gdańsku, tuż nad zatoką, w bezpośrednim sąsiedztwie największego gdańskiego parku im. Ronalda Reagana. Na stronie inwestycji (qualia.pl – dostęp do tej jak i kolejnych stron internetowych: 09.09.2017) czytamy, że „*wracając do domu, zanurzysz się w zupełnie innym świecie: cisza, doskonale utrzymana, parkowa zieleń, oczka wodne, a nade wszystko – o kilka kroków od domu morze po horyzont. (...) zadbane o starodrzew. Przepiękne drzewa idealnie komponują się z budynkami, które nawiązują do romantycznych willi z okresu dwudziestolecia międzywojennego. Uzupełnieniem tego krajobrazu są młode drzewa*

i trawy znajdujące się na terenie osiedla”. Informacji o tym, że aby powstał ten „park” wycięto spory płat rodzimego nadmorskiego lasu oraz zlikwidowano kilka publicznych dojazdów na plażę, nie znajdziemy, bo to oczywiste. Równie oczywiste jak fakt, że luksus ma swoją cenę. W tym przypadku zapłaciły ją... drzewa.

„**Oliwa Park**” tworzy osiem pięciokondygnacyjnych budynków wielorodzinnych, zlokalizowanych w Oliwie. Atutem tego miejsca jest „*bliskość pasa nadmorskiego – osiedle od jednej z najlepiej zagospodarowanych plaż w Trójmieście, położonej w Jelitkowie, dzieli zaledwie 1,5 km. Sąsiedztwo rozległych kompleksów parkowych oraz Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, a także mieszczące się niedaleko tereny rekreacyjne i obiekty sportowe czynią osiedle naprawdę wyjątkowym*” (eurostyl.com.pl). Jednak na samym osiedlu, zieleni jak na lekarstwo – niewielkie trawniki i obetonowane drzewa. I tylko zielony kolor rzutów budynków na poglądowym planie osiedla próbuje bezskutecznie zmniejszyć deficyt naturalnej zieleni parkowej.

Osiedle „**City Park**” utworzone przez sześć jedena-stokondygnacyjnych budynków mieszkalnych „*łączy*

w sobie wszystko, co niezbędne do wygodnego i komfortowego życia: wysoki standard, doskonałą komunikację oraz świetną lokalizację. Położone jest w centrum miasta, w dzielnicy Gdańsk Zaspa, nieopodal rozległego parku, jedynie 2,5 km od morza” (trojmiasto.pl). Czyli znowu uzasadnieniem nazwy osiedla jest wykorzystanie sąsiedztwa parku – tym razem im. Jana Pawła II, drugiego pod względem powierzchni w Gdańsku – z którym „City Park” poza graniczną lokalizacją nie ma nic wspólnego.

Na podobnej zasadzie – korzystając z renty położenia – zostały nazwane dwa „parki” w Śródmieściu. Osiedle „**Chmielna Park**” to trzy 4 - 6 kondygnacyjne budynki mieszkalne oraz dziewięciokondygnacyjna wieża z apartamentami i lokalami biurowymi. Na kilku stronach (np. irsapartments.pl czy welcomeapartment.pl) można przeczytać ten sam tekst, mówiący o tym, że ogromną zaletą lokalizacji „Chmielna Park” jest „*malowniczy widok z okien budynku. Poranna kawa na tarasie z widokiem na wieże gdańskich kościołów i wijącą się w dole Motławę? To wymarzony początek dnia*”. „**Front Park Motława**” tworzy zespół 18 czterokondygnacyjnych budynków – zgrupowanych po dwa lub trzy – usytuowanych nad brzegiem Motławy. Na stronie inwestycji można przeczytać, że osiedle „*łączy dwa odległe brzegi – miejskość i naturalność. Korzysta z bogatej infrastruktury Śródmieścia, a jednocześnie jest spokojnym miejscem odpoczynku. (...) Przy samej inwestycji, z dala od miejskiego gwaru znajduje się brzeg Optywu Motławy. Ścieżki spacerowe, zabudowany brzeg z pomostem, tereny dawnych fortyfikacji – przyjemne miejsce do błęgiego odpoczynku na łonie natury*” (front-park.pl). Czy to nie brzmi trochę jak zachęta do przebywania wszędzie, byle z dala od samego terenu tego „parku”?

Sąsiedztwo Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz terenów rekreacyjnych w mistrzowski sposób wykorzystane zostało w „**Alfa Park**” do celów marketingowych. Na stronie inwestycji (alfapark.pl) umieszczono zapierające dech w piersi zdjęcie z lotu ptaka – czyli z perspektywy, z której mieszkańcy na co dzień



Oliwa Park – na gdańskim Przymorzu



Alfa Park – przy ul. Myśliwskiej w Gdańsku

będą oglądać swoje miejsce zamieszkania (?) – pokazujące cztery etapy budowy. Większą jednak uwagę przykuwa soczysta zieleń lasów (Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny) oraz dwie ciemnogrnatowe tafle jezior (Wróbla Stawu i zbiornika Jasień). Czytamy, że „malownicze, leśne szlaki Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego potrafią zainspirować. Otoczenie naszego osiedla jest idealne, aby zadbać o zdrowie i dobrą kondycję. Rekreacyjny charakter Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i Stawu Wróbla motywuje do aktywności fizycznej, a zielone przestrzenie potrafią zainspirować i działają odprężająco”. Konfrontując zmieszczone zdjęcia ludzi spacerujących i biegających po duktach okolicznych lasów z wizualizacjami pięciokondygnacyjnych budynków z rachitycznymi drzewkami, można odnieść wrażenie, że kolejny inwestor raczej zniechęca do przebywania na terenie swojego „parku”.

Nazwy dwóch kolejnych morenowych „parków” również bazują na sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Na stronie inwestycji „**Młoda Morena Park**” czytamy, że „nie ma nic bardziej relaksującego, niż świeże, leśne powietrze, szum drzew i śpiew ptaków. Świadomość, że po przebudzeniu lub po powrocie z pracy możemy usiąść wygodnie z kubkiem kawy, we własnym ogrodzie z widokiem na otaczającą nas przyrodę” (dekpolmieszkania.pl). A na stronie „**Morena Park**”, że „sąsiedztwo inwestycji stanowi kompleks leśny i ogródki działkowe” (investkomfort.pl).

Osiedle „**Myśliwska Park**” znajduje się w otoczeniu innych osiedli wielorodzinnych, a do najbliższego parku – Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – jest ponad 2,0 km w linii prostej. Ale jak widać to wystarczająca odległość do uzurpowania prawdopodobnie parkowych konotacji przy tworzeniu nazwy osiedla.

Chyba szczególnie kuriozalnym przypadkiem jest gdański „**Central Park**” – ze względu na skojarzenia ze znanym na całym świecie nowojorskim parkiem, mającym większą powierzchnię niż wszystkie zielone parki Trójmiasta razem wzięte. Jak łatwo się domy-

śleć ani to „park”, ani „central”. Nie jest to z resztą jedyny „Central Park” w Polsce, bowiem podobna nazwa (także odnosząca się do osiedla) pojawiła się na warszawskim Ursynowie. Gdański „Central Park”, usytuowany w dzielnicy Piecki - Migowo, stanowią obecnie cztery siedemnastokondygnacyjne wieżowce, zaś docelowo ma być ich osiem. Konia z rzędem temu, kto wytłumaczy co przez tę nazwę chciał przekazać developer osiedla – choć należy przyznać, że budzi ona wśród mieszkańców Gdańska radosne skojarzenia – w brzmieniu: jakie „City” – taki „Central Park”.

„**Jaśminowy Park**” to zespół gęsto ustawionych dziesięciu budynków jednorodzinnych w zabudowie bliźniaczej i szeregowej. Jeśli właściciele trzydziestu mieszkań znajdujących się na jego terenie chcą poczuć zapach jaśminu, to sami muszą go zasadzić na swoich niewielkich działkach. Na osiedlu nie ma wspólnej przestrzeni, a działająca na zmysły nazwa jest pochodną nazwy ulicy – Jaśminowy Stok. Znajdujący się tuż obok, przy ul. Lubczykowej „**Brzozowy Park**” to podobny w charakterze i skali zespół budynków jednorodzinnych oraz dwóch budynków wielorodzinnych. Tym co zasadniczo różni go od „Jaśminowego Parku” to fakt, że „tereny zielone i rekreacyjne stanowią ponad 50% powierzchni osiedla” – przynajmniej tak można przeczytać na stronie developera (cityhouse.com.pl) – ale przede wszystkim brzozyowy zagajnik, znajdujący się pomiędzy dwoma dwukondygnacyjnymi (sic!) budynkami wielorodzinnymi.

Trudno natomiast odgadnąć uzasadnienie dla nazwy „**Jesień Park**”. Nie znajdziemy go też na stronie inwestycji (margopb.pl), na której jedynym nawiązaniem do nazwy jest logo osiedla – rozłożyste wiekowe drzewo. Ale już „**Astra Park**” – zespół ośmiu pięciokondygnacyjnych budynków wielorodzinnych, ma mocne uzasadnienie dla swojej nazwy. Na stronie inwestycji czytamy bowiem, że „Astra Park” to „doskonała całość; połączenie części ziemskiej (Park) z kosmiczną (Astra). Zarówno architektura jak i zlokalizowana na osiedlu strefa rozrywki, będzie nawiązywała swoim designem do idei obserwacji gwiazd



Central Park – na gdańskiej Morenie. (Fot. Jarosław Czocharński, Barbara Korwel-Lejkowska)

i kosmosu. Wyjątkowość miejsca podkreślać będzie malownicze oczko wodne otoczone ławeczkami, teleskopami, alejkami spacerowymi oraz kosmicznym placem zabaw” (activa.gda.pl). A że na tym gwiazdnym terenie trudno szukać jakiegokolwiek parkowego charakteru, tu już zupełnie inna historia. Któż z resztą stawiałby zwykłe drzewa i zieleńce na równi z kosmo-

sem? Kwestia uzasadnienia użycia słowa „park” w nazwach dwóch sąsiadujących ze sobą zespołów zabudowy szeregowej „**Płocka Park**” i „**Zenga Park**” oraz osiedla „**Futura Park**” jest prosta. Takiego uzasadnienia zwyczajnie nie ma. Przy czym w przypadku osiedla „**Futura Park**” niewątpliwym atutem, według developera, jest „nie tylko architektura i styl, ale także niska zabudowa oraz widoki z okna, które w przyszłości nie ulegną zmianie” (kli.com.pl). Przyszłość nomen omen pokaże czy optymizm związany z – jak można przypuszczać – niezabudowywaniem terenów widocznych z okien był uzasadniony.

Powoli kończąc spacer wśród gdańskich „parków”, należy jeszcze zwrócić uwagę na południową część

miasta. Między niezabudowanymi nieużytkami i terenami rekreacyjnymi, przez które przepływa potok Maćkowy, położone są: „**Jodłowy Park**”, „**Platinum Park**”, „**Świętokrzyska Park**” i „**Nord Hill Park**”. Nadużyciem intelektualnym byłoby uzasadnianie ich nazwy bliskością parku Oruńskiego. Nie o to chodzi. Bo „**Jodłowy Park**” to według zapewnień inwestora „miejsce, które łączy w sobie zalety dużego miasta z kojącym otoczeniem przyrody. Bliskość centrum miasta i obwodnicy z jednoczesną bliskością środowiska naturalnego sprawiają, że mieszkając w mieście, będziecie się Państwo czuli jak na wakacjach” (zana.pl). W podobnym duchu, opisywany jest „**Świętokrzyska Park**”, jako miejsce na mapie miasta, gdzie „czas płynie wolniej, a Ty możesz żyć tak, jak lubisz. (...) miejsce, w którym codzienność smakuje lepiej. (...) oferuje bliskość ważnych arterii drogowych, w tym Obwodnicy Trójmiasta, i dostępność komunikacji miejskiej.” (www.lcc.pl). Uczciwym uzupełnieniem obietnicy wizji życia w stylu „slow”, byłaby informacja, że stojąc w korach będzie dużo czasu na doskonalenie się w medytacji.

Najbardziej tajemniczym jest osiedle „**Nord Hill Park**”, o który można przeczytać, że to „*osiedle mieszkaniowe zlokalizowane na wzgórzu w południowej części Gdańska. Charakteryzujące się indywidualną, dynamiczną tekturą budynki rozmieszczone są tak, by wszystkie mieszkania posiadały dobre widoki na okoliczne, niżej położone tereny*” (wunsch.pl). Można też się zastanawiać, nad genezą nazwy osiedla i nad groźnie brzmiącą „dynamiczną tekturą budynków”. Nie do końca wiadomo także gdzie zlokalizowane jest to wzgórze, bo adres inwestycji, w pozwoleniu na budowę, ograniczony jest do nazwy ulicy.

Natomiast w pełni uzasadniona, przejrzysta i uczciwa wydaje się być nazwa „**Bajkowy Park**”. Nieruchomość na której powstanie, jest „*bardzo dobrze skomunikowana z centrum miasta – ulica Starogardzka łączy Trakt Św. Wojciecha wraz z Obwodnicą Trójmiejską. Malownicza okolica, gdzie króluje zieleń, spokój i cisza w sąsiedztwie funkcjonalnego i bezpiecznego osiedla to wymarzone miejsce dla młodych małżeństw, które poszukują docelowego mieszkania, jak i osób samotnych, szukających niewielkiego mieszkania zlokalizowanego blisko centrum*”. Ale ponieważ od 2011 roku nie ma informacji, o tym, że coś się na tej nieruchomości dzieje, więc realizację tego „parku” – podobnie jak dobre skomunikowanie z centrum przez ulicę Starogardzką, można między bajki włożyć. Przynajmniej strona internetowa (investmap.pl), z której pochodzi powyższy cytat, jest w budowie.

PODSUMOWANIE

Ten nieco przydługi opis gdańskich „parków” budowlanych wynika z dezaprobaty autorów dla nieuzasadnionego stosowania słów, kłamliwie odzwierciedlających budowlaną rzeczywistość. Intencjonalnie nie zamieszono wyników z dyskusji na temat cech urbanistyczno - architektonicznych tych osiedli, bo to osobne i niejednoznaczne (na szczęście) zagadnie-

nie. Pominęto też inne metropolitalne „parki”, gdyż przegląd gdańskich wystarcza dla wyrobienia sobie poglądu na temat „twórczości” developerów. Moda na podszywanie się pod przyrodnicze, pozytywne skojarzenia wynika generalnie z braku dostępności terenów zieleni w bezpośrednim sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych i relatywnie ubogim ich wyposażeniu w zieleń wewnętrzną. Szafowanie słowem „park” ma swoje skutki. Nie te oczywiste, mierzone zyskiem inwestorów czy poziomem rozczarowania mieszkańców z zakupu marzenia o zamieszkaniu blisko natury – w „parku”, którego nie ma, albo w sąsiedztwie parku, którego za kilka lat nie będzie, bo na jego terenie powstanie inny – budowlany. Słowa mają moc, kształtują nasze myślenie. Nadrzędnym celem orwellowskiej nowomowy – polegającej na redukcji znaczeń słów – było zawężenie zakresu myślenia. Czy na pewno istnieje prosta odwrotna zależność polegająca na tym, że tworzenie nowych znaczeń słów prowadzi do poszerzenia horyzontów myślowych? Wprowadzenie tych nowych znaczeń wymaga dodatkowych słów, a im więcej słów tym więcej potencjalnych trudności w komunikacji. To co pewne, to fakt, że konsekwencją prężnie rozwijającego się „parkowego” trendu w nazewnictwie jest konieczność stosowania dodatkowych słów doprecyzujących sens wypowiedzi. Powiedzenie dziś, że „mieszkam w parku” nie jest już tak jednoznaczne i ma zdecydowanie bardziej pozytywne konotacje niż parę lat temu. Drugą konsekwencją – służącą być może pokreśleniu istoty parku i zróżnicowania go od tych budowlanych – jest powstawanie „parków zieleni” czyli terenów służących wyłącznie rekreacji na świeżym powietrzu w otoczeniu drzew i krzewów (taki „park zieleni” znajduje się np. w woj. warmińsko-mazurskim przy drodze wojewódzkiej nr 513, w okolicach miejscowości Kiwity). Jesteśmy zmuszeni albo do posługiwania się większą liczbą słów, albo do stosowania wyrażen niepoprawnych językowo (pleonazmów) aby się porozumieć. Bo co mają wspólnego „Wiszące Ogrody” z ogrodami? Albo „Central Park” z parkiem? Pogubiliśmy się w znaczeniach,

zamieniliśmy treści słów z pięknych na banalne. Na straży pierwotnego parkowego znaczenia stoi (jeszcze) cudzysłów flankujący to nowe znaczenie – bu-

dowlane. Aby nieco osłabić to poczucie zagubienia pozostaje jedynie wybrać się na prawdziwy spacer do istniejących (jeszcze) prawdziwych parków.

LITERATURA

K. Rozmarynowska, 2017, *Ogrody odchodzące...? Z dziejów gdańskiej zieleni publicznej 1708-1945*, Seria: *Gdańsk. Historia i współczesność*, Wyd. Słowo/obraz terytoria, ss.372,