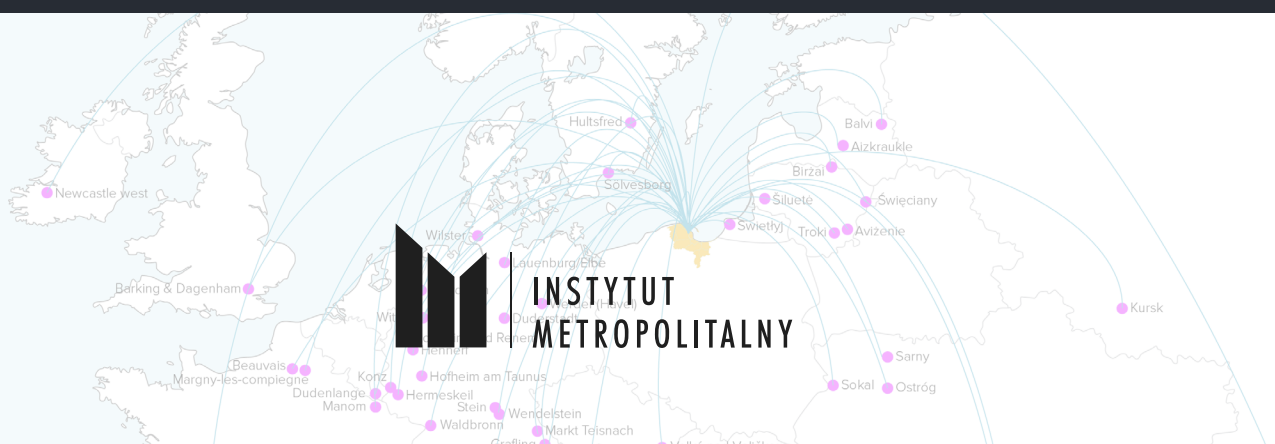


OBSZAR METROPOLITALNY GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT

W SIECI EUROPEJSKICH METROPOLII



Autorzy raportu

Rafał Gajewski
Karol Ważny
Damian Zelewski

Członkowie zespołu badawczego

Agata Broniewska
Rafał Gajewski
Maja Łągiewska
Łukasz Mroziak
Krzysztof Mularski
Karol Ważny
Damian Zelewski

Skład i opracowanie graficzne

Piotr Żelaznowski

Raport został zrealizowany na zlecenie
Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny

ISBN

978-83-62198-12-2

Spis treści:

1. Wstęp	.....4
2. Summary	.....7
Gdansk-Gdynia-Sopot Metropolitan Area in the European metropolises' network	
3. Obszar Metropolitalny w dokumentach zagranicznych podmiotów	.....9
3.1. Wprowadzenie	.....9
3.2. Ogólna identyfikacja Obszaru Metropolitalnego	.....9
3.3. Demografia	.....19
3.3.1. Dane demograficzne według Eurostatu	.....19
3.3.1.1. Podstawowe dane dla Regionu Metropolitalnego Gdańska	.....20
3.3.1.2. Dane dla miast i szerszych stref miejskich	.....21
3.3.2. Dane demograficzne według OECD	.....22
3.3.3. Dane demograficzne według Narodów Zjednoczonych	.....22
3.3.4. Inne dane demograficzne	.....23
3.4. Gospodarka	.....23
3.4.1. Podstawowe wskaźniki ekonomiczne	.....23
3.4.2. Zatrudnienie	.....25
3.4.3. Analizy dotyczące gospodarki i przedsiębiorczości	.....26
3.4.4. Poszczególne sektory gospodarki	.....29
3.4.4.1. Transport	.....29
3.4.4.1.1. Transport miejski	.....30
3.4.4.1.2. Transport drogowy	.....34
3.4.4.1.3. Transport kolejowy	.....34
3.4.4.1.4. Transport morski	.....36
3.4.4.1.5. Transport lotniczy	.....40
3.4.4.2. Przemysł stoczniowy	.....42
3.4.4.3. Branża paliwowa i energetyczna	.....42
3.4.4.4. Branża IT/BPO	.....45
3.4.4.5. Rynek nieruchomości	.....46
3.4.4.6. Handel	.....47
3.4.4.7. Turystyka i promocja	.....47

3.5. Nauka, technologia i rozwój	.....50
3.6. Ochrona środowiska	.....51
3.7. Polityka społeczna	.....55
3.8. Kultura i percepcja społeczna	.....57
3.8.1. Kultura	.....57
3.8.2. Percepcja społeczna	.....58
3.9. Pozostałe obszary	.....61
3.10. Podsumowanie analizy	.....62
4. Relacje międzynarodowe członków OM	.....64
4.1. Współpraca zagraniczna w dokumentach strategicznych województwa, miast, powiatów i gmin oraz zadania jednostek organizacyjnych urzędów w zakresie prowadzenia polityki zagranicznej	.....64
4.2. Relacje międzynarodowe gmin wiejskich	.....67
4.3. Relacje międzynarodowe powiatów	.....72
4.4. Relacje międzynarodowe miast spoza rdzenia OM	.....77
4.5. Relacje międzynarodowe Gdańska, Gdyni i Sopotu	.....81
4.6. Podsumowanie	.....92
5. Relacje międzynarodowe uczelni	.....94
Aneks nr 1 do Raportu – Identyfikacja obszaru metropolitalnego Gdańska w badaniu OECD „Metropolitan eXplorer”	.....98
Aneks nr 2 do Raportu – Identyfikacja miast Obszaru Metropolitalnego w biuletynie Union of the Baltic Cities wraz z kontekstem ich występowania	.....100

1. Wstęp

Można wyróżnić dwie płaszczyzny problemowe dotyczące koordynacji polityk metropolitalnych: sprawne funkcjonowanie w warstwie lokalnej (wewnątrzmetropolitalnej) oraz wypracowanie wspólnej polityki zewnętrznej (ponadlokalnej), która wpływa na konkurencyjność obszaru na arenie międzynarodowej¹. Nie sposób opisać miasta jako wyrwanego, pojedynczego węzła odłączonego od innych miast. Miasta są bowiem procesami tworzenia, wymiany i oddziaływań przebiegającymi w sieciach łączących uczestników tych oddziaływań². Coraz gęstsza sieć powiązań międzynarodowych powoduje nową jakość międzynarodowych stosunków politycznych, gospodarczych i społecznych³, a miasta, które najsilniej oddziałują na politykę, cechuje współpraca i pragmatyzm, kreatywność i wielokulturowość⁴. Dopiero miasto stanowiące węzeł współpracy międzynarodowej może aspirować do miana metropolii.

1 M. Lackowska, *Zarządzanie metropolitalne. Spojrzenie teoretyczne*, Samorząd Terytorialny 9/2008, s. 13.

2 E. Bendyk, *Metropolia w sieci*, Samorząd Terytorialny 6/2010, s. 53.

3 J. Pasiut, *Założenia polityki zagranicznej miast w odniesieniu do aktualnej polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej*, Samorząd Terytorialny 11/2014, s. 43.

4 B. Barber, *Gdyby burmistrzowie rządzili światem. Dysfunkcyjne kraje, rozkwitające miasta*, Warszawa 2014, s. 19.

Współpraca międzynarodowa samorządów staje się coraz częściej przedmiotem zainteresowania nauki i polityków⁵. Zarówno na szczeblu regionalnym jak i w kontekście polityki prowadzonej przez państwo. Zgodnie z dokumentem strategicznym *Priorytety polskiej polityki zagranicznej 2012-2016*, konieczna jest współpraca pomiędzy samorządami a władzą centralną w budowaniu pozytywnego wizerunku Polski na arenie międzynarodowej, a trudno przecenić jej znaczenie, skoro tylko siedem największych miast na terenie kraju zawarło ponad 130 umów i porozumień z zagranicznymi samorządami⁶. Efektem zainteresowania tematyką współpracy międzynarodowej samorządów są projekty⁷ (w ramach których prowadzone są badania naukowe), pojawiające się coraz częściej opracowania naukowe oraz inicjatywy odgórne takie jak tworzenie przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych sieci Regionalnych Ośrodków Debaty Międzynarodowej⁸.

5 J. Pasiut, *Założenia polityki...*, s. 44.

6 A. Fuksiewicz, A. Łada, Ł. Wenerski, *Współpraca zagraniczna polskich samorządów. Wnioski z badań*, Warszawa 2012, s. 8.

7 <http://www.isp.org.pl/uploads/pdf/980950705.pdf> W wyniku projektu *Rola samorządów w polityce zagranicznej RP* realizowanego przez Związek Powiatów Polskich powstał również portal internetowy www.polityka-zagraniczna-samorzadu.info, który ma w założeniu pełnić rolę platformy wymiany dobrych praktyk związanych ze współpracą międzynarodową samorządów.

8 http://odm.gov.pl/siec_rodm/o_sieci_rodm/. Obecnie na terenie kraju działa 15 tego rodzaju podmiotów.

Na podstawie wyników przeprowadzonych analiz można podjąć próbę sformułowania głównych celów i kierunków współpracy międzynarodowej prowadzonej przez samorządy. **Należy wskazać, że o ile w latach 90. XX wieku najczęściej zawierane były umowy partnerskie z miastami Europy Zachodniej, o tyle obecnie polskie miasta odgrywają podobną rolę dla partnerów zza wschodniej granicy⁹.** Można też mówić o profesjonalizacji współpracy międzynarodowej samorządów i stopniowym przechodzeniu od trwałej współpracy formalnej do większego znaczenia inicjatyw nieformalnych oraz projektów wychodzących naprzeciwko konkretnym wyzwaniom, potrzebom i problemom¹⁰. Co zrozumiałe, z racji dostępnych środków i skali możliwych do podjęcia działań, inny model współpracy z zagranicznymi partnerami przyjmują największe miasta, prowadząc „własną politykę zagraniczną”, a inne mniejsze miasta, które realizują raczej pojedyncze projekty, organizują wymiany i imprezy młodzieżowe, sportowe lub kulturalne¹¹.

Wskazane inicjatywy i badania stanowią ciekawy i wartościowy punkt odniesienia do badań przeprowadzonych przez Instytut Metropolitalny. Punktem wyjścia do wyodręb-

9 J. Pasiut, *Założenia polityki...*, s. 34.

10 A. Trzecielińska-Polus, *Gminy, miasta i powiaty Opolszczyzny – partnerstwa lokalne z zagranicą*, [w:] M. Barański, *Samorząd-Rozwój-Integracja*, Katowice 2003, s. 237.

11 A. Fuksiewicz, A. Łada, Ł. Wenerski, *Współpraca zagraniczna...*, s. 8.

nienia sfer życia publicznego, które zostaną podane analizie, była próba sformułowania na jej potrzeby definicji metropolii. Analizując bogatą literaturę w tym zakresie, można stwierdzić, że co do zasady został osiągnięty konsensus odnośnie do najczęściej wskazywanych kryteriów pozwalających mówić o „metropolitalności” danego obszaru. Aby zatem dane miasto można było zaliczyć do grona metropolii, w warunkach polskich powinno ono spełniać następujące warunki: być względnie duże (minimum 0,5–1,0 milion mieszkańców); posiadać znaczny potencjał ekonomiczny oraz silnie rozwinięty sektor usług wyższego rzędu; charakteryzować się dużym potencjałem innowacyjnym (jednostki naukowe i badawczo-rozwojowe); pełnić funkcje o charakterze metropolitalnym, tj. funkcje centralne wysokiego rzędu hierarchicznego o zasięgu co najmniej krajowym; odgrywać rolę węzła w systemie (sieci) powiązań komunikacyjnych, organizacyjnych i informacyjnych oraz charakteryzować się dużą dostępnością w różnych skalach przestrzennych, także w skali międzynarodowej; stymulować rozwój sieciowego modelu gospodarki i zarządzania¹². Zgodnie z definicją przyjętą przez Unię Metropolii Polskich, metropolią jest ośrodek zamieszkiwany przez minimum 500 tys. mieszkańców, w którym studiuje lub uczy się mi-

12 T. Marszałkowski, T. Marszał (red.), *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, Warszawa 2006, s. 12. Z bogatej literatury i opracowań ciekawie na ten temat w raporcie Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gdzie wyodrębniono następujące sfery funkcjonalne obszarów metropolitalnych: politics, economy, science, transport, culture.

nimum 50 tysięcy osób, stanowiący ważny węzeł transportowy w skali kraju i regionu¹³.

W pierwszej części raportu przebadano zatem obecność obszaru metropolitalnego w międzynarodowych opracowaniach właśnie pod kątem funkcji, jakie pełni, czy też powinna pełnić metropolia, szczególną uwagę przywiązując do transportu i powiązań komunikacyjnych. Pogłębiona analiza relacji międzynarodowych jednostek samorządu terytorialnego, będących członkami OM, wykazała z kolei najważniejsze kierunki tej współpracy, jej trwałość, tendencje dla dalszego rozwoju oraz stopień wykorzystania w tym zakresie potencjału obszaru Morza Bałtyckiego. Ostatnia część opracowania to komponent poświęcony relacjom międzynarodowym uczelni z rdzenia obszaru metropolitalnego, których absolwenci stanowiąc będą o przyszłości całego regionu.

¹³ Patrz na przykład P. Adamowicz, *Metropolie w polaryzacyjno-dyfuzyjnym modelu rozwoju Polski i Europy* (opracowanie dla Unii Metropolii Polskich), s. 3.

2. Summary

Gdansk-Gdynia-Sopot Metropolitan Area in the European metropolises' network

International local governments cooperation is progressively becoming subject of science and politicians' interest, both on the regional level and in the context of the national policy. In accordance to the strategic document *Priorities of Polish Foreign Policy 2012 – 2016*, the cooperation between the local governments and the authorities is necessary in creating a positive image of Poland in the international arena. Interest in the international cooperation of local governments results in: the projects within which the scientific research is carried out, more frequent scientific papers as well as top-down initiatives such as creation of the Regional Centres for International Debates network (on the initiative of Ministry of Foreign Affairs). Particular role is played by the metropolis which are understood as process of creation, exchange and influences emerging in the networks.

Diagnosis of the metropolis international cooperation forms, areas, and effects was the aim of the research. Enumerated issues were analysed:

- presence and role of Gdansk, Gdynia, and Sopot as well as the Tricity and Pomerania in the documents (reports, opinions, rankings and strategies) concerning cities and metropolitan areas.

- international relations of the local government units (members of the G-G-S Metropolitan Area). Both institutionalised and non-institutionalised cooperation forms were subject to analysis (in qualitative and quantitative approach).
- international relations of the biggest universities of the metropolitan area. The number of students and academics participating in the foreign exchange as well as research projects undertaken with the foreign universities and cooperation agreements were taken into consideration.

In the first part of the study, a number of international documents concerning metropolis was analysed – on its delimitation, management structure description and also its multi-aspect comparison to other metropolitan regions in Europe, and worldwide to a lesser extent. Both objective researches and public opinion polls were taken into consideration. A significant diversity of nomenclature was noticed during the analysis (e.g. Tri-City, Tricity, Triple-City, Gdańsk-Sopot-Gdynia /Agglomeration/, Gdańsk /Metropolitan Region/). The prevalence of Gdansk-Sopot-Gdynia in sources containing demographic data (as well as statistic data concerning economy and job market in the metropolis) was analysed. An adequate transport availability (in internal and external meaning) is the key element to shape the metropolitan area and build its position in the international relations. The analysis of various international documents proves that Gdansk and Gdynia belong to significant elements of the

Baltic Sea basin and East-Central Europe. One of the main reasons of the attention towards the Tri-City in the transport sphere is the role of the agglomeration in the priority projects in the TEN-T network. Furthermore, Gdansk's and Gdynia's engagement in the balanced urban transport development is highlighted in many international reports.

Tourism and promotion were widely discussed (particularly Gdansk; moreover, frequent adducing the heritage of Solidarity movement was observed). Science, technology and development were elaborated (here, the Pomeranian Science and Technology Park Gdynia gained very positive opinions worldwide). Sopot marked its presence while discussing the projects executed within the public-private partnership. Threads concerning urban planning, energetics, municipal services, cultural heritage or social policy.

Germany, Ukraine and Russia are the main directions of international cooperation of communes, districts and cities (from outside of the metropolitan area root). Their international relations are mainly based on partnership agreements and actions undertaken within the partnership communes/cities/regions. The local governments indicate primarily the 'soft' cooperation effects. The inhabitants and youth are to a great extent involved in the cooperation. This deserves a positive remark.

On the other hand, the local governments rarely move beyond the established cooperation scheme (local governments representatives' visits interlocked with the residents and youth exchange). Clearly, the cities of the metropolitan area (Gdansk and Gdynia in particular) have the most developed international policy, also directed to cities from outside of Europe. What is interesting, the investigated local governments establish the cooperation with the partners from the Baltic Sea area on their own. Union of the Baltic Cities and Euroregion Baltic (Association for Polish Municipals) serve as the measures of fulfilling this policy.

It is difficult to compare the international cooperation of the universities' from the metropolitan area, as every university has different area of operations and each of them pursues its foreign institutions cooperation aims in different ways. What is worth noticing, the number of foreign students in the investigated universities has grown in the recent years. Moreover, particularly the largest universities attach importance to the quality and intensity of the foreign relations.

3. Obszar Metropolitalny w dokumentach zagranicznych podmiotów

3.1. Wprowadzenie

W tej części raportu przeanalizowano szereg dokumentów, w których pojawiały się: Gdańsk, Gdynia, Sopot lub różnie nazywany obszar metropolitalny (aglomeracja/konurbacja) składający się z wyżej wymienionych miast. Dla lepszego odzwierciedlenia obrazu metropolii za granicą, przy okazji omawiania poszczególnych opracowań posłużono się nazwami, które występowały w danym opracowaniu. Tam gdzie było to możliwe uczyniono odniesienia do innych europejskich metropolii. Zakres czasowy omówionych dokumentów obejmuje co do zasady lata 2004-2014/2015. Jednakże w kilku miejscach uczyniono wyjątek i przytoczono opracowanie starsze, co jednak za każdym razem zostało zaznaczone. Zasadniczo analizowano oficjalne raporty, tudzież informacje z podmiotowych stron internetowych instytucji czy ośrodków badawczych, które były sporządzone w języku angielskim i przez to mogły mieć oddziaływanie międzynarodowe – niezależnie czy dokumenty te były tworzone przez prywatne lub publiczne organizacje międzynarodowe albo zagraniczne, czy też przez Polaków na zlecenie międzynarodowych instytucji w końcu – przez polskie oddziały globalnych korporacji. Wyjątki uczyniono tutaj między innymi w opracowaniach dotyczących turystyki, gdzie uwzględniono bardziej różnorodny wa-

chlarz źródeł, przy identyfikacji metropolii oraz transporcie lotniczym, gdzie włączono do analizy publikacje o charakterze rozpraw naukowych, czy przy omówieniu projektów partnerstwa publiczno-prywatnego w Sopocie. Z pewnością nie udało się dotrzeć do wszystkich dokumentów, które mogłyby mieć jakiegokolwiek znaczenie z punktu widzenia niniejszego raportu. Autorzy mają jednak nadzieję, że przedstawiona analiza ukazuje reprezentatywny obraz Metropolii Gdańskiej i jej wizerunek w świecie, a dzięki przypisom zainteresowane osoby będą mogły sięgnąć do materiałów źródłowych w celu poszerzenia swojej wiedzy.

3.2. Ogólna identyfikacja Obszaru Metropolitalnego

W dokumencie METREX "Intra-metropolitan polycentricity in practice – Reflections, challenges and conclusions from 12 European metropolitan areas. Final report of the METREX - Expert Group on Intra-Metropolitan Polycentricity" (2010)¹⁴, który poddaje badaniom 12 wybranych obszarów metropolitalnych Europy, występuje pojęcie Aglomeracji Trójmiasta (*Tri-City Agglomeration*). Jest to godne uwagi, gdyż sama nazwa Trójmiasta nie pojawia się w dokumentach międzynarodowych bardzo często, a jeżeli już się pojawia to raczej jako pojedyncza wzmianka. W opisywanym dokumencie zaś

¹⁴ http://www.eurometrex.org/Docs/Expert_Groups/Polycentricity/METREX_IMP_final_version.pdf

ta nazwa przewija się na wielu stronach, stając podstawowe określenie obszaru metropolii. Obszar przyjęty w opracowaniu METREX jest jednak inny niż w przypadku chociażby obszaru regionu metropolitalnego według Eurostatu, o którym będzie mowa niżej. Przede wszystkim nie wchodzi w jego skład części powiatów: puckiego, wejherowskiego, kartuskiego czy nowodworskiego, ujęty jest za to Tczew. Jest to podział zasadniczo zgodny z tym, przyjętym w planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego dla obszaru aglomeracji¹⁵. Dzielony on na trzy części: rdzeń (Gdańsk, Sopot i Gdynia), obszar funkcjonalny wokół rdzenia oraz części bardziej peryferyjne. Zarówno jeżeli chodzi o populację jak i o miejsca pracy, rdzeń notuje regres, wzrastają za to wskaźniki pozostałych dwóch obszarów. Jako miasto wiodące wymienia się Gdańsk, ale Gdynia z porównywalnym profilem gospodarczym i demograficznym została określona jako „silny konkurent”. Kluczowymi miastami „drugiego kręgu” są Tczew (między innymi kolej i przemysł) i Wejherowo (między innymi szybko rozwijający się sektor nieruchomości), zaś „trzeciego kręgu”: Kartuzy (sprzedaż detaliczna, turystyka i rolnictwo) i Puck (turystyka i rybołówstwo). Szerzej Gdańsk opisano jako centrum biznesowe i naukowe o znaczeniu krajowym, z międzynarodowym lotniskiem i terminalem promowym, uczelniami wyższymi, szpitalami i obiektami kulturalnymi, a także z głównymi gałęziami gospodarki: przemysłem morskim, turystyką, produkcją paliw, branżą IT,

przemysłem chemicznym (kosmetycznym) oraz sprzedażą detaliczną. Gdynia również otrzymała miano centrum biznesowego o znaczeniu krajowym, z międzynarodowym terminalem promowym, uczelniami wyższymi, szpitalami, obiektami kulturalnymi i parkiem technologicznym oraz usługami opartymi na wiedzy specjalistycznej. Główne gałęzie gdyńskiej gospodarki to przemysł morski, turystyka, software oraz sprzedaż detaliczna. Sopot określono jako „jedną z najbardziej prestiżowych i drogich lokalizacji w Polsce”, wskazując także na obecność wyższych uczelni i obiektów kulturalnych oraz na główne branże: turystykę (uzdrowiskową) oraz sprzedaż detaliczną. Cała aglomeracja, jak wskazano, posiada wyjątkową tożsamość opartą na różnych wpływach kulturowych, w tym hanzeatyckich i kaszubskich. Trójmiasto w badaniu (przy zaznaczeniu jednak generalizacji wyników) zostało zdiagnozowane jako aglomeracja, której ogólna dynamika społeczno-ekonomiczna (rozumiana jako rozwój populacji i miejsc pracy) jest na stałym poziomie, to znaczy ani nie wzrasta ani nie spada. Trójmiasto określono także jako utrzymujące policentryczność, a nie ją tworzące. Oba powyższe wskaźniki plasują aglomerację nad Zatoką Gdańską w jednym szeregu z regionami metropolitalnymi: Rotterdamu-Hagi (Holandia) i Frankfurtu nad Menem (Hesja, Niemcy). Trójmiasto zostało także określone w perspektywie miejsko-regionalnej, która odpowiada węższej definicji obszaru metropolitalnego jako miasta i otaczających go przedmieść (w odróżnieniu od perspektywy „mega-regionalnej”, czyli szerszego ujęcia metropolii jako swego rodzaju sieci

15 Dz. Urz. Woj. Pom. z 2009 r., Nr 172, poz. 3361.

różnych miast). Jednocześnie też wskazano w Trójmieście wysoki poziom zrównoważonej policentryczności pomiędzy głównymi rdzeniami, ze słabą hierarchią. Zestawienie uwzględniające łącznie oba wyżej wymienione czynniki znów zbliża aglomerację trójmiejską do Regionu Metropolitalnego Rotterdamu-Hagi. Oba obszary mają także podobny system zarządzania oparty na negocjowaniu porozumień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego i niewiążący (czyli nieoparty na władczym przymusie, a na dobrowolnej współpracy, w której narzędziem jest „siła komunikatywności”). Brak także ciała rządzącego całą metropolią. Podobne rozwiązania funkcjonują również w Regionie Miejskim Helsinek (Finlandia) oraz Regionie Metropolitalnym Centralnych Niemiec obejmującym między innymi: Magdeburg, Halle, Erfurt, Lipsk, Drezno. Jednocześnie, powołując przykład Trójmiasta i Helsinek wytknięto bierność Państwa w zakresie wspierania rozwoju takiego systemu zarządzania policentrycznymi obszarami metropolitalnymi, aby były one zdolne do działania. Obecny stan rzeczy w tym zakresie został określony jako niewystarczający. Raport zwraca też uwagę, że współpraca powinna polegać na identyfikowaniu potencjalnych sytuacji *win-win*, czyli takich z których obie strony odnoszą korzyści (są wygrane). O Trójmieście (obok Regionu Centralnych Niemiec i Helsinek) mówi się także w kontekście wprowadzenia nowego, raczej nieformalnego sposobu zarządzania, będącego forum dyskusji nad sprawami rozwoju metropolii oraz swego rodzaju reprezentacją metropolii wobec inicjatyw państwowych. Ten nowy sposób ma pomóc

przewycięzać złożoność obecnie istniejącego systemu administracji oraz rozwijać porozumienia wewnątrz metropolii – nie tylko w ramach jednostek samorządu terytorialnego, ale także z innymi organizacjami publicznymi czy prywatnymi. Wydaje się, że na terenie Trójmiasta rolę wyżej opisaną spełniają: Stowarzyszenie Gdański Obszar Metropolitalny oraz Forum „Norda” (nazwy te w dokumencie nie padają). Mowa jest za to o powstałej w 2003 roku Radzie Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej i o dokumentach planistycznych traktujących o aglomeracji.

Obszar metropolitalny Trójmiasta jest także identyfikowany w jednym z raportów powstałych w ramach programu ESPON („Economic Crisis: Resilience of Regions”, 2013)¹⁶. Ścisłej rzecz ujmując, mowa jest o subregionie trójmiejskim, który tworzy rdzeń obszaru metropolitalnego, jednakże nie istnieją w nim żadne wspólne struktury administracyjne czy wybieralne organy. Ten rdzeń (składający się z Gdańska, Gdyni i Sopotu) jest w raporcie nazwany „tak zwanym Trójmiastem” (*so-called Tricity*). Jednocześnie wskazuje się, że metropolia nad Zatoką Gdańską należy do drugiej klasy obszarów metropolitalnych w Polsce (do pierwszej należy Warszawa), zajmując 29% powierzchni regionu i jednocześnie skupiając około 60% jego populacji.

W innym dokumencie ESPON (Factsheet

16 http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/ECR2/ECR2_inception_report.pdf

South Baltic, projekt TERREVI, 2012¹⁷), Gdańsk i Gdynia zostały wymienione wśród uczestników programu współpracy transgranicznej dla Południowego Bałtyku, wraz z takimi miastami jak Malmö, Lund, Karlskrona, Kalmar (Szwecja), Kłajpeda (Litwa), Rostock (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Niemcy), Lubeka (Szlezwik-Holsztyn, Niemcy) czy Szczecin. Spośród nich tylko Malmö-Lund i właśnie Gdańsk-Gdynia zostały sklasyfikowane jako Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu (*Metropolitan European Growth Areas*).

Interesujących przykładów porównania metropolii gdańskiej z innymi europejskimi metropoliami dostarcza też inny raport ESPON „Study on Urban Functions”, projekt 1.4.3 (2007)¹⁸. Podjęto w nim próbę określenia funkcjonalności miejskich obszarów funkcjonalnych – w tym tego gdańskiego – za pomocą wartości liczbowych. Ocena została dokonana w trzech wariantach (*global score* – średnia wszystkich wartości cząstkowych z wyłączeniem przemysłu; *functional score* – średnia wszystkich wartości cząstkowych z wyłączeniem przemysłu i populacji; oraz *global score with industry* – średnia wszystkich wartości cząstkowych). Wspomniane wartości cząstkowe są z kolei związane z obec-

17 http://www.espon.eu/main/Documents/Projects/ScientificPlatform/TerrEvi/20121128_fact-sheets/Factsheet_SouthBaltic.docx

18 http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/StudiesScientificSupportProjects/UrbanFunctions/fr-1.4.3_April2007-final.pdf

nością konkretnych funkcji wyróżnionych przez autorów badania. I tak, w raporcie mamy do czynienia z funkcjami: (1) administracyjną (funkcja w podziale terytorialnym kraju, siedziby międzynarodowych instytucji), (2) decyzyjną (siedziby ważnych przedsiębiorstw krajowych i międzynarodowych), (3) transportową (połączenia – drogowe, kolejowe, lotnicze i morskie – z innymi miastami), (4) związaną z wiedzą (lokalizacja uczelni wyższych, ośrodków badawczych czy przemysłu wysokich technologii), (5) turystyczną (liczba dostępnych łóżek i nocy spędzanych w hotelach/ośrodkach turystycznych oraz uznanie według przewodników turystycznych, na przykład Michelin), a także (6) przemysłową. Na to nakładają się jeszcze dane dotyczące populacji w miejskim obszarze funkcjonalnym. Jeżeli chodzi o *global score* to wynik Gdańsk jest zbliżony do wyniku uzyskanego przez Heidelberg (Badenia-Wirtembergia, Niemcy), Bilbao (Kraj Basków, Hiszpania) czy Brighton/Worthing/Littlehampton (Anglia, Zjednoczone Królestwo). Z kolei *functional score* zbliża Gdańsk do takich ośrodków jak Brno (Republika Czeska), Karlsruhe (Badenia-Wirtembergia, Niemcy), Erfurt (Turyngia, Niemcy) czy znów Bilbao. Z uwzględnieniem przemysłu wynik Gdańsk staje się porównywalny do Gandawy (Region Flandrii, Belgia) oraz Bilbao. Widać więc wyraźnie, że w analizowanym badaniu to właśnie baskijskie miasto prezentuje wyniki najbardziej podobne do Gdańska.

W raporcie PwC o Trójmieście (*Tri-City*) z serii „Reports on major Polish cities” (2011)¹⁹ diagnozuje się, że „teoretycznie Trójmiasto miałooby szansę walczyć nawet o drugą czy trzecią pozycję wśród polskich metropolii, ale na razie takie ambicje są przedwczesne i nie odpowiadają realnym możliwościom”. Wiele wskaźników jest na poziomie polskiej średniej, za to „zaskakująco nisko”: służba zdrowia (niski wskaźnik liczby lekarzy na 1 mieszkańca, najdłuższe kolejki do specjalistów), poczucie bezpieczeństwa (względnie duża liczba zgłoszonych przestępstw) i szkolnictwo wyższe - zwłaszcza w tym ostatnim obszarze ograniczona liczba studentów (niska proporcja liczby studentów do ogólnej liczby mieszkańców) i absolwentów może mieć bezpośredni wpływ na poziom rozwoju. I to właśnie te trzy obszary, jak również wzmocnienie współpracy wewnątrz metropolii wskazuje się jako główne wyzwania stojące przed Trójmiastem. Jako mocne strony wymienia się zaś wysoki poziom aktywności społecznej (działalność organizacji pozarządowych, frekwencja w wyborach) czy nowoczesne metody finansowania miejskich inwestycji.

Jeżeli chodzi o pozostałe dane to są one następujące:

1. Bezrobocie wynosi 3,12%, ale wyższe jest wśród młodych ludzi (13,4%).

19 http://www.pwc.pl/en/wielkie-miasta-polski/raport_TriCity_eng.pdf

2. Satysfakcjonujący jest poziom środowiska, a poza tym: najmniejsza intensywność ruchu ulicznego wśród 11 analizowanych miast czy oczyszczanie prawie całości ścieków.
3. Dobra sytuacja występuje jeżeli chodzi o wizerunek aglomeracji w Internecie, ale także dużą liczbę osób prowadzących działalność gospodarczą.
4. W dziedzinie kultury Trójmiasto zajmuje wysokie miejsce jeżeli chodzi o wielkie wydarzenia i nakłady na kulturę, gorsza sytuacja ma miejsce na przykład jeżeli chodzi o kina.
5. Efektywność miejskich instytucji administracyjnych jest poniżej średniej.
6. Aglomeracja notuje jeden z niższych poziomów gęstości sieci drogowej, ale przy tym też dość wysoką liczbę miejsc w transporcie publicznym; podobnie zajmuje wysokie miejsce jeżeli chodzi o połączenia promowe czy lotnicze.
7. Rynek mieszkaniowy plasuje się wśród najlepszych z 11 badanych miast - jednak ceny są wyższe od średniej.
8. Trójmiasto zajmuje wysoką pozycję jeżeli chodzi o powierzchnie handlowe.
9. Aglomeracja notuje jeden z najniższych w Polsce wskaźników PKB na jednego mieszkańca.

10. Dość niskie w porównaniu do innych aglomeracji są wskaźniki atrakcyjności dla inwestorów zagranicznych (z kolei zdecydowanie wyższa jest atrakcyjność dla rodzimych inwestorów), ale zaznacza się, że podjęto kroki w celu poprawy tego stanu rzeczy, jednak na efekty trzeba będzie jeszcze poczekać. Sam wskaźnik liczby inwestorów zagranicznych na jednego mieszkańca plasuje Trójmiasto na czwartym miejscu w Polsce.

11. Zagadnieniem, w którym Trójmiasto przoduje na tle Polski jest za to pokrycie terenu planami zagospodarowania przestrzennego.

Z kolei w dokumencie „Expert evaluation network delivering policy analysis on the performance of Cohesion Policy 2007-2013. Task 2: country report on achievements of Cohesion Policy (Poland)” (2010)²⁰ wykonywanym przez G. Gorzelaka i M.W. Kozaka na zlecenie Komisji Europejskiej, przy okazji wyliczenia polskich wielkich miast pojawia się określenie *Tricity of Gdańsk-Gdynia-Sopot*. Także w biuletynie Komitetu Regionów „Regions and cities of Europe” nr 84 (2013)²¹ znajduje się wzmianka o gdańsko-sopocko-gdyńskim obszarze metropolitalnym

20 <http://bookshop.europa.eu/en/expert-evaluation-network-delivering-policy-analysis-on-the-performance-of-cohesion-policy-2007-2013-pbKN3113611/>

21 <http://cor.europa.eu/en/news/regions-and-cities-of-europe/Documents/october-2013-en.pdf>

(*Gdańsk-Sopot-Gdynia metropolitan area*). Kontekstem jest artykuł ówczesnego przewodniczącego Rady Miasta Gdyni na temat jego nadziei na skuteczność polityki spójności, która pozwoli zagwarantować metropolii status jednego z najważniejszych miast w Regionie Morza Bałtyckiego.

Bardzo ciekawe porównanie miast europejskich dostarcza raport „Second State of European Cities Report”²² przygotowany w 2010 roku między innymi przez niemiecki Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung na zlecenie Komisji Europejskiej. Zawiera on badanie „City powers index 2004”, w którym poszczególne miasta europejskie zostały ocenione według sześciu kryteriów (1 – populacji, 2 – rocznych wydatków w przeliczeniu na mieszkańca, 3 – proporcji dochodów lokalnych władz z lokalnych podatków, 4 – podatków i opłat lokalnych w relacji do ogółu opłat i podatków, 5 – wydatków władzy lokalnej w relacji do ogólnej liczby wydatków rządowych, 6- struktury administracyjnej). Gdańsk, po uśrednieniu wszystkich czynników otrzymał w tym badaniu notę 2,5, tak samo jak na przykład Amsterdam, Rotterdam (Holandia), Hamburg, Kolonia (Niemcy), Madryt (Hiszpania) czy Wiedeń (Austria), ale również jak Kalisz, Radom, Olsztyn czy Koszalin. W tym samym raporcie Gdańsk został zaliczony według typu miasta do grupy A2: *National Capitals and Metropolises*, poniżej grupy A1: *Leading European Capitals and Metropolises*, ale wśród takich miast jak: Antwerpia (Belgia), Ateny (Gre-

22 http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/stateofcities_2010.pdf

cja), Barcelona (Hiszpania) czy Berlin (Niemcy) oraz większości innych polskich dużych miast. Raport zawiera także dane za 2004 rok dotyczące między innymi populacji Gdańska, gęstości zaludnienia, czy regionalnego PKB na jednego mieszkańca według standardu siły nabywczej. Podobnie szereg danych oraz wskaźnik siły miast (Gdańsk otrzymał w nim 3 na 4 możliwe do zdobycia punkty) dostarcza wcześniejszy raport z tej samej serii – „State of European Cities Report”²³ z 2007 roku, wykonany przez ECOTEC Research and Consulting Ltd. W dokumencie tym przedstawiono dane za 2001 rok, a Gdańsk zaklasyfikowano do kategorii *Gateways* wśród innych europejskich portów. Także i tutaj, dla potrzeb kalkulacji metropolitalnego PKB wzięto pod uwagę Gdańsk, Gdynię i Sopot, a także podregion gdański.

Gdańsk występuje także w dokumencie „World Cities, Mega-Cities and Global Mega-City-Regions”²⁴ z 2004 roku, przygotowanym przez P. Halla z Institute of Community Studies w Londynie, a zamieszczonym na stronie Globalization and World Cities Research Network (działającego przy Loughborough University w Anglii). Został on tam wymieniony jako przykład jednej z regionalnych stolic, obok Bristolu (Anglia, Zjednoczone Królestwo), Bordeaux (Francja), Hannoveru (Dolna Saksonia, Niemcy), Rawenny (Włochy), Saragossy (Hiszpania), Lublina czy

23 http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/stateofcities_2007.pdf

24 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/al6.html#ft0>

Brna (Republika Czeska). W omawianym tekście Gdańsk występuje też jeszcze raz, w ustępie o Polsce, jako przykład (obok Krakowa) „większego miasta regionalnego”. W innym artykule zamieszczonym na stronie GaWC, autorstwa E. Korcelli-Olejniczak z PAN, a traktującym o Warszawie (2013)²⁵, znalazła się również wzmianka o przykładach innych głównych regionów metropolitalnych w Polsce. Razem z Krakowem i Poznaniem został tam wymieniony także Gdańsk. Ponadto warto zauważyć, że na tej samej stronie w dwóch artykułach (2008, 2009)²⁶ zamieszczono tabelę zawierającą cytaty z polskiej Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015 (Priorytet 6. Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej). I tak, wskazano w niej, że państwowa polityka regionalna dla województwa pomorskiego oprze się na wspieraniu funkcji metropolitalnych Gdańska-Sopotu-Gdyni („Trójmiasta”) oraz podnoszeniu znaczenia obszaru metropolitalnego Trójmiasta na poziomie europejskim i „bałtyckim”.

Podobnie na stronie GaWC²⁷, idąc za koncepcją G. Gorzelaka wyrażoną w książce „The Regional Dimension of Transformation in Central Europe”, wskazuje się Gdańsk jako jeden z elementów tak zwanego środkowoeuropejskiego bumerangu (obszaru o wyższym poziomie rozwoju) – razem z Poznaniem, Wrocławiem, Pragą,

25 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb425.html>

26 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb255.html>, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb263.html>

27 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb16.html>

Brnem, Bratysławą/Wiedniem i Budapesztem. Powyższy artykuł GaWC pochodzi z 2000 roku, jednak ze względu na oryginalne przedstawienie powiązania Gdańska z innymi europejskimi metropoliami wspomniano o nim także w niniejszym opracowaniu. Z kolei w artykule L. Jeneya z Uniwersytetu Korwina w Budapeszcie, traktującym o państwach Grupy Wyszehradzkiej (2009)²⁸ Gdańsk (według mapy – całe Trójmiasto według jednostek NUTS 3) jest określany jako relatywnie rozwinięty region, jednak w tym konkretnym badaniu nie został uznany za *city* ze względu na zbyt małą, według autora, populację. Biuletyn Badawczy GaWC posłużył także do przeniesienia na grunt międzynarodowy elementów polskiego badania metropolitalności miast METROX²⁹, w którym występuje Trójmiasto jako całość, gdyż, według autorów takie ujęcie lepiej oddaje rzeczywistość. W edycji tego badania z 2008 roku (zaprezentowanej w biuletynie) Trójmiasto zajmuje pod różnymi względami 5-7 miejsce w Polsce (w najbardziej ogólnym rankingu indeksu siły metropolitalnej była to 6. lokata). Znamienne, że według autorów, wśród polskich miast jedynie Warszawa może być uznana za metropolię, Trójmiasto kwalifikuje się za to razem z Poznaniem, Krakowem, Wrocławiem i Silesią (Metropolią Górnośląsko-Dąbrowską) do drugiej kategorii – „metropolii w produkcji”.

W badaniu ESPON 1.1.3 „Enlargement of

28 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb337.html>

29 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb341.html#ft0>

the European Union and the wider European Perspective as regards its Polycentric Spatial Structure. Final Report” (2006)³⁰ Gdańsk-Gdynię zaliczono do ostatniej, czwartej kategorii MEGA (*Metropolitan European Growth Areas*, Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu) – nazywanej „słabe MEGA”. Obok aglomeracji gdańsko-gdynińskiej w tej samej kategorii znalazły się jednak też Bukareszt (Rumunia), Sofia (Bułgaria), Tallinn (Estonia), Ryga (Łotwa), Wilno (Litwa), Ljubljana (Słowenia), Valletta (Malta), ale także Wrocław, Kraków czy Katowice. Gdańsk w dalszej części został nazwany „ważnym miastem portowym”, które jest też elementem tak zwanego „Bałtyckiego Pięciokąta”. Z kolei w ramach badania INTERREG III B³¹ Gdańsk został sklasyfikowany jako obszar miejski o znaczeniu transregionalnym/krajowym, poniżej Warszawy, która jako jedyne polskie miasto znalazła się w kategorii miast o randze europejskiej.

Warte zauważenia jest także opracowanie naukowe P. Swianiewicza i M. Lackowskiej „From doing nothing to metropolitan government institutions? Governing metropolitan areas in Poland” (2007), które ukazało się w kanadyjskiej publikacji na temat zarządzania w metropo-

30 http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPN2006Projects/ThematicProjects/EnlargementPolycentrism/full_revised_version_113.pdf

31 <http://www.esponontheroad.eu/library,strategy-for-a-regional-polycentric-urban-system-in-central-eastern-europe-economic-integrating-final-report-regional-polycentric-urban-system-interreg-iii-b-8c19>

liach³². Tutaj z kolei rdzeń obszaru metropolitalnego został określony jako *Triple City*, wskazano też pilną potrzebę koordynacji działań w tym multicentrycznym obszarze. Zagadnienia, które powinny być przedmiotem współpracy to przede wszystkim: transport, edukacja ponadpodstawowa, cmentarze czy planowanie przestrzenne. Jednocześnie mówi się o wzroście konkurencyjności metropolii, który mógłby być efektem spójnego zarządzania, z drugiej: wskazuje się na wzajemną rywalizację wewnątrz metropolii (szczególnie między Gdańskiem a Gdynią oraz prezydentami tych miast), która utrudnia koordynację działań. Omawia się przy tym szeroko inicjatywę współpracy w ramach Rady Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej, wskazując też na niedoskonałość tej formy współpracy.

Zbliżony ogląd sytuacji jest przedstawiony w publikacji M. Lackowskiej-Madurowicz „Living In City-Regions, Ignoring Metropolitan Politics?” zaniechanej na stronie internetowej European Consortium for Political Research³³. Na określenie całej aglomeracji występuje tam określenie „Gdańsk”, ale także wspomina się o nazwie *Tri-city agglomeration*. Podobnie jak w wyżej wymienionym badaniu, jest mowa o Radzie Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej. Ogólne

32 J.P. Collin, M. Robertson (red.) (2007) *Metropolitan Governance: Issues and Depictions of Experiments on Four Countries*, Montreal: Les Presses de l'Université Laval. http://www.vrm.ca/documents/Montreal_Swianiewicz_Lackowska.pdf

33 <http://ecpr.eu/Filestore/PaperProposal/8e5cd3ff-f8f4-402f-8074-f99d0945ef43.pdf>

wnioski z jej działalności są pozytywne – rozwój współpracy w ramach metropolii jest wolny, ale postępuje. Dalej w publikacji znajdują się wyniki badań ankietowych z mieszkańcami metropolii gdańskiej i wrocławskiej (porównanie), między innymi dotyczące aktywności mieszkańców przedmieść w rdzeniu i odwrotnie, samoidentyfikacji mieszkańców przedmieść z metropolią, używanych środków transportu czy zaufania do lokalnych burmistrzów/prezydentów miast. W innej publikacji P. Swianiewicza i M. Lackowskiej-Madurowicz „Two Tier Metropolitan Arrangements in Europe”³⁴, tym razem powstałej w ramach turecko-szwedzkiego programu Tuselog, wspomina się o kolejnej inicjatywie – Stowarzyszeniu Gdański Obszar Metropolitalny (*Association of Gdańsk Metropolitan Area*), które powstało w 2011 roku.

Obszerny opis studium przypadku regionu trójmiejskiego dostarcza European Metropolitan network Institute³⁵. Trójmiasto (*Tri-City Region*) jest tam przedstawione jako prawie milionowa aglomeracja, największy ośrodek naukowy i akademicki oraz główne centrum kulturalne w północnej Polsce. Gdańsk został określony jako lider, jednak Gdynia stanowi dla niego silną konkurencję, Sopot zaś jest jednym z najbogatszych miast w Polsce i miejscem zamieszkania części

34 http://projects.sklinternational.se/tuselog/files/2013/03/Two-tier-metro-govt_final.pdf

35 http://www.emi-network.eu/Research/Polycentric_metropolitan_areas/Knowledge_Research_Agenda/Case_studies_European_cities/Case_study_on_the_Polish_Tri_City_Region

elity. W raporcie także jest mowa o Stowarzyszeniu Gdański Obszar Metropolitalny (*Gdansk Metropolitan Area Association*), a także o tym, że nie uczestniczy w nim Gdynia - jako jeden z powodów dokument wskazuje spór o nazwę stowarzyszenia (Gdynia wolałaby Gdańsko-Gdyniński Obszar Metropolitalny), jako drugi powód autorzy podają osobiste nieporozumienia pomiędzy prezydentami miast (w dalszej części opracowania wskazuje się też powszechne poczucie rywalizacji pomiędzy miastami). Dokument EMI wymienia również cele Stowarzyszenia GOM: stworzenie atrakcyjnego rynku dla inwestorów, pobudzenie integracji rynku pracy, edukacji i biznesu, a także wskazuje na sposób jego działania. Obok GOM została opisana gdyńska inicjatywa powołania Forum „Norda”, w ramach którego współpraca skupia się raczej na kwestiach infrastrukturalnych, czy koordynacji gospodarki komunalnej. Autorzy dokumentu konstatują, że nie wiadomo jak sytuacja rozwinie się w kolejnych latach. Kontekstem są przecież trudności z koordynacją działań metropolitalnych na poziomie strategicznym. Sugestią autorów opracowania EMI jest także połączenie obu stowarzyszeń, jako pierwszy dobry krok do współpracy. Dalej wskazuje się także jeden z pozytywnych przykładów współpracy trzech miast, a mianowicie projekt: „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”. Ciekawym wnioskiem jest także stwierdzenie, że mimo słabego wspólnego zarządzania, Trójmiasto jawi się jednak pod względem funkcjonalnym bardziej jako jeden organizm miejski (na przykład ze względu na zintegrowany rynek pracy i rynek

mieszkańcowy), niż jako trzy osobne miasta. W pewnym stopniu kwestionuje się więc kluczową rolę politycznej (formalnej) koordynacji i współpracy. Dokument kończy się analizą SWOT dla obszaru Trójmiasta.

W raporcie programu ESPON – projekt 3.2 „Spatial Scenarios and Orientations in relation to the ESDP and Cohesion Policy”³⁶ mowa jest między innymi o postępującej migracji, której celem są również duże aglomeracje na południowych i wschodnich wybrzeżach Bałtyku. W tym kontekście pojawia się nazwa *tri-city area*, jako określenie blisko milionowej aglomeracji, w której skład wchodzi Gdańsk, Sopot i *Gdynia* (cytat dosłowny). Wskazano, że metropolie bałtyckie zyskują na zmianach w wyborze destynacji turystycznych (wielu nowych odwiedzających), ale też dają większe możliwości zatrudnienia dla ludności z wiejskich obszarów regionu – to z kolei zmniejsza trendy migracji „na zachód”.

W raporcie Eurostatu „Portrait of EU coastal regions. Eurostat Statistics in focus 38(2010). Agriculture and fisheries” (2010)³⁷, dotyczącym europejskich regionów nadbrzeżnych, z polskich miast tylko Gdańsk i Szczecin zostały sklasyfikowane jako główne miasta w zasięgu 50 kilometrów od linii brzegowej. Z kolei

36 http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/CoordinatingCrossThematicProjects/Scenarios/fr-3.2_final-report_vol2.pdf

37 <http://bookshop.europa.eu/en/portrait-of-eu-coastal-regions-pbKSSF10038/>

w dokumencie Banku Światowego „2005 World Development Indicators”³⁸ również widnieje Gdańsk, jednak przyjęta liczba ludności (851 tysięcy w 2005 roku) świadczy o tym, że pod tą nazwą rozumie się całą aglomerację. Inne dane z tego raportu (dotyczące na przykład wąskich wycinków gospodarki komunalnej) nie są w niniejszym opracowaniu przytaczane z uwagi na ich anachroniczność (1998 rok).

3.3. Demografia

3.3.1. Dane demograficzne według Eurostatu

Jednostki samorządu terytorialnego tworzącego rdzeń metropolii gdańskiej, jak i sam region metropolitalny pojawiają się także w wielu opracowaniach zawierających dane demograficzne. Czołową pozycję wśród nich zajmują dane Eurostatu, zarówno publikowane na jego oficjalnej stronie internetowej, jak i wydawane w postaci papierowych roczników. Żeby przystąpić do szczegółowej analizy tychże danych najpierw należy omówić kwestię delimitacji obszaru, którego dane będą dotyczyły. I tak, z interesujących nas pod kątem przedmiotowego opracowania jednostek terytorialnych, w Eurostatie możemy wyróżnić: regiony metropolitalne (*metropolitan regions*), miasta – w przypadku niektórych także poza granicami administracyjnymi (*cities and greater cities*), a także szersze strefy miejskie

38 <http://data.worldbank.org/sites/default/files/wdi05fulltext.pdf>

(*larger urban zones, LUZ*), obecnie zwane także miejskimi obszarami funkcjonalnymi (*functional urban areas*). Te pierwsze są oparte na podziale na jednostki NUTS 3, czyli podregiony. Każdy region metropolitalny składa się z jednego lub więcej podregionów, które zamieszkuje co najmniej 250 000 osób. W przypadku Regionu Metropolitalnego Gdańska są to dwa podregiony: trójmiejski (obejmujący Gdańsk, Gdynię i Sopot) oraz gdański (obejmujący powiaty: gdański, kartuski, nowodworski, wejherowski i pucki³⁹). Zasięg obszaru regionu metropolitalnego nie jest zbieżny z szerszą strefą miejską/obszarem funkcjonalnym, obejmującą miasto i strefę przyległą, choć może być do niej zbliżony. Te ostatnie jednostki wyznaczane są bowiem na potrzeby UE i OECD według innej metodologii: na podstawie dojazdów do pracy w mieście. Mówiąc ściślej, co do zasady w skład obszaru funkcjonalnego danego miasta wchodzi te jednostki terytorialne, w których co najmniej 15% mieszkańców jest zatrudnionych w tymże mieście⁴⁰. W niniejszym opracowaniu przedstawiono przede wszystkim dane dla regionu metropolitalnego, dla pozostałych obszarów jedynie te najistotniejsze.

39 Załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2007 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS) (Dz. U. Nr 214, poz. 1573 ze zm.).

40 L. Dijkstra, H. Poelman, Cities In Europe. The New OECD-EC Definition, Regional Focus 01/2012, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/focus/2012_01_city.pdf

3.3.1.1. Podstawowe dane dla Regionu Metropolitalnego Gdańska

W Eurostacie dane o populacji Regionu Metropolitalnego Gdańska ukazane są dla lat 2000-2012. Przez ten czas możemy obserwować ciągły wzrost liczby ludności obszaru: od 1 213 068 osób (588 250 mężczyzn i 624 818 kobiet) w 2000 roku do 1 288 517 osób (622 900 mężczyzn i 665 617 kobiet) dwanaście lat później, kiedy to Gdańsk nieco tylko ustępował pod względem liczby ludności Regionowi Metropolitalnemu Hannoveru (Dolna Saksonia, Niemcy), a wyprzedzał Region Metropolitalny Porto (Portugalia), zajmując 54. miejsce w Europie na 207 metropolii, dla których dane za rok 2012 zostały oszacowane. Dla porównania, populacja obliczona przez ten sam Eurostat dla szerszej strefy miejskiej/miejskiego obszaru funkcjonalnego Gdańska wyniosła w 2011 roku 1 124 961 osób, co plasowało Gdańsk w rankingu liczby ludności w pobliżu obszarów funkcjonalnych: Bordeaux (Francja) i Antwerpii (Belgia). Należy zauważyć, że wynik ten jest niższy od wyniku Regionu Metropolitalnego o 156 530 osób dla porównywalnego roku 2011 co pokazuje jakie są rozbieżności w stosowaniu obu metodologii delimitacji.

Jeżeli chodzi o strukturę wieku w Regionie Metropolitalnym to w 2003 roku zamieszkiwało go 212 305 osób w wieku poniżej 15 lat, do 2008 roku ta liczba systematycznie spadała, by potem zacząć się zwiększać i ostatecznie osiągnąć poziom 203 373 osób w 2012 roku. W przedziale wiekowym od 15 do 64 lat z kolei w latach 2003-2012 zanotowano wzrost z 861 611 osób do

911 099 osób, podobna sytuacja miała miejsce w przypadku osób, które ukończyły co najmniej 65 lat (tu wzrost ze 148 881 osób do 174 045 osób). Warto przy tym zauważyć relatywnie niski odsetek seniorów w stosunku do innych grup wiekowych – Region Metropolitalny Gdańska zajmuje 102. miejsce na 270 europejskich regionów branych pod uwagę w roku 2012. Dla porównania, w grupie wiekowej poniżej 15 roku życia Gdańsk plasował się na 57. pozycji, zaś w grupie wiekowej 15-64 na 50. pozycji. Wyjaśnienie podobnego zjawiska, z tym że dla podregionu gdańskiego (który też zasadniczo należy do obszaru metropolitalnego Gdańska) można znaleźć w „Eurostat Regional Yearbook 2013”⁴¹. Wiąże on niski udział osób starszych z wysokim odsetkiem osób aktywnych zawodowo, a to z kolei – z napływem względnie młodych migrantów ekonomicznych do głównych ośrodków gospodarczych.

Co do powierzchni to według Eurostatu Region Metropolitalny Gdańska zajmuje obszar 4858 km², co stawia Gdańsk na 164. miejscu na 356 badanych, przed takimi regionami jak Brescia (Włochy), Saint Etienne czy Strasbourg (Francja), ale za Schwerinem (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Niemcy), Palermo, Salerno (Włochy) czy Kielcami.

Jeżeli chodzi o gęstość zaludnienia to dla regionu metropolitalnego Gdańska w bazie Eurostatu można znaleźć dane za lata 2009-2011. W

41 <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5784301/KS-HA-13-001-EN.PDF/ec-68c62e-0ca9-40af-83c2-949e152f9269?version=1.0>

2009 roku gęstość zaludnienia znajdowała się na poziomie 258,0 os./km², a w następnych latach stale rosła: w 2010 roku wynosiła już 259,7, a w 2011 – 264,5⁴². W tym ostatnim roku uplasowało to region metropolitalny Gdańska na tle Europy na 94. miejscu (na 302 regiony), tuż za regionem Bolonii (Włochy) oraz bydgosko-toruńskim, a przed regionem Brescii (Włochy).

3.3.1.2. Dane dla miast i szerszych stref miejskich

W Eurostacie jednym z ciekawszych i istotnych rankingów z grupy tych obejmujących same miasta (bez obszarów metropolitalnych) jest zestawienie liczby studentów (uczniów szkół wyższych). W najbardziej porównywalnym roku 2011, Gdańsk z liczbą 90 246 studentów zajął wysokie 18. miejsce na ponad 500 europejskich miast, tuż za Lublinem (który w kolejnym roku został już przez Gdańsk wyprzedzony), a przed Brukselą (Belgia), Wilnem (Litwa), Bordeaux (Francja) czy Kolonią (Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy), pozostawiając w tyle także takie ośrodki jak Hamburg, Helsinki, Kopenhaga, Frankfurt nad Menem, Amsterdam, Sztokholm czy Antwerpia. Warto zauważyć przy tym bardzo wysokie lokaty także innych polskich miast w tym rankingu. Osobno w rankingu została ujęta Gdynia, która z liczbą 17 691 studentów zajęła 179. miejsce za Pilzнем (Republika Czeska), a

42 http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=met_d3dens&lang=en

przed Swansea (Walia, Zjednoczone Królestwo), ale także przed niemieckim portem Rostock – (pozycja 200). Dla porządku należy też dodać pozostałe obszary tematyczne, w których Eurostat uwzględnia Gdańsk i Gdynię. Są to dane: o populacji według płci i wieku, o strukturze populacji według grup wiekowych, o populacji według narodowości i kraju pochodzenia (tu nie będzie odkrywczym stwierdzenie, że zarówno Gdańsk jak i Gdynia są miastami w zdecydowanej mierze jednolitymi narodowościowo), o stopie urodzeń i zgonów, żywych urodzeniach i śmiertelności niemowląt, ogólnej liczbie zgonów, liczbie zgonów poniżej 65 roku życia, a także liczbie zgonów poniżej 65 roku życia z powodu chorób układu oddechowego lub krążenia, o warunkach życiowych ludności (w tym bezdomność, ryzyko biedy, liczba domów i mieszkań czy średni czynsz za metr kwadratowy), dotyczące edukacji (w tym liczba ludności z różnym poziomem wykształcenia), dotyczące kultury i turystyki (na przykład liczba miejsc i frekwencja w kinach, liczba teatrów, liczba basenów i miejsc noclegowych), dotyczące rynku pracy (w tym na przykład ludność aktywna ekonomicznie, zatrudnienie, bezrobocie), czy dotyczące środowiska (na przykład liczba opadów deszczu, zanieczyszczenia powietrza ale także dane na temat podłączenia do systemu oczyszczania ścieków, ceny za metr sześcienny wody czy produkcji miejskich odpadów). Dużo mniej danych jest dostępnych dla poziomu *larger urban zone*. Mimo tego, a także faktu, że wiele informacji jest dostępnych tylko dla ograniczonej liczby lat, można stwierdzić, że Gdańsk, Gdynia, jak i cały region metropolitalny są wszechstron-

nie zidentyfikowane w Eurostacie.

3.3.2. Dane demograficzne według OECD

Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, jak wspomniano wyżej, przyjmuje taką samą definicję miejskiego obszaru funkcjonalnego jak Komisja Europejska, opartą na dojazdach do pracy. Jednakże według OECD „obszar metropolitalny” (czy też „wielki obszar metropolitalny”) to nie obszar liczony według innej metodologii (jak regiony metropolitalne według Eurostatu), a jedynie taki miejski obszar funkcjonalny, którego populacja przekroczyła pewien próg (dla obszarów metropolitalnych – 500 000-1 500 000, dla wielkich obszarów metropolitalnych – powyżej 1 500 000)⁴³. Niestety metodologia przyjęta dla określania rdzeni obszarów funkcjonalnych wyklucza Sopot z rdzenia obszaru metropolitalnego Gdańska, co wydaje się być rozwiązaniem niefortunnym. Stąd też wszelkie dane dla samego rdzenia uwzględniają jedynie Gdańsk i Gdynię. Wyniki badań OECD zostały przedstawione za pomocą strony „Metropolitan eXplorer”⁴⁴, na której Gdańsk został sklasyfikowany jako jeden z 275 obszarów metropolitalnych państw członkowskich OECD (a więc także i spoza Europy, co w tym zakresie wykracza poza ramy badania). Zestawienie tych danych dla Gdańska stanowi

Aneks nr 1 do niniejszego opracowania.

Na koniec tego ustępu warto wspomnieć, że nazwa Metropolii Gdańskiej (Gdańsk Metropolis), jak i określenie metropolis of Gdańsk, Gdynia and Sopot pojawiają się także w biuletynie UBC (Związku Miast Bałtyckich) nr 1/09 - patrz: Aneks nr 2 do niniejszego raportu.

3.3.3. Dane demograficzne według Narodów Zjednoczonych

Gdańsk i Gdynia zostały także ujęte w statystykach UN Statistics Division w raporcie o populacji miast stołecznych i miast o liczbie mieszkańców wynoszącej co najmniej 100 000⁴⁵. W bazie statystycznej Narodów Zjednoczonych dostępne są dane dotyczące liczby ludności, także osobno dla kobiet i mężczyzn oraz informacje o zajmowanej powierzchni - wszystkie dane za 2011 rok.

Aglomeracja miejska Gdańska pojawia się także w statystycznym aneksie do raportu „Global Report on Human Settlements 2005 - Financing Urban Shelter” przygotowanego przez UN-Habitat, który obejmuje dane o kilkuset aglomeracjach świata. Liczba ludności aglomeracji została określona w tym dokumencie na 851 000 osób w 2005 roku, ale z perspektywą utrzymania tego poziomu do roku 2015.

43 Redefining “Urban”: A new way to measure metropolitan areas, OECD 2012.

44 <http://www.oecd.org/statistics/datalab/metro-explorer.htm>

45 <http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/dyb/dyb2012/Table08.pdf>

3.3.4. Inne dane demograficzne

Z kolei w badaniu gospodarczym European Metromonitor⁴⁶ przeprowadzonym przez LSE Cities, za podstawę do określenia zasięgu obszaru metropolitalnego i, co za tym idzie, populacji danego obszaru również posłużono się jednostkami NUTS 3 (tak jak regiony metropolitalne według Eurostatu). W ten sposób określono liczbę ludności obszaru metropolitalnego Gdańska na prawie 1,29 mln osób.

W tym miejscu trzeba też zauważyć odmienną metodologię przyjętą na gruncie badania ESPON, które wyróżniało miejskie obszary funkcjonalne (*functional urban area*, FUA). W takim badaniu, opublikowanym w 2007 roku ale bazującym na danych z 2002 roku, populację miejskiego obszaru funkcjonalnego Gdańska (z rdzeniem obejmującym Gdańsk i Gdynię) określono na 993 tysięcy osób.

3.4. Gospodarka

3.4.1. Podstawowe wskaźniki ekonomiczne

Bardzo istotne dla określenia pozycji międzynarodowej obszaru metropolitalnego Gdańska są wszelkie dane o charakterze ogólnogospodarczym. I tak, w Eurostacie porównano regiony metropolitalne między innymi pod względem wartości dodanej brutto (GVA), rozu-

mianej według Głównego Urzędu Statystycznego jako „wartość produktów (wyrobów i usług) wytworzona przez jednostki krajowe rynkowe i nierynkowe pomniejszona o zużycie pośrednie poniesione w związku z jej wytworzeniem”⁴⁷ – oczywiście w przypadku omawianego badania były brane pod uwagę jednostki regionu metropolitalnego, a nie całego kraju, według cen podstawowych. W 2010 roku region metropolitalny Gdańska z wartością 11504 mln euro zajął w tym badaniu 169. lokatę na 253 sklasyfikowane obszary, tuż za Sheffield (Anglia, Zjednoczone Królestwo) i Offenburgem (Badenia-Wirtembergia, Niemcy), a przed Ljubljaną (Słowenia) i Magdeburgiem (Saksonia-Anhalt, Niemcy). Warto jednak zwrócić uwagę, że gdańska GVA obliczona w 2010 roku jest o ok. 65% większa niż w 2001 roku. W wymienionych powyżej europejskich regionach metropolitalnych, oprócz Ljubljany, dynamika wzrostu nie była tak duża. Przez badany okres 9 lat Gdańsk wyprzedził Magdeburg i znacznie zbliżył się do Offenburga. Region metropolitalny nad Zatoką Gdańską wyprzedził także takie niemieckie metropolie jak Rostock czy Lubeka – podobnie jak Gdańsk będące bałtyckimi portami i należące dawniej do Związku Hanzeatyckiego.

Eurostat zbadał również wysokość produktu regionalnego brutto (metropolitalnego PKB) według bieżących cen rynkowych⁴⁸. Tu-

47 http://old.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-1011.htm

46 <http://labs.lsecities.net/eumm/m/metromonitor#4/41.18/1.74>

48 http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=met_e3gdp&lang=en

taj Metropolia Gdańska z wartością 10 265 euro na jednego mieszkańca zajmuje 223. miejsce na 253 badane regiony metropolitalne, zresztą obok innych polskich miast, takich jak Wrocław, Katowice, Kraków czy Łódź. Zwraca uwagę fakt, że wskaźnik PKB dla metropolii jest relatywnie niski. Zostało to też potwierdzone w innych miejscach niniejszego opracowania.

W obszarze PKB można wspomnieć także o jednym z aneksów do raportu na temat programu European Neighbourhood and Partnership Instrument - Cross Border Cooperation z 2007 roku⁴⁹. Znajduje się w nim porównanie lokalnego PKB w podregionie trójmiejskim (używa się tylko nazwy Gdańsk-Gdynia-Sopot) i w Obwodzie Kaliningradzkim (Federacja Rosyjska), jako regionie z kraju partnerskiego projektu. I tak, w Trójmieście PKB na jednego mieszkańca, według danych za 2002 rok wyniosło 7620 euro, a w rosyjskim regionie - 1469 euro. Różnica jest więc znacząca, ale to tylko porównanie nie może być podstawą do zadowolenia z wysokości samego wskaźnika.

Wspomniane wcześniej badanie European Metromonitor przeprowadzane przez LSE Cities również zawiera dane o charakterze gospodarczym. Jednym z pól porównania europejskich regionów metropolitalnych jest wartość dodana brutto (GVA). Dla regionu metropolitalnego Gdańska wskaźnik wzrostu GVA wyniósł w 2014 roku 3,51% w porównaniu do roku 1995, ujem-

ny był tylko raz w 2001 roku. Dla porównania, w regionie metropolitalnym Bielefeld-Detmold (Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy), który ma podobną populację co region metropolitalny Gdańska, analogiczny wskaźnik został określony na 1,71% i pięć razy w latach 1996-2014 był ujemny. Dla gdańskiej wartości dodanej brutto największe znaczenie w 2014 roku miały branże: handel hurtowy i detaliczny (19,19%) oraz przemysł wytwórczy (17,08%), najmniejsze: górnictwo i wydobywanie (0,46%), a także sztuka, rozrywka i rekreacja (0,78%) oraz rolnictwo, leśnictwo i rybołówstwo (0,96%). W porównywanym przez nas niemieckim regionie największy udział w GVA miał przemysł wytwórczy (35%), a najmniejszy spośród odrębnie klasyfikowanych: rolnictwo, leśnictwo i rybołówstwo (0,34%).

W przywoływanym już wyżej dokumencie ESPON „Study on Urban Functions” (2007) porównano również wybrane charakterystyczne cechy struktury gospodarczej dla siedemdziesięciu Europejskich Metropolitalnych Obszarów Wzrostu (MEGA). Wyniki były następujące:

1. Pod względem udziału produkcji w pozarolniczym PKB, Gdańsk zanotował wynik taki jak Budapeszt (Węgry), Helsinki (Finlandia), Praga (Republika Czeska) czy niemiecki Region Frankfurtu (Ren-Men), a zbliżony na przykład do Wiednia (Austria), Hamburga (Niemcy) czy Manchesteru (Anglia, Zjednoczone Królestwo).
2. Pod względem udziału przemysłu lek-

kiego w produkcji, Gdańsk ustawił się w jednym szeregu z Liverpooliem (Anglia, Zjednoczone Królestwo) czy Turynem (Włochy), a blisko Genewy-Annemasse (Szwajcaria/Francja) czy Norymbergi-Fürth (Bawaria, Niemcy).

3. Pod względem udziału usług biznesowych i finansowych w pozarolniczym PKB, Gdańsk uzyskał taki sam wynik jak Newcastle/Tyneside czy Nottingham/Derby (Anglia, Zjednoczone Królestwo), a zbliżony do transgranicznego obszaru Lille (Francja/Belgia), Salonik (Grecja) czy Warszawy.
4. Pod względem udziału usług publicznych w sektorze usług, wynik Gdańska był taki sam jak dla Genewy-Annemasse (Szwajcaria/Francja), Stuttgartu (Badenia-Wirtembergia, Niemcy), Norymbergi-Fürth (Bawaria, Niemcy) i Helsinek (Finlandia), a zbliżony do Florencji (Włochy), Bremy (Niemcy) czy Madrytu i Barcelony (Hiszpania).
5. Pod względem udziału hoteli i restauracji w pozarolniczym PKB, Gdańsk uzyskał wynik taki jak większość miast polskich i niemieckich.
6. Pod względem udziału transportu w pozarolniczym PKB, Gdańsk zrównał się z Budapesztem (Węgry), Atenami (Grecja), Hamburgiem (Niemcy) i Walencją (Hiszpania). Podobny wynik zanotowały

także: Wiedeń-Bratysława (Austria/Słowacja), Sztokholm (Szwecja), Madryt (Hiszpania), Londyn (Anglia, Zjednoczone Królestwo) czy Luksemburg.

Jeżeli chodzi o ogólną wysokość PKB to Gdańsk w tym samym gronie siedemdziesięciu obszarów MEGA zajął miejsce 68. za Rygą (Łotwa), a przed Sofią (Bułgaria). Równie niekorzystnie dla Gdańska przedstawia się wynik innego badania, odnoszącego poziom PKB oraz wybrane czynniki związane z międzynarodowym biznesem, dostępnością transportową czy dziedzictwem do poziomu obszaru metropolitalnego Londynu (patrz: strony 244-246 raportu ESPON 1.4.3).

3.4.2. Zatrudnienie

Jeżeli chodzi o liczbę osób zatrudnionych w 2010 roku to według Eurostatu Gdańsk z regionem zajął 75. miejsce na 274 badane regiony metropolitalne, plasując się tuż za Newcastle upon Tyne (Anglia, Zjednoczone Królestwo) - zresztą miastem partnerskim Gdańska - i Florencją (Włochy), a przed Salonikami (Grecja). Od 2006 roku poziom zatrudnienia dość znacząco rośnie. W Eurostacie region metropolitalny Gdańska został sklasyfikowany także między innymi pod względem stopy zatrudnienia, która w 2013 roku wyniosła 67,6% (w grupie wiekowej 20-64), co sprawiło, że Gdańsk znalazł się na 155. pozycji wśród 229 europejskich regionów metropolitalnych, obok takich metropolii jak

⁴⁹ http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/enpi_cbc_spip_annexes_final_en.pdf

Jassy (Rumunia), Dublin (Irlandia), Budapeszt (Węgry) czy Kraków. Wśród wymienionych, to właśnie Gdańsk zanotował największy wzrost w punktach procentowych od 2004 roku, podczas gdy w Jassach i Dublinie wystąpił spadek, Budapeszt pozostał na podobnym poziomie, a Kraków startując z wyższego pułapu został przez Gdańsk wyprzedzony. Dla tej samej grupy wiekowej stopę bezrobocia w 2013 roku w regionie metropolitalnym Gdańska określono na 7,5% - podobnie jak w Modenie (Włochy), Hadze (Holandia), Parmie (Włochy), Göteborgu (Szwecja) czy Opolu. Gdańsk dzięki temu był 114. (na 224 klasyfikowane) miastem europejskim z najniższą stopą bezrobocia. Z kolei według liczby ludności aktywnej ekonomicznie w wieku od 20 do 64 lat w 2013 roku, Region Metropolitalny Gdańska znalazł się w rankingu przed Bristolem (Anglia, Zjednoczone Królestwo) i tuż za Kadyksem-Algeciras (Hiszpania) oraz Leeds (Anglia, Zjednoczone Królestwo).

W badaniu European Metromonitor także można znaleźć dane dotyczące zatrudnienia. W 2014 roku stopa wzrostu zatrudnienia wynosiła 1,44% w stosunku do roku 1995. W tym okresie zanotowano 4 lata, w których ta stopa była ujemna. Dla porównania, w niemieckim regionie metropolitalnym Bielefeld-Detmold, który przypomnijmy, ma podobną populację co region metropolitalny Gdańska stopa wzrostu zatrudnienia wynosiła w 2014 roku 0,87% w stosunku do roku 1995, ale przez ten okres tylko trzy razy była ujemna. W obszarze metropolitalnym Gdańska największy wzrost wystąpił w sektorze dzia-

łalności profesjonalnej, naukowej i technicznej oraz administracyjnej i wspomagającej. Najwyższy poziom zatrudnienia w 2014 roku zanotowano w branży handlu hurtowego i detalicznego (17,71%) oraz w przemyśle wytwórczym (15,46%), najniższy z odrębnie klasyfikowanych: w sztuce, rozrywce i rekreacji (1,27%), relatywnie niski także w branży nieruchomości (1,83 %) oraz zaopatrzenia w media (1,85%). W przywoływanym wcześniej regionie metropolitalnym Bielefeld-Detmold przewagę ma przemysł wytwórczy nad handlem, ostatnie lokaty zajmują podobne branże co w regionie gdańskim, z tym, że w nieco innej kolejności (dołącza do nich jednak sektor rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa, w którym zatrudnienie w niemieckim regionie jest zdecydowanie niższe).

Na marginesie można dodać, że Gdańsk pojawia się także w raporcie dotyczącym związków zawodowych w Polsce autorstwa Baker McKenzie⁵⁰. Jest w nim wskazany jako siedziba Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

3.4.3. Analizy dotyczące gospodarki i przedsiębiorczości

Opisu trójmiejskiej gospodarki dostarcza między innymi raport KPMG „Why the Tricity?”

50 http://www.bakermckenzie.com/files/Uploads/Documents/Supporting%20Your%20Business/Global%20Markets%20QRGs/Trade%20Unions%20and%20Works%20Councils/qr_poland_tradeunionsguide_2009.pdf

How local businesses view the conurbation and the region” (2007). Warto zwrócić uwagę, że raporty z tej serii generalnie traktują o samych miastach. *Tricity (metropolitan area)* zostało jednak ujęte jako całość, co kolejny raz potwierdza funkcjonalną jedność obszaru. W dokumencie wskazuje się, że przemysł w metropolii jest oparty na znanych firmach działających w regionie od lat. Jest też duża grupa małych i średnich przedsiębiorstw oraz mniejsza – inwestorów zagranicznych. Autorzy opracowania wysuwają wniosek, że Trójmiasto zdaje się przegrywać walkę z innymi polskimi miastami o przyciągnięcie największych i najbardziej prestiżowych zagranicznych inwestorów. Jednakże przedsiębiorcy, którzy już funkcjonują w Trójmieście w zdecydowanej większości chcieliby dalej inwestować właśnie na tym rynku, a gdyby ponownie mieli podejmować decyzję o lokalizacji swojego biznesu, także wybraliby metropolię trójmiejską. Głównym czynnikiem jest tu położenie geograficzne. Około jedna trzecia inwestorów otrzymała także pomoc ze strony władz lokalnych przy uruchamianiu działalności w Trójmieście. Dalej wskazuje się też między innymi dynamicznie rozwijający się sektor ICT czy branżę finansową. Okazuje się, że bardzo dużym atutem Trójmiasta w oczach inwestorów jest także atmosfera panująca w trzech sąsiadujących miastach, wysoki standard życia czy wiele opcji, jeżeli chodzi o rozrywkę. Korzystnym czynnikiem jest też relatywnie niewielka gęstość zaludnienia w stosunku do innych polskich dużych miast. Ilość powierzchni biurowej została określona jako zadowalająca. W 2007 roku dwie trzecie przedsiębiorców było zadowolonych z

poziomu edukacji w aglomeracji (wykształcenie absolwentów odpowiadało ich potrzebom), jedna trzecia nie była usatysfakcjonowana. Okazuje się, że z perspektywy przedsiębiorców na rynku najbardziej brakowało absolwentów szkół zawodowych. Przedsiębiorcy także średnio lub niski oceniali dostępność i jakość zasobów ludzkich na rynku. W raporcie mówi się też o współpracy w ramach metropolii, ale i o działaniach w pojedynkę Gdańska i Gdyni, które niosą ryzyko „zaciemnienia obrazu” dla potencjalnych inwestorów i innych negatywnych skutków.

Z ogólnych raportów analitycznych skierowanych do inwestorów zwraca także uwagę opracowanie „Investing In Poland 2014”⁵¹, przygotowane przez Warsaw Business Journal przy współpracy między innymi z PwC⁵². Metropolia jest w nim ujęta jako konurbacja Gdańska, Sopotu i Gdyni pod nazwą *Tri-city*. Wskazuje się, że stanowi ona duży i atrakcyjny dla inwestorów rynek. Gdańsk i Gdynia zostały tam przedstawione jako siedziby największych polskich portów, zaś Sopot jako znana destynacja turystyczna i uzdrowisko. Sam Gdańsk wystąpił także w kontekście opisu ułatwień (na przykład zwrot kosztów szkoleń pracowników, zwolnienia podatkowe) jakie stosuje wobec inwestorów w celu zachęcenia ich do lokowania swoich przedsięwzięć w mie-

51 http://www.kpmg.com/PL/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/Why_The_Tricity_How_Local_Businesses_View_The_Conurbation_and_The_Region.pdf

52 http://www.pwc.pl/pl_PL/pl/publikacje/assets/investing-in-poland-2014.pdf

ście. Dodatkowo w dokumencie wspomina się o rozwoju węzła transportu morskiego czy też Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W Gdańsku przoduje branża morska, ale także: chemiczna, energetyczna, logistyczna, IT, finansowa czy turystyczna. W stosunku do Gdyni przywołuje się sondażowe dane o tym, że jest ona jednym z najlepszych miejsc do życia i prowadzenia biznesu w Polsce. W gdyńskiej gospodarce dominują: przemysł stoczniowy – obecnie skupiony bardziej na naprawach czy metalurgii, handel, finanse, transport czy budownictwo. Wspomina się też o wyższych uczelniach czy znanych festiwalach (Open'er, Globaltica, Gdynia Film Festival).

Dokument o tej samej nazwie jak powyższy⁵³ przygotowało BNP Paribas Real Estate. Szczególnie zwraca uwagę opinia, że Trójmiasto (*TriCity*, w konurbacji o populacji prawie 1,3 miliona), stało się „polską doliną krzemową”, z uwagi na inwestycje branży ICT ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Gdańsk jest też określony jako drugi najważniejszy węzeł transportowy nad Bałtykiem, po Sankt Petersburgu (Obwód Leningradzki, Federacja Rosyjska).

Opracowanie Jones Lang Lasalle „Tri-City Office Market Report”⁵⁴ także dostarcza szeregu informacji na temat atrakcyjności dla prowadzenia działalności w Trójmieście (w kon-

53 http://www.realestate.bnpparibas.com/upload/docs/application/pdf/2014-03/investing_in_poland_2014-03-13_14-38-34_10.pdf

54 http://www.joneslanglasalle.kz/ResearchLevel1/Tricity_Office_Market_Report_2013.pdf

tekście rynku biur). Jako główne atuty Trójmiasta, jeżeli chodzi o ulokowanie w nim siedziby swojego przedsiębiorstwa, wskazuje się: polepszającą się sieć transportową i dobrą dostępność, wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą (jedno z głównych centrów akademickich w Polsce), silną gospodarkę, wysoką jakość życia i rynek nieruchomości (między innymi duży rynek biurowy – w 2013 roku czwarty w Polsce, szeroki wybór dla najemców, konkurencyjne stawki czynszów). Przywołuje się też otrzymaną przez Trójmiasto nagrodę „Best City of the Year” przyznaną przez polski sektor BPO/SSC, a także miejsca w ścisłej czołówce rankingu najlepszych miejsc do życia według magazynu „Przekrój”. Mówi się też o połączeniach lotniczych, wysokiej jakości edukacji, opiece medycznej czy efektywnej opiece medycznej, a także szeroko omawia się rynek pracy.

Szeregu danych gospodarczych i okołogospodarczych na temat Trójmiasta (Tricity) dostarcza także raport przygotowany przez Colliers International i ATRIA Real Estate Partners „Improving through moving. Report on BPO Opportunities in Poland” (2008)⁵⁵. Nie przytaczając wszystkich danych warto zwrócić uwagę na tabelę i wykres atrakcyjności polskich miast, które są zawarte w opracowaniu. Trójmiasto (zaliczone do „wielkiej piątki” polskich miast) notowało pozytywne (wzrostowe) trendy, jeżeli chodzi o dostęp do kadry, nieruchomości, czy politykę władz lokalnych, neutralne jeżeli chodzi o infra-

55 http://qbusiness.pl/uploads/Raporty/BPO_Report.pdf

strukturę biznesową i jedyny trend negatywny – wzrastające koszty pracy. Oceniono także, że inwestowanie w Gdańsku może przynieść duże korzyści, ale równocześnie wiąże się z dużymi kosztami (oba wskaźniki najbardziej zbliżone do Krakowa).

Nazwa *Gdańsk-Sopot-Gdynia agglomeration* pojawiła się z kolei w raporcie programu ESPON 3.4.2 „Territorial impacts of EU economic policies and location of economic activities. Final Report (2006)”⁵⁶ w kontekście poziomu dopuszczalnej pomocy publicznej w specjalnych strefach ekonomicznych (40%).

Jednymi z nielicznych dokumentów, w których występuje odrębnie Sopot są publikacje odnośnie partnerstwa publiczno-prywatnego. Można byłoby zaryzykować tezę, że w obrębie Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego inwestycje w formule PPP stały się właśnie domeną tego blisko 38-tysięcznego miasta. Sopocka prezentacja z Forum PPP w Ostrawie w 2009 roku⁵⁷ została zamieszczona na stronie internetowej Transnational Action for Public Private Partnership „act4PPP”. Przy okazji opisu projektów modernizacji hipodromu, Nowego Centrum Sopotu oraz zagospodarowania terenów przydworcowych przedstawiono także walory Sopotu i

56 http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/CoordinatingCrossThematicProjects/Economy/fr-3.4.2_Dec.2006-full.pdf

57 http://www.act4ppp.eu/system/files/Sopot_-_ACT4PP_pilot_project_Hipodrom.pdf

wskazano, że jest on naturalnym centrum Trójmiasta (*Tri-City urban agglomeration*). Informacja o inwestycji nowego kompleksu dworca kolejowego w Sopocie znalazła się z kolei w Partnerships Bulletin wydawanym przez brytyjskie Rockliffe Ltd⁵⁸. Zaznaczono tam, że projekt znad Zatoki Gdańskiej jest pierwszym [w Europie⁵⁹] projektem PPP realizowanym przy wsparciu z europejskiej inicjatywy JESSICA. Sopot zaistniał także dzięki publiczno-prywatnemu projektowi Roweru Trójmiejskiego. Na stronie Europejskiej Federacji Cyklistów wskazano, że Sopot (nazwany przy okazji „Perłą Bałtyku”) jest zaledwie drugim miastem w Europie z populacją poniżej 50 000 mieszkańców, które zdecydowało się wdrożyć system roweru miejskiego⁶⁰.

3.4.4. Poszczególne sektory gospodarki

3.4.4.1. Transport

W ramach analizy dotyczącej transportu zastosowano podział gałęziowy. Należy przy tym zwrócić uwagę, że liczne raporty, a w szczególności dokumenty Unii Europejskiej związane z transeuropejską siecią transportową (TEN-T) zasadniczo ujmują tę problematykę z perspektywy systemów transportowych funkcjonujących w

58 <http://www.partnershipsbulletin.com/projects/view/7825>

59 <http://www.ekonomia.rp.pl/arttykul/967502.html?print=tak&p=0>

60 <http://www.ecf.com/news/public-private-partnership-unchains-bike-sharing-potential-in-sopot-poland/>

oparciu o wiele gałęzi. Z uwagi na charakter niniejszego opracowania, wybrane dokumenty zostały jednak sklasyfikowane w ramach poszczególnych gałęzi transportowych.

3.4.4.1.1. Transport miejski

W grupie dokumentów poświęconych problematyce transportu miejskiego, na pierwszym planie wyłaniają się raporty będące owocem pracy międzynarodowych konsorcjów realizujących wspólne projekty w dziedzinie transportu, w skład których wchodzi przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego oraz środowiska naukowego z różnych krajów europejskich. Gros tych przedsięwzięć polegało na wypracowaniu innowacyjnych rozwiązań w zakresie polityki zarządzania transportem miejskim. Ich uczestnikami były liczne polskie miasta, w tym również Gdańsk i Gdynia. Źródłem finansowania tych przedsięwzięć były z reguły środki funduszy Unii Europejskiej. Do projektów tych zalicza się między innymi CIVITAS, który realizowany był w kilku etapach, z udziałem różnych partnerów europejskich. W jednym z raportów opisujących długofalowe skutki współpracy w ramach inicjatywy CIVITAS wymienia się Gdańsk jako jedno z kilkudziesięciu miast europejskich, w których wdrożone zostały (1) rozwiązania w zakresie wykorzystywania „czystych” środków transportu miejskiego, (2) rozwiązania w zakresie innowacyjnego zarządzania ruchem miejskim oraz (3) rozwiązania zachęcające do korzystania z trans-

portu zbiorowego zamiast indywidualnego⁶¹. Szczegółowe działania podjęte przez Gdańsk w ramach edycji CIVITAS MIMOSA opisane zostały w raportach tematycznych z realizacji tego projektu⁶². Przedstawiono w nich między innymi takie inicjatywy jak wielopłaszczyznową promocję ruchu rowerowego i tramwajowego oraz poprawę bezpieczeństwa i estetyki w obrębie przystanków transportu publicznego. Z kolei Gdynia, jako uczestnik wcześniejszego projektu CIVITAS TELLUS wprowadziła zmiany w

61 http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional_0.pdf

62 <http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/CivitasMimosacityBrochure.pdf>; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/d2.6.1-pointer-pu-overview_of_evaluation_findings-14-nov-2013-final-trg_tno.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/d2.6.3-pointer-pu-cluster_report_2_clean_vehicles_and_fuels-14-nov-2013-final-trg_tno.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/d2.6.3-pointer-pu-cluster_report_3_cycling_and_walking-14-nov-2013-final-trg_tno.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/d2.6.3-pointer-pu-cluster_report_6_traffic_management_control-14-nov-2013-final-trg_tno.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/d2.6.3-pointer-pu-cluster_report_7_public_transport-14-nov-2013-final-cdv_tno.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/d3.4.1-pointer-pu-policy_recommendations-14_nov_2013-final-trt_cdv.pdf; http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201211/20121123_135227_97140_TRS04.pdf; http://www.unep.org/roe/Portals/139/documents/Transport/Eng_Complete_lr.pdf.

organizacji ruchu w centrum miasta (ul. Świętojańska), co przyczyniło się do powstania w tym miejscu strefy przyjaznej pieszym i transportowi miejskiemu⁶³. Z kolei z dokumentu prezentującego założenia obecnie realizowanego projektu CIVITAS DYN@MO wynika, że Gdynia – jeden z liderów konsorcjum – zamierza podjąć w okresie planowanej współpracy działania w trzech głównych obszarach: stworzenie Planu Zrównoważonego Transportu Miejskiego, rozwój bazy ekologicznego i energooszczędnego taboru i sieci trolejbusowej, a także wdrożenie różnorodnych elementów technologii ICT (na przykład system ważenia transportu ciężarowego) oraz inteligentnego systemu zarządzania ruchem ITS (na przykład zautomatyzowany system wykrywania kolizji drogowych)⁶⁴. Raport sporządzony po pierwszym roku (2013) trwania projektu opisuje natomiast dotychczasowe działania wykonane przez Gdynię i pozostałych uczestników konsorcjum.

63 http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/CIVITAS_D8_Final.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/TELLUS_Final_Evaluation_Report_Part_II_-_Gdynia.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Final_Evaluation_Report_Part_III_-_Gdynia.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Final_Evaluation_Report_Part_I_-_Evaluation_and_the_TELLUS_P.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/IVP_13.pdf; http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/CIVITAS_METEOR_Final_Cross_Site_Evaluation_Report.pdf

64 <http://www.civitas.eu/sites/default/files/dynamo20brochure20web.pdf>.

Wymienia się w nim między innymi nawiązanie współpracy społecznej i naukowej, której efektem jest utworzenie grup roboczych nakierowanych na stworzenie Planu Zrównoważonego Transportu Miejskiego, rozbudowę jednej z linii trolejbusowych czy sporządzenie studium wykonalności dla systemu ważenia transportu ciężarowego⁶⁵. Na wypracowanie sformalizowanej polityki zrównoważonego transportu w Gdyni wskazywano także w innych dokumentach unijnych (na przykład „Keep Europe moving. Sustainable mobility for our continent. Midterm review of the European Commission's 2001 Transport White Paper”⁶⁶). Uznanie dla dorobku Gdyni w zakresie kształtowania zrównoważonej polityki transportowej wyrażone zostało ponadto poprzez uhonorowanie miasta nagrodą CityStar w ramach corocznego konkursu RegioStars Awards. Wyróżnienie to przyznano w związku z ze znaczącą inwestycją miasta w rozbudowę sieci i taboru trolejbusowego⁶⁷.

Innym projektem transportowym, w którym brała udział Gdynia jest SEGMENT. Celem uczestników konsorcjum było przekonanie swo-

65 http://www.civitas.eu/sites/default/files/dynamo_summary_of_the_first_year_web.pdf.

66 http://bookshop.europa.eu/en/keep-europe-moving-pbKO7606127/downloads/KO-76-06-127-EN-C/KO7606127ENC_002.pdf?FileName=KO-7606127ENC_002.pdf&SKU=KO7606127ENC_PDF&CatalogueNumber=KO-76-06-127-EN-C

67 <http://bookshop.europa.eu/en/regio-stars-awards-2014-pbKN0113968/>; <http://www.aeidl.eu/en/news/latest-news/1465-regiostars-2014-the-four-winning-projects.html>

ich mieszkańców do zmiany nawyków transportowych i korzystania z energooszczędnych środków komunikacji. W jednym z dokumentów wypracowanych w czasie trwania projektu przedstawiono sposób poruszania się mieszkańców w podziale gałęziowym (stan na 2008 rok)⁶⁸. Wynika z niego, że 47% osób podróżowało w tamtym okresie samochodem, 52% transportem publicznym, a 1% rowerem. Dla przykładu, inne miasto uczestniczące w projekcie SEGMENT – Utrecht (Holandia) – miało bardziej zróżnicowany wynik, obejmujący 38% użytkowników samochodów osobowych, 11% pasażerów transportu miejskiego, 21% pieszych, 28% rowerzystów oraz 2% innych. W raporcie końcowym realizacji projektu⁶⁹ wskazano na następujące działania promocyjne podjęte przez Gdynię w toku jego realizacji: (1) przekonanie osób nowo zatrudnionych do korzystania z roweru lub transportu publicznego przy dojazdach do pracy, (2) przekonanie młodych rodziców, by odprowadzania dzieci do szkoły pieszo, (3) przekonanie młodych rodziców, by udawali się do lekarza rodzinnego pieszo.

Problem transportu miejskiego w Gdańsku pojawił się także w dokumencie pod tytułem „Twenty years of transition: the evolution of urban planning in Eastern Europe and the former

Soviet Union, 1989-2009”⁷⁰ stworzonym w ramach United Nations Human Settlements Programme w 2009 roku. Gdańsk został w nim wymieniony jako przykład dobrej praktyki w zakresie wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju w mieście opartej na transporcie rowerowym. Gdańsk opisany jest jako pierwsze miasto w Polsce, które środki pozyskane z United Nations Development Programme (UNDP) przeznaczyło na rozwój sieci tras rowerowych w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Za pierwszy w Polsce kompletny system tras rowerowych Gdańsk otrzymywał międzynarodowe nagrody i wyróżnienia.

Należy nadmienić, że znaczna część dokumentów poświęconych zagadnieniom transportu miejskiego sporządzona została na zlecenie Komisji Europejskiej oraz innych instytucji unijnych. W raporcie „Study on the financing needs in the area of sustainable urban mobility”⁷¹ przedstawione zostały dane na temat długości i gęstości sieci transportowych: (1) dróg, (2) sieci kolejowych i tramwajowych oraz (3) autobusowych w kilkudziesięciu miastach europejskich, w tym także w Gdańsku. Z kolei w dokumencie pt. „Preparation of a green paper on urban transport: report on urban transport in Europe”⁷²,

70 <http://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2841>.

71 <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2012-03-study-on-the-financing-needs-in-the-area-of-sustainable-urban-mobility-final-report.pdf>.

72 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2007_urban_transport_europe.pdf.

68 [http://www.segmentproject.eu/hounslow/segment.nsf/Files/SFF-76/\\$file/SEGMENT%20Deliverable%202-2%20Evaluation%20of%20Data.pdf](http://www.segmentproject.eu/hounslow/segment.nsf/Files/SFF-76/$file/SEGMENT%20Deliverable%202-2%20Evaluation%20of%20Data.pdf).

69 [http://www.segmentproject.eu/hounslow/segment.nsf/Files/SFF-321/\\$file/SEGMENT%20FINAL%20PUBLISHABLE%20REPORT.pdf](http://www.segmentproject.eu/hounslow/segment.nsf/Files/SFF-321/$file/SEGMENT%20FINAL%20PUBLISHABLE%20REPORT.pdf).

opublikowano wyniki badania porównawczego kilkudziesięciu miast europejskich (między innymi Gdańsk) w zakresie emisji tlenku węgla i dwutlenku siarki, jak również przeciętnych prędkości pojazdów w transporcie indywidualnym oraz zbiorowym. „The Urban Transport Benchmarking Initiative. Year three final report”⁷³ obejmował natomiast kompleksową ocenę systemów transportowych w kilkudziesięciu miastach Europy, do których należał także Gdańsk. Trójmiasto zostało także wymienione jako przykład aglomeracji, która wprowadziła zintegrowany bilet w transporcie publicznym pozwalający na korzystanie, w ramach ujednoliconej taryfy, z kolei aglomeracyjnej oraz pozostałych środków komunikacji miejskiej.

Kolejny dokument, pod tytułem „ICT concepts for optimization of mobility in Smart Cities” (2012)⁷⁴, zrealizowany również na zlecenie Komisji Europejskiej, opracowało konsorcjum czterech podmiotów: AustriaTech - Federal Agency for Technological Measures Ltd.; VTT - Technical Research Centre of Finland; ISIS - Istituto di Studi per l’Integrazione dei Sistemi z Włoch oraz POLIS - Promotion of Operational Links with Integrated Services z Brukseli. W raporcie tym mowa jest o Gdyni w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym w miastach – Gdynia podana jest jako przykład miasta wpro-

73 <http://www.transportbenchmarks.eu/pdf/final-reports/UTB3-A0-FINAL-REPORT.pdf>.

74 <http://bookshop.europa.eu/en/ict-concepts-for-optimization-of-mobility-in-smart-cities-pb-KK3013278/>

wadzającego automatyczny system sterowania sygnalizacją świetlną na wybranych, strategicznych w ruchu miejskim, skrzyżowaniach. Z kolei raport Europejskiej Agencji Środowiska „A closer look at urban transport” (2011)⁷⁵ zawiera dane dotyczące wzrostu wskaźnika zmotoryzowania w miastach Europejskich. Zgodnie z przedstawioną analizą wykorzystanie samochodu w podróżach miejskich w Gdyni wzrosło w latach 1996-2010 z poziomu 31% do 48%.

Transport publiczny w ujęciu aglomeracyjnym został opisany również w statystycznym aneksie do raportu „Global Report on Human Settlements 2005 - Financing Urban Shelter” przygotowanego przez UN-Habitat⁷⁶. W jednym z badań porównywano tam czas dojazdu do pracy w minutach (w aglomeracji gdańskiej ten czas wyniósł 20 minut), a także procentowy udział poszczególnych środków transportu w dojazdach do pracy. Pierwsze miejsce w Gdańsku zajął samochód (43%), następnie pociąg/tramwaj/prom (32,9%), autobus/minibus (23,4%) i inny środek transportu – w tym na przykład motocykl czy rower (0,7%).

W roczniku „Eurostat Regional Yearbo-

75 <http://bookshop.europa.eu/en/a-closer-look-at-urban-transport-pbTHAL13012/>

76 <http://mirror.unhabitat.org/pmss/Publications.aspx?start=320&sort=&order=&page=ByTheme&categoryID=254&publicationType=0>.

ok 2013⁷⁷ znajduje się z kolei badanie opinii społecznej w przedmiocie zadowolenia z usług transportu publicznego w wybranych miastach europejskich. Biorąc pod uwagę skrajne opinie, taki sam poziom zdecydowanego zadowolenia z komunikacji miejskiej jak w Gdańsku wyrażają mieszkańcy Madrytu (Hiszpania), Bolonii (Włochy), Klużu-Napoki (Rumunia) i Marsylii (Francja). Natomiast poziom skrajnego niezadowolenia kształtuje się tak samo jak w Bratysławie (Słowacja) czy Dublinie (Irlandia). Jednak ogólnie rzecz biorąc Gdańsk znajduje się mniej więcej w środku stawki, a poziom zadowolenia (uwzględniający też zadowolenie umiarkowane) przekracza zdecydowanie 50% badanych osób.

Pozostałe dane z badań percepcji społecznej mieszkańców ze strony Eurostatu:

1. Czas spędzany dziennie w podróży do miejsca pracy/nauki w 2009 roku (8,7% - mniej niż 10 minut, 18% - od 10 do 20 minut, 15% - od 20 do 30 minut, 10,3% - od 30 do 45 minut, 10,5% - od 45 do 60 minut, 6,5% - więcej niż 60 minut, 31,1% - osoby niedojeżdżające i odmawiające odpowiedzi);
2. Środki transportu używane głównie do dojazdów do miejsca pracy/nauki w 2009 roku (43,6% - transport publiczny, 41,7% - samochód, 3,2% - rower, 8,5% - pieszo, 1,5% - motocykl, 1,1% - inne, 0,4% - brak odpowiedzi)

77 <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5784301/KS-HA-13-001-EN.PDF/ec-68c62e-0ca9-40af-83c2-949e152f9269?version=1.0>

3.4.4.1.2. Transport drogowy

W grupie dokumentów poświęconych infrastrukturze drogowej, Gdańsk i Gdynia pojawiają się jako istotne elementy składowe jednego z głównych korytarzy transportowych (Bałtyk-Adriatyk) wchodzącego w skład multimodalnego systemu transeuropejskich sieci transportowych TEN-T. Gdańsk stanowi przy tym początek osi drogowej Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń⁷⁸. Gdańsk wymieniany jest ponadto w raporcie Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju – jako punkt krańcowy fragmentu autostrady A1 (Gdańsk-Nowe Marzy). W dokumencie tym zaliczono wskazany odcinek do projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, współfinansowanych przez EBOR⁷⁹.

3.4.4.1.3. Transport kolejowy

Problematyka transportu kolejowego była przedmiotem raportu sporządzonego przez niemiecką Deutsche Bahn⁸⁰. Autor rozdziału poświęconego polskiemu rynkowi kolejowemu – M. Wołek (Uniwersytet Gdański) – zaznaczył, że jednym z kluczowych elementów dla umocnienia tej gałęzi transportu w Polsce jest dalszy rozwój połączenia kolejowego z portami morskimi w

78 http://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects_minisite/PP25EN.pdf

79 http://www.eib.org/epec/resources/publications/ppp_financed_by_EIB_1990_2013_final.pdf

80 http://www.deutschebahn.com/file/2598024/data/competition_report_2012.pdf

Gdańsku i Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu. Pozwoli to bowiem na wyzwolenie intermodalnego transportu międzynarodowego w zakresie dystrybucji towarów przewożonych kontenerami do wspomnianych portów. W tym kontekście zwrócono także uwagę na powiązanie Gdańska i Gdyni z innymi częściami kontynentu w ramach transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T. Oba miasta funkcjonują w nim jako kluczowe porty morskie⁸¹. Gdynia wymieniana jest jako krańcowy punkt w ramach polskiej części korytarza kolejowego (Gdynia-Katowice)⁸². W raporcie Agencji Centrope, Gdańsk funkcjonuje jako początkowy punkt korytarza drogowo-kolejowego łączącego Morze Bałtyckie z Adriatykiem (Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń-Bolonia) oraz korytarza rowerowego EuroVelo Gdańsk-Pula⁸³.

Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych (UNECE) w ramach transportu kolejowego wyróżnia ponadto transeuropejską sieć kolejową TER⁸⁴. Jednymi z jej elementów są Gdynia i Gdańsk, które stanowią

81 <http://www.transbaltic.eu/wp-content/uploads/2012/05/New-TEN-T-guidelines-proposal-implications-for-the-port-sector-in-the-Baltic-Sea-region.pdf>

82 http://www.baltic-adriatic.eu/upload/file/BMVIT_Study%20of%20the%20Baltic-Adriatic%20Axis.pdf

83 http://www.centrope.com/repository/centrope/downloads/Brochure_INAT_EN.pdf

84 http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/ter/terdocs/TER_TFA_Annex_F_TER_Network.pdf

początkowy punkt linii prowadzącej do Rijeki (Chorwacja). Jednym z największych projektów inwestycyjnych w zakresie polskiego kolejnictwa była niedawno zakończona modernizacja linii E65. Projekt ten został wspomniany w corocznym raporcie z realizacji inicjatywy JASPERS (*Joint Assistance to Support Projects In European Regions*, (pol.): Wspólna Pomoc we Wspieraniu Projektów dla Europejskich Regionów), prowadzonej przez Europejski Bank Inwestycyjny, której celem jest wspieranie przygotowania projektów infrastrukturalnych, które mogą zostać zakwalifikowane do wsparcia z funduszy strukturalnych i spójności w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Przy współudziale inicjatywy JASPERS w 2011⁸⁵ i 2012 roku⁸⁶ realizowane były niektóre elementy modernizacji linii E65 (między innymi lokalne centra sterowania ruchem kolejowym w Gdańsku i Gdyni). Wśród innych projektów inwestycyjnych wspieranych przez JASPERS na obszarze aglomeracji Trójmiasta wymienić można na przykład budowę Europejskiego Centrum Solidarności, linii tramwajowej na Chełm, Trasy Sucharskiego czy podziemnego magazynu gazu w Kosakowie.

Transport szynowy stanowi ponadto przedmiot corocznego raportu Global Airport Rail Links Report, wydawanego przez indyjską spółkę Global Mass Transit. W edycji z 2012

85 http://www.eib.org/attachments/thematic/jaspers_annual_report_2011_en.pdf

86 http://www.jaspers-europa-info.org/attachments/article/152/jaspers_annual_report_2012_en.pdf

roku⁸⁷ opisany został projekt rozbudowy gdańskiej sieci tramwajowej, natomiast w roku 2014⁸⁸ połączenie kolejowe do gdańskiego portu lotniczego. Dostęp do raportu jest jednak odpłatny, stąd też pobieżna analiza przywołanych dokumentów mogła zostać dokonana wyłącznie na podstawie spisów treści.

3.4.4.1.4. Transport morski

Duża grupa analizowanych dokumentów międzynarodowych odnosi się do zagadnienia transportu morskiego. Rocznik statystyczny „EU Transport in figures. Statistical Pocketbook 2014”⁸⁹, który w sposób zbiorczy opisuje sytuację transportową Unii Europejskiej, zawiera między innymi informacje na temat liczby przeładunków kontenerowych w 50 głównych portach morskich Starego Kontynentu. Z zestawienia tabelarycznego obejmującego dane z lat 2005, 2010 oraz 2011 i 2012 wynika, że Gdańsk zajmuje obecnie w tej kategorii 17. miejsce w skali Europy (933 tys. TEU rocznie w 2012 roku przy 63.3 tys. TEU w 2005 roku), a Gdynia 22. (329,9 tys. TEU w 2012 roku przy 658,7 tys. TEU w 2005 roku). Warto jednak zauważyć, że zsumowany wynik przeładunków w terminalach kontenerowych obu miast

stawiałyby region Zatoki Gdańskiej na miejscu 12. wśród portów europejskich.

Funkcjonowanie trójmiejskich terminali kontenerowych było także przedmiotem zainteresowania Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD). W cyklicznej publikacji pt. „Review of Maritime Transport” (2011) wspomniano o znaczącym wpływie na sytuację ekonomiczną regionu, jaki w najbliższych latach będzie miało niedawne uruchomienie głębokowodnego terminalu kontenerowego (DCT) w Gdańsku⁹⁰. We wcześniejszych edycjach przeglądu – z 2004⁹¹ i 2005⁹² roku – pojawił się natomiast wątek dotyczący gdyńskiego Baltic Container Terminal. W publikacji była mowa o przeprowadzonej w 2003 roku prywatyzacji przedsiębiorstwa (wartość 42 milionów dolarów amerykańskich) oraz zrealizowanej w kolejnych latach rozbudowie terminalu (o wartości 80 milionów dolarów amerykańskich), która pozwoliła zwiększyć możliwość do osiągnięcia liczbę przeładunków kontenerowych do 900 tysięcy TEU rocznie.

Szersze ujęcie – dotyczące wieloaspektowo rozumianej konkurencyjności portów w kilku miastach bałtyckich – przedstawione zostało w raporcie „The challenge of rapidly improving transport infrastructure in Poland. Economics Department working papers no. 640”, opraco-

87 http://www.globalmasstransit.net/report/Table-of-Contents_lightrail.pdf.

88 <http://www.globalmasstransit.net/report/Brochure-global-airport-rail-links-2014.pdf>.

89 <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf>.

90 http://unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf.

91 http://unctad.org/en/Docs/rmt2004_en.pdf.

92 http://unctad.org/en/Docs/rmt2005_en.pdf.

wanym przez polskiego eksperta R. Kierzenkowskiego na zlecenie Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD)⁹³. W dokumencie porównano różne czynniki wpływające na jakość portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz Rostocku (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Niemcy), Lubece (Szlezwik-Holsztyn, Niemcy), Kaliningradzie (Obwód Kaliningradzki, Federacja Rosyjska) i Kłajpedzie (Litwa). Na tej podstawie oceniono każdy z portów w skali od 0 do 5. Gdańsk uzyskał w tej klasyfikacji 3,00 pkt, a Gdynia 3,40. Najwyższy wynik osiągnęła Lubeka (3,65 pkt), a najniższy Kaliningrad (2,07 pkt). Należy jednak zaznaczyć, że dane, które zostały wzięte pod uwagę przy pracach nad raportem, pochodzą z 2007 roku, a zatem nie uwzględniają uruchomienia – w ostatnim kwartale tego roku – terminalu kontenerowego DCT w Gdańsku, jak również rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej, jaka miała miejsce w ostatnich latach w Polsce i województwie pomorskim.

W raporcie „OPTIMAR - Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018” (2008)⁹⁴ sporządzonym przez międzynarodowe konsorcjum, przewodzonym przez szwedzką spółkę Lloyd's Register Fairplay przedstawiono natomiast perspektywę

93 <http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?doclanguage=en&cote=eco/wkp%282008%2948>.

94 http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/policy/2008_09_report_optimar_en.pdf

rozwoju gospodarki morskiej w Europie w horyzoncie czasowym 2008-2018. W związku z tym przedstawiony został ogólny zarys rynku transportu morskiego (stan na 2007 rok) w poszczególnych regionach nadmorskich Unii Europejskiej. Podkreślono w nim, że porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Policach generują 99,5% obrotu w transporcie morskim na obszarze Polski. Gdańsk i Gdynię wyróżniono przy tym w różnych kontekstach – między innymi (1) jako porty o największym ogólnym obrocie rocznym (Gdańsk – 24 mln ton, Gdynia – 14 mln ton), (2) jako największy port tranzytowy (Gdańsk) czy (3) jako port o największym udziale w przeładunku towarów drobnicowych (Gdynia). Ponadto Gdańsk ujęto w zestawieniu tabelarycznym przedstawiającym sumaryczną wartość nośności statków (w Dwt) w podziale na różne typy przewożonych ładunków. Przykładowo w zakresie transportu ropy naftowej Gdańsk znalazł się na 4. miejscu w Unii Europejskiej (około 2,5 mln Dwt), przy czym zajmujący pierwsze miejsce w tym zestawieniu, Rotterdam obsłużył w tym samym okresie jednostki o łącznej nośności 37,5 mln Dwt. Inny raport wydany w tym okresie („Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC)” na zlecenie Komisji Europejskiej, 2006)⁹⁵ zawiera klasyfikację ponad 150 portów zlokalizowanych na terytorium Unii Europejskiej. Zarówno Gdańsk, jak i Gdynia ujęte zostały w grupie portów „ważnych”, wspólnie z

95 http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/2006_04_26/doc/2006_03_31_logistics_consultation_task_d_en.pdf

dużą grupą miast zachodnioeuropejskich o uznanych tradycjach marynistycznych (na przykład Marsylia, Plymouth czy Lizbona). Należy przy tym zauważyć, że do portów „bardzo ważnych” zaliczone zostało tylko jedno miasto z Europy Środkowo-Wschodniej (Ryga).

W bardziej aktualnym dokumencie poświęconym transportowi morskemu, przygotowanym na zlecenie Komisji Europejskiej („Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts. Third Interim Report”) Gdańsk i Gdynię zaliczono do tak zwanego europejskich hotspotów w obszarze Morza Bałtyckiego, czyli ośrodków, w których realizowane są różne funkcje gospodarcze związane z ekonomią morską. Wśród krajów Europy Środkowo-Wschodniej status hotspotu przypisano również Tallinowi.

Wspólny raport Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz Banku Światowego – „Doing Business” (edycja 2015)⁹⁶ wskazuje natomiast na wzrost konkurencyjności Polski z uwagi na usprawnienie procedur związane z uruchomieniem nowego systemu zarządzania terminalem portowym w Gdańsku. Podobny charakter ma raport międzynarodowej firmy prawniczej Allen&Overy („CEE you there! Foreign direct

investment in Central and Eastern Europe”⁹⁷). Zestawiono w nim czynniki, które w głównej mierze wpływają na podjęcie – przez zagranicznych inwestorów – decyzji o ulokowaniu swoich interesów ekonomicznych w Europie Środkowo-Wschodniej. W porównaniu Czech, Węgier, Polski, Rumunii i Słowacji wzięto pod uwagę takie zagadnienia jak koszty nieruchomości, system podatkowy, system prawa pracy, transport, dostęp do rynków docelowych oraz stabilność gospodarki. W ramach czynników transportowych opisujących Polskę zwrócono uwagę na Gdańsk i Gdynię – jako siedziby głównych portów morskich, jak również na Gdańsk, będący elementem korytarza transportowego do Odessy. Warto również zwrócić uwagę na nieco starszy, choć niezwykle obszerny raport z 2004 roku podsumowujący realizację międzynarodowego projektu Baltic Gateway, w którym w wieloaspektowy sposób opisano funkcjonowanie portu w Gdańsku i Gdyni na tle innych portów Morza Bałtyckiego.

Aspekt logistyczno-handlowy sytuacji transportowej Trójmiasta podkreślono w dokumentach opracowanych przez amerykańską spółkę Colliers International specjalizującą się w obrocie nieruchomościami. W raporcie „Industrial Market Review. Eastern Europe” z 2013 roku poświęconym rynkowi magazynowemu w regionie Europy Wschodniej, Gdańsk (z Trójmiastem)

96 <http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB15-Full-Report.pdf>.

97 <http://www.allenoverly.com/SiteCollectionDocuments/Foreign%20direct%20investment%20in%20Central%20and%20Eastern%20Europe.PDF>.

wymieniony został jako miasto, które będąc czołowym portem handlowym Europy, ma spory potencjał w branży magazynowej⁹⁸. W podobny sposób oceniono Sankt Petersburg (Obwód Leningradzki, Federacja Rosyjska) oraz Ateny (Grecja). Dane statystyczne przedstawione w raporcie wskazują jednak, że podaż Gdańska w zakresie przestrzeni magazynowej jest na dość niskim poziomie i znacząco odbiega od oferty Warszawy, Katowic, Łodzi czy Wrocławia. Colliers podkreśla jednak, że tradycyjnie największe zapotrzebowanie na usługi magazynowe występuje wokół dużych aglomeracji miejskich (Moskwa, Warszawa, Praga, Budapeszt) oraz w pobliżu regionów przemysłowych. W dokumencie „European Industrial & Logistics: Growing Global Linkages” Colliers przyznał Gdańskowi i Gdyni status jednego z głównych hubów transportowych Europy – zwłaszcza w obliczu planowanej rozbudowy obu trójmiejskich terminali kontenerowych⁹⁹. Biorąc pod uwagę wzrastające znaczenie Gdańska i Gdyni w transporcie morskim, Trójmiasto uznane zostało w kolejnym raporcie Colliers International pt. „European Industrial & Logistics: A long-term view”¹⁰⁰ za jeden z rozwijających się hubów logistycznych (między innymi obok Ło-

98 http://www.colliers.com/-/media/Files/EMEA/EasternEuropeaninformation/Industrial-Market-Year-end%20Snapshot_2013.pdf.pdf.

99 www.colliers.com/-/media/Files/EMEA/emea/research/industrial-and-logistics/2012-european-industrial-and-logistics-growing-global-linkages-issue-2.pdf.

100 <http://www.colliers.com/~media/Files/EMEA/emea/research/industrial-and-logistics/2012-european-industrial-and-logistics-a-long-term-view-issue-1.pdf>.

dzi i Poznań, Katowic i Wrocławia oraz Brna i Bratysławy) z perspektywą osiągnięcia istotnej pozycji na rynku w roku 2020. Jak zaznaczają autorzy dokumentu, rola Gdańska i Gdyni wynika przede wszystkim z ulokowania w obrębie transeuropejskich korytarzy transportowych (kolejowych i drogowych), łączących Bałtyk z Morzem Adriatyckim.

Tę samą problematykę porusza także starszy raport (2008) sporządzony przez holenderską spółkę ProLogis-Europe („Global Property Market Review. Central & Eastern Europe’s Logistics Infrastructure: Connecting the Dots”)¹⁰¹. Podkreślono w nim rolę portów w Gdańsku i Gdyni w sferze międzynarodowego transportu towarowego (jako rosnącą konkurencję dla Hamburga), a w tym kontekście również istotę połączenia drogowego z południową granicą Polski. Ogólna sytuacja infrastrukturalna i ekonomiczna portów morskich w Gdańsku i Gdyni zarysowana została także w raporcie sporządzonym przez zarząd portu morskiego w Kłajpedzie z 2011 roku, w którym przedstawiony został program rozwoju tego portu w perspektywie do 2030 roku. W dokumencie zwrócono między innymi uwagę, że trójmiejskie porty stanowią główną konkurencję i ograniczenie dla umocnienia pozycji ekonomicznej portu w Kłajpedzie¹⁰².

101 http://www.prologis.com/docs/research/europe/Central_Eastern_Europe_s_Logistics_Infrastructure_-_Summer_2008.pdf.

102 [http://www.eastwesttc.org/media/344455/a_-_complex_long-term_\(until_2030\)_development_programme_klaipeda_state_seaport_-_task-5f_sections_3-10.pdf](http://www.eastwesttc.org/media/344455/a_-_complex_long-term_(until_2030)_development_programme_klaipeda_state_seaport_-_task-5f_sections_3-10.pdf).

Na koniec należy zaznaczyć, że morski transport pasażerski nie stanowił przedmiotu większego zainteresowania w analizowanych raportach międzynarodowych. Do wyjątków w tym zakresie zaliczyć można czasopismo informacyjne wydane przez port morski w Helsinkach¹⁰³, w którym podane zostały dane statystyczne dotyczące liczby przewozów pasażerskich zrealizowanych pomiędzy stolicą Finlandii a innymi portami bałtyckimi w roku 2013. Na liście sześciu miast znajduje się między innymi Gdynia, która rzekomo była portem docelowym zaledwie dla 185 pasażerów (w porównaniu do 7,8 mln osób podróżujących do Tallina czy 2,3 mln do Sztokholmu). Prawdopodobnie jest to jednak błąd w druku, biorąc pod uwagę pobieżną analizę liczby przewoźników na tej trasie.

3.4.4.1.5. Transport lotniczy

Tematyka transportu lotniczego była przedmiotem zainteresowania dokumentów międzynarodowych w kontekście rozbudowy i funkcjonowania Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy oraz inwestycją i próbą uruchomienia Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

Na wstępie warto zwrócić uwagę na – stosunkowo pozytywny dla Gdańska – raport Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z 2014

103 http://www.portofhelsinki.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/helsinginsatama/embeds/helsinginsatamawwwstructure/16536_PortOfHelsinki_0114-PDF-WWW-HQ.pdf.

roku Obejmuje on wieloaspektowe porównanie europejskich portów lotniczych budowanych bądź modernizowanych ze środków funduszy unijnych. Co prawda tytuł publikacji wskazuje na nie najlepszą efektywność finansową inwestycji lotniczych finansowanych przez Unię Europejską („EU-funded airport infrastructures: poor value for money”¹⁰⁴), jednakże port imienia Lecha Wałęsy wypada na tle innych lotnisk nadzwyczaj pozytywnie. W dokumencie wskazano na przykład na rzeczywistą potrzebę rozbudowy lotniska w Gdańsku, brak opóźnień przy realizacji inwestycji, niski koszt budowy (poniżej 10 euro w przeliczeniu na pozyskanego pasażera) oraz brak przekroczenia zakładanego budżetu, a także dochodowość lotniska na etapie jego funkcjonowania (najwyższy wzrost w stosunku do okresu sprzed rozbudowy) i wzrost zatrudnienia (choć niewielki). W związku z tym Gdańsk znalazł się w czołówce portów, w których wyniki finansowe można określić jako korzystne. Najgorzej w zestawieniu 18 portów lotniczych wypadły natomiast inwestycje realizowane w Hiszpanii (między innymi Badajoz, La Palma, Burgos). Autorzy raportu zwrócili także uwagę na planowane uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, który mógłby stanowić dość istotne źródło konkurencji i ograniczenia dochodów Portu Lotniczego imienia Lecha Wałęsy (oprócz Bydgoszczy i Kaliningradu).

Szerszy wątek, dotyczący kondycji transportu lotniczego w Polsce, poruszony został w

104 http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR14_21/SR14_21_EN.pdf.

biuletynie naukowym wydawanym przez brytyjski Globalization and World Cities Research Network¹⁰⁵. W publikacji autorstwa M. Bańczyka i T. Achrem („Three Rivals – Three Paths”)¹⁰⁶ porównana została sytuacja społeczno-ekonomiczna Poznania, Warszawy i Wrocławia, jednakże pojawiła się w nim także wzmianka dotycząca liczby stałych przewoźników, korzystających z infrastruktury lotniskowej oraz rocznej liczby pasażerów na największych polskich lotniskach. W obu przypadkach Gdańsk ułożony został na czwartym miejscu (odpowiednio za Warszawą, Krakowem i Wrocławiem oraz za Warszawą, Krakowem i Katowicami). W innym artykule opublikowanym w tym samym biuletynie (E. Korcelli-Olejniczak, „Berlin and Warsaw: In Search of a New Role in the European Urban System”, 2007¹⁰⁷) gdańskie lotnisko (obok krakowskiego i katowickiego) wskazane zostało jako przykład szybko rozwijającego się regionalnego portu lotniczego. Zjawisko to przyczynia się w efekcie do stopniowego wypierania monopolu Warszawy jako centrum międzynarodowych relacji powietrznych. Ogólne spojrzenie na rynek lotniczy w Polsce zawiera także raport firmy konsultingowej Deloitte Central Europe pt. „Investing in Central Europe, your move in the right direction” (2013)¹⁰⁸. Obejmuje on między innymi

105 Organizacja pozarządowa z siedzibą przy Loughborough University.

106 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb259.html>.

107 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb180.html>.

108 http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/About-Deloitte/ce_investing_in_ce_2014_complete_english.pdf.

mi informacje dotyczące liczby przewiezionych pasażerów i ładunków w największych portach lotniczych w Polsce. Port Lotniczy w Gdańsku im. Lecha Wałęsy opisany jest w nim jako trzeci najbardziej wykorzystywany w kraju, za warszawskim i krakowskim.

Wspomniany Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo został również wymieniony w kontekście nowej polityki Komisji Europejskiej dotyczącej finansowania infrastruktury lotniskowej ze środków publicznych (pochodzących ze źródeł UE). W artykule naukowym pt. “What is all this talk about Airport infrastructure? The gradual encroachment of the State Aid rules in the Aviation Sector.”¹⁰⁹ (autorzy: O. Hateley, F. Neuhaus, Ch. Hartsuik, Uniwersytet w Maastricht) podkreślono, że Komisja przeciwdziała obecnie zjawisku dublowania lotnisk i realizacji niedochodowych obiektów z uwagi na przykłady marnotrawienia środków publicznych i budowania inwestycji, które nie mają na celu spełniania zapotrzebowania rynku. Jako przykład takiej polityki Unii podano decyzję Komisji Europejskiej w sprawie gdańskiego lotniska. Wątek ten został także poruszony w jednym z numerów czasopisma branżowego International Transport Journal¹¹⁰.

109 <http://www.maastrichtuniversity.nl/web/file?uuid=78c2505f-585d-4c28-9bc7-a1f1660595e1&owner=bcba917e-8408-4186-b5c9-d9a440025cb9>.

110 http://www.transportjournal.com/fileadmin/E-Magazine/PDF/2014_09-10/ITJ_2014_09-10_E-Paper.pdf.

3.4.4.2 Przemysł stoczniowy

Jeżeli chodzi o inne sektory gospodarki metropolii Gdańskiej to, oprócz portów omówionych szeroko w części dotyczącej transportu morskiego, kluczową rolę przez lata odgrywał przemysł stoczniowy. I ta branża pojawia się również w wielu źródłach międzynarodowych, raczej w kontekście jej problemów, aniżeli rozwoju. Aby ukazać poglądy na temat sytuacji gdańskich stoczni warto wykroczyć nieco poza przyjęte przez nas ramy czasowe opracowania i sięgnąć do dwóch dokumentów opublikowanych – w związku z seminarium na temat restrukturyzacji przemysłu w europejskich gospodarkach przejściowych – pod egidą Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (UNECE) w 2002 roku. Są to: dokument pod tytułem „Industrial restructuring as a means of enhancing national competitiveness: overview of the problem”¹¹¹ autorstwa P.G. Hare’a z Heriot-Watt University w Edynburgu oraz „Stages and modalities of industrial restructuring in European economies in transition”¹¹² autorstwa E. L. Mangana – emerytowanego głównego specjalisty w Banku Światowym i M. Crnobrnja z SECOR Consulting Group oraz Carleton University (USA). W tym pierwszym dokumencie autor wyraża przynajmniej pośrednio swoją krytykę dla dotowania publicznymi środkami we wczesnych latach 90.

111 <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/ie/industry/documents/har.pdf>

112 <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/ie/industry/documents/manga.pdf>

Stoczni Gdańskiej, która już w czasie tworzenia tamtego opracowania znajdowała się u progu likwidacji. W drugim dokumencie wskazuje się na nieudaną próbę prywatyzacji Stoczni Gdańskiej (z udziałem Barbary Johnson), a także to, że jej kondycja już wtedy była gorsza niż za czasów komunistycznych. Jednocześnie w tekście znajduje się wzmianka o ruchu „Solidarności”, dzięki któremu Stocznia Gdańska jest tak znanym zakładem. Stocznie pojawiały się także szeroko między innymi na oficjalnych stronach europejskich, w kontekście pomocy publicznej udzielonej im przez polski rząd¹¹³. Obecnie w źródłach międzynarodowych można odnaleźć informację o tym że stocznie prowadzą teraz także inną działalność poza sektorem okrętowym – konkretnie chodzi tu o produkcję elementów turbin wiatrowych¹¹⁴.

3.4.4.3 Branża paliwowa i energetyczna

Jeżeli chodzi o największe przedsiębiorstwo na terenie metropolii, czyli Grupę Lotos to szeroko zaistniało ono w raporcie austriackiego instytutu KMU Forschung „The Interaction between Local Employment Development and

113 Na przykład: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-09-1178_en.htm, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-09-258_en.htm

114 Eastern winds. Emerging European Wind Agency Association, EWEA 2013, s. 53, http://www.ewea.org/fileadmin/files/library/publications/reports/Eastern_Winds_emerging_markets.pdf

Corporate Social Responsibility” (2009)¹¹⁵. Lotos (określony jako bardzo ważny producent i dystrybutor wysokiej jakości produktów ropopochodnych) pojawia się tam w kontekście społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR) i przykładów tego typu działalności z obszaru metropolii (w tym modernizacji laboratorium chemicznego w jednej ze szkół średnich w Gdyni, ufundowania stypendiów dla studentów czy udziału w programach stażowych). Opis Grupy Lotos i jej działalności zajmuje również fragment w raporcie EMIS „Energy Sector in Poland” (2014)¹¹⁶, firma jest ponadto wzmiankowana w dokumencie Fundacji Bellona „Insuring Energy Independence. A CCS Roadmap for Poland” (2011)¹¹⁷, w kontekście potencjalnej możliwości wykorzystania technologii sekwestracji dwutlenku węgla w rafinerii. Dzięki działalności Grupy Lotos, nazwa miasta pojawia się więc również w międzynarodowych opracowaniach gospodarczych. Niekiedy nawet bez wymieniania nazwy przedsiębiorstwa wzmiankuje się o samej rafinerii¹¹⁸.

Jeżeli chodzi o inne duże przedsiębiorstwo energetyczne mające siedzibę w Gdańsku

115 <http://www.oecd.org/regional/leed/42374686.pdf>

116 <http://cdn-www.securities.com/emis/sites/default/files/EMIS%20Insight%20-%20Poland%20Energy%20Sector%20Report.pdf>

117 http://www.bellona.org/filearchive/fil_Insuring_Energy_Independance_-_A_CCS_Roadmap_for_Poland.pdf

118 <http://www.fxenergy.com/files/documents/AnnualReportProxyFXEN2013.pdf>

– Energa, to zaistniało ono na przykład w publikacji „Central Europe Energy Partners Report” nr 8(24) (2014)¹¹⁹ przy okazji zrealizowania projektu największej farmy fotowoltaicznej niedaleko Gdańska i Przejazdowa (powiat gdański).

Warto zwrócić uwagę na raport omawiający realizację programu CASCADE pt. „Networking cities to achieve energy targets. Achievements & lessons learnt through the CASCADE Project”¹²⁰ z 2014 roku, w którym występuje wzmianka o Gdyni jako o mieście, które „z energii uczyniło priorytet swojej polityki”. Według twórców dokumentu znacząca była w tym kontekście wizyta studyjna w Malmö (Szwecja), po której w gdyńskim magistracie utworzono nową komórkę zajmującą się efektywnością energetyczną budynków – zarówno publicznych, jak i prywatnych, a także wzmocniono współpracę w tym zakresie z lokalnymi przedsiębiorstwami ciepłowniczymi i energetycznymi, tudzież z okolicznymi jednostkami samorządu terytorialnego w ramach Forum „Norda”. Gdynia w tym dokumencie jawi się jako miasto przykładające wagę do kwestii energetycznych i wykorzystujące nowe możliwości, także do uczestnictwa w projektach unijnych z tej dziedziny.

Wątek energetyczny w Trójmieście pojawia się również w raporcie „Reducing Energy

119 http://ceep.be/www/wp-content/uploads/2014/11/ceep-report_no824_October_2014.pdf

120 <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/D1.3.%20Final%20publishable%20report.pdf>

Dependence in European Cities”¹²¹ stworzonym przez konsorcjum Covenant of Mayors, którego sygnatariuszem jest Gdynia. Miasto to jest wymienione w dokumencie obok holenderskiego Heerhugowaard jako przykład wykorzystania źródeł odnawialnych lub odpadów w celu zaspokojenia części miejskich potrzeb energetycznych. Gdynię wraz z Gdańskiem i Sopotem wskazuje się w dokumencie również w kontekście projektu elektronicznego systemu zarządzania ruchem drogowym. Chodzi oczywiście o projekt TRISTAR, choć ta nazwa bezpośrednio w tekście nie pada. Jest to przykład projektu pozwalającego uniknąć strat energii w transporcie w obrębie Trójmiasta.

Energetyka, w kontekście interwencji w charakterystykę energetyczną budynków, pojawia się także w dokumencie URBACT „Housing for Europe: Strategies for Quality in Urban Space, Excellence in Design, Performance in Building” (2010)¹²². Warto zauważyć, że obok Gdyni występuje tam pojęcie obszaru Metropolii Gdańskiej (the *Gdansk Metropolitan area*). Gdynia zaistniała również w raporcie programu Longlife 3.1¹²³. Opisany jest w nim pilotażowy program zaprojektowania w mieście budynku ogrzewanego i chłodzonego poprzez zastosowanie innowa-

cyjnej technologii wykorzystującej energię promieniowania słonecznego („Bariera Termalna”).

Innym projektem, w którym bierze udział Gdynia, związanym także pośrednio z energetyką jest projekt „UrbanBiogas”¹²⁴. Drugie co wielkości miasto województwa pomorskiego jest jednym z pięciu miast, w których projekt ten jest realizowany (*target cities*) – obok Zagrzebia (Chorwacja), Abrantes (Portugalia), Grazu (Styria, Austria) oraz Valmiery (Łotwa). Warto dodać, że w Polsce wcześniej działania w ramach „UrbanBiogas” były realizowane w Rzeszowie, ale ze względu na brak woli politycznej bardziej odpowiednim miejscem okazała się Gdynia. W programie chodzi o promocję możliwości wykorzystania miejskich odpadów organicznych do produkcji biometanu, który będzie mógł być wykorzystany na przykład w transporcie. Projekt firmuje więc innowacyjne podejście do gospodarki odpadami i szerzej, efektywniejszą gospodarkę komunalną.

Gdańsk generalnie pojawia się również w kontekście takich projektów energetycznych, jak na przykład planowany rurociąg Odessa-Brody-Płock-Gdańsk¹²⁵.

W końcu można wspomnieć także o uczestnictwie Gdańska w międzynarodowym projekcie dotyczącym zastosowania energo-

121 http://www.energy-cities.eu/IMG/pdf/com_reducing_energy_dependence_for_web.pdf

122 <http://urbact.eu/en/projects/quality-sustainable-living/hopus/our-outputs/>

123 <http://www.longlife-world.eu/res/dnl/en/Longlife%20Report%203.1.11.pdf>

124 <http://www.urbanbiogas.eu/pl/>

125 Na przykład: Baltic Energy Market Interconnection Plan, KE 2009, s.24, http://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2009_11_25_hlg_report_170609.pdf

oszczędnego oświetlenia LED. W mieście nad Motławą projekt nabrał wymiaru sztuki, bowiem technologię LED wykorzystano do instalacji „Krople Bursztynu” przy aranżacji skweru na Dolnym Mieście w 2011 roku. Opis projektu zawiera raport “LED – Light in public space scientific report”¹²⁶.

3.4.4.4. Branża IT/BPO

O Gdańsku szeroko mówi się w raporcie KPMG „Exploring Global Frontiers. The New Emerging Destinations” (2009)¹²⁷ dotyczącym rozwijających się nowych destynacji dla przedsiębiorstw branży IT-BPO (technologii informacyjnych i outsourcingu procesów biznesowych). Gdańsk został wskazany właśnie jako jedna z takich lokalizacji (w Polsce obok Szczecina; Warszawę, Kraków i Wrocław określono jako już ukształtowane destynacje). Oprócz podstawowych informacji faktograficznych podkreślono także kluczowe motory rozwoju Gdańska jako dobrego miejsca dla branży IT-BPO, Są to między innymi:

1. Dobry poziom wykształcenia oraz znajomości języków obcych wśród potencjalnych pracowników sektora;

126 http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Demokrati/Vad_vill_vi_i_Kalmar/EkologiskHallbarhet/LED-project/LED_Report_v7_final_lowres.pdf

127 <https://www.kpmg.com/CN/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/new-emerging-destinations-O-0902.pdf>

2. Duża liczba instytucji zajmujących się badaniami i rozwojem;
3. Atrakcyjne miejsce do pracy i życia (dobry standard życia) – w tym także relatywnie niższe koszty życia w porównaniu do innych polskich miast, dobra komunikacja ale też wypełnianie unijnych standardów czystości powietrza (gorsza sytuacja jeżeli chodzi o zanieczyszczenie morza);
4. Infrastruktura zmodernizowana w związku z EURO 2012 (raport był wcześniej);

Wśród korzystnych czynników wskazuje się też na obecność uczelni (UG i PG) – rocznie 1500 absolwentów informatyki/elektroniki/telekomunikacji. Wymienia się także przedsiębiorstwa z branży (na przykład Intel, Zensar, Young Digital Planet, Lufthansa Systems), które już teraz mają siedzibę w Gdańsku. Wspomina się o największym przedsiębiorstwie IT w Polsce, czyli Prokom Software S.A., które miało swoją siedzibę w Gdyni. Poza tym opisuje się infrastrukturę, krajowe i międzynarodowe połączenia komunikacyjne, zaznacza się probiznesowe nastawienie administracji i możliwość udzielenia wsparcia dla inwestorów. W końcu też wskazuje się na możliwość korzystania z zasobów ludzkich okolicznych miast: Sopotu i Gdyni.

O rozwoju branży BPO w Trójmieście

jest mowa także w Outsourcing Journal¹²⁸ czy w materiałach organizacji ASPIRE (Gdańsk jako „ważna wschodząca lokalizacja”)¹²⁹.

3.4.4.5. Rynek nieruchomości

Jones Lang Lasalle w raporcie „Global Real Estate Markets 660”¹³⁰ przynosi z kolei dane o metropolitalnym rynku nieruchomości (a przy okazji o całej gospodarce metropolii). Otóż według JLL, Gdańsk wraz z obszarem metropolitalnym na tle 660 miast na świecie zajmuje 453. miejsce pod względem wielkości gospodarki, a 309. na 359 jeżeli chodzi o poziom aktywności inwestycyjnej na rynku nieruchomości. Tenże rynek został przez JLL oceniony jako transparentny. W raporcie tym przyjęto liczbę populacji obszaru metropolitalnego Gdańska wynoszącą 0,75 miliona osób.

Podobną liczbę ludności dla Trójmiasta (*Tri-City*) przyjmuje raport Ernst&Young: „The Polish Real Estate Guide Edition 2014”¹³¹. Jeżeli chodzi o rynek biurowy to przede wszystkim podaje się informację o 448 000 m² nowoczesnej

powierzchni biurowej (w 12,5% wolnej), na rynku handlu detalicznego mamy zaś do czynienia z 619 130 m² powierzchni handlowej. Powierzchnia magazynowa wynosi 184 000 m². Wyliczone są też stawki czynszu za dany rodzaj powierzchni. Nieco różniące się dane o rynku nieruchomości w Trójmieście (*TriCity*) można odnaleźć również w dokumencie BNP Paribas Real Estate „Investing In Poland 2014”, o którym była już wyżej mowa. Ten raport wykazuje 410 000 m² powierzchni biurowej, 380 000 m² handlowej i 270 000 m² magazynowej, porównując także stawki czynszu i najlepszą stopę zwrotu w przypadku tych powierzchni.

W raporcie Ober-Haus „Real Estate Market Report 2012. Poland”, w którym na określenie obszaru stosuje się różnorodne nazwy (na mapie zaznaczony sam Gdańsk, w tytule ustępu Gdańsk-Sopot-Gdynia, w treści już *Tricity*) przedstawiono również informacje o powierzchni biurowej, handlowej i magazynowej oraz mieszkaniowej. Interesujące są też dane o cenach i o liczbie oddawanych nowych mieszkań – w 2011 roku było ich 5 617.

Jeżeli chodzi o rynek nieruchomości w kontekście jego wpływu na przestrzeń to ciekawe wnioski przynosi dokument URBACT „Housing for Europe: Strategies for Quality in Urban Space, Excellence in Design, Performance in Building” (2010)¹³². Opisany jest tam program HOPUS, który w Polsce był realizowany na Po-

132 http://urbact.eu/fileadmin/Projects/HOPUS/outputs_media/hopus_final_LOW.pdf

litechnice Gdańskiej. Raport zawiera szereg różnorodnych spostrzeżeń, na przykład o pozostawieniu przedmieść Gdyni prawie całkowicie do dyspozycji rynku (deweloperów), co przyniosło różne efekty, na przykład powstanie zamkniętych enklaw dla osób zamożnych czy też budynków „bez duszy” oraz, w mniejszości, projektów bardziej „demokratycznych” i „światłych”. W innym miejscu opracowania¹³³ mowa też jest o tym, że zarówno w Gdańsku jak i w Gdyni (wymienione jako przykłady) od połowy lat 90. XX wieku do 2006 roku wzrosła średnia powierzchnia przestrzeni życiowej (w miejscu zamieszkania) przypadająca na jedną osobę – z 11 do 20 m². W raporcie wymienia się też wiele innych mniejszych miejscowości Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, które pojawiły się tam w związku z opisem realizacji programu HOPUS.

3.4.4.6. Handel

Także dla potrzeb opisu rynku handlowego¹³⁴ Colliers potraktowało Trójmiasto (*Tricity*) jako całość. Według danych za pierwszą połowę 2014 w Trójmieście było 25 centrów handlowych (79% tradycyjnych, 19% parków handlowych i 2% centrów outletowych; różnorodność jeżeli chodzi o ich wielkość), w których znalazło się ponad 1930 sklepów (najwięcej z branży tekstyl-

133 Autorką tego fragmentu opisywanego dokumentu jest dr Gabriela Rembarz z Politechniki Gdańskiej

134 <http://www.colliers.com/-/media/Files/EMEA/poland/reports/2014/Colliers-Poland-Retail-market-Tricity-H1-2014-en.pdf>

nej). Dawało to 691 000 m² powierzchni najmu brutto. Przy okazji wskazano na wskaźnik siły nabywczej, który wyniósł 133,8% średniej krajowej. W innym raporcie Colliers o głównych ulicach (handlowych) w miastach (2013)¹³⁵, stwierdzono, że mieszkańcy Trójmiasta wolą dokonywać zakupów w centrach handlowych, zamiast w sklepach tradycyjnie lokowanych przy głównych ulicach.

3.4.4.7. Turystyka i promocja

Bardzo ważną dziedziną dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, ze względu na liczne walory naturalne i kulturowe, jest turystyka i promocja regionu. Wśród danych statystycznych Eurostatu znajdują się także takie, które dotyczą ogólnej ilości noclegów w ośrodkach turystycznych w miastach (poziom *cities and greater cities*)¹³⁶, co daje pewien obraz ruchu turystycznego w danym mieście. I tak, Gdańsk w zestawieniu 614 miast europejskich z 2011 roku zajął 87. miejsce (z wynikiem 1 272 136) za Kordobą (Hiszpania), Malmö (Szwecja) i Wilnem (Litwa), a przed Lubeką (Szwecja-Holsztyn, Niemcy) i Dijon (Francja). Gdynia w tym rankingu została sklasyfikowana oddzielnie na 319. miejscu. I choć takie dzielenie miast jest uzasadnione z punktu widzenia konwencji badania to jednak w

135 <http://www.colliers.com/-/media/Files/EMEA/poland/reports/2013/colliers-q3-2013-poland-high-streets-ok-en.pdf>

136 <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do?dvsc=8#>

kontekście oceny ruchu turystycznego Metropolii Gdańskiej wydaje się nie odzwierciedlać właściwie rzeczywistości – wszak turyści zatrzymujący się w Gdyni zwiedzają też Gdańsk (i Sopot) i odwrotnie. Gdyby więc potraktować oba miasta łącznie to zajęłyby one 70. Miejsce za Bremą (Niemcy), a przed Genuą (Włochy).

Dalej, warto zauważyć, że w 2014 roku Gdańsk znalazł się w zestawieniu 40 najlepszych destynacji turystycznych według brytyjskiego dziennika „The Guardian”¹³⁷. W opinii gazety, Gdańsk warto odwiedzić między innymi ze względu na Europejskie Centrum Solidarności oraz związaną z nim całą legendę „Solidarności” i Lecha Wałęsy, ale godne polecenia są także morskie specjały w Sopocie czy piwo z jednego z gdańskich mini browarów. Materiał ten zawiera bardzo dużą dawkę subiektywizmu, dlatego wniosek należy wyciągać ostrożnie. Niemniej jednak sam fakt pojawienia się Gdańska w rankingu znanej zagranicznej gazety i rekomendowanie go jako destynacji turystycznej z pewnością wpływa na budowanie międzynarodowego wizerunku stolicy Pomorza, a tym samym całego obszaru metropolitalnego.

Podobnie w 2013 roku Gdańsk został szczególnie polecony na jeden z wakacyjnych wyjazdów przez magazyn „National Geographic Traveller”¹³⁸. Wśród atrakcji turystycznych wy-

137 <http://www.theguardian.com/travel/2014/jan/03/holiday-hotspots-where-to-go-in-2014>

138 http://travel.nationalgeographic.com/travel/best-trips-weekly-2013/#/old-town-gdansk-poland_67829_600x450.jpg

mienia się tam uliczki Starego Miasta, Bazylikę Mariacką oraz stocznie znane z legendy „Solidarności”, ale także regaty Baltic Sail, plaże czy so-pockie Molo. Nie był to zresztą jedyny raz kiedy National Geographic Traveller zainteresował się Gdańskiem – w tym samym roku 2013 pojawił się on także w subiektywnym przeglądzie miast portowych Europy¹³⁹.

Na stronie turystycznej Michelin¹⁴⁰, Gdańsk otrzymał najwyższą notę trzech gwiazdek (zdecydowanie rekomendowane) - podobnie jak na przykład Warszawa, Kraków, Wrocław czy Zamość. Osobno na stronie wymienia się także Sopot oraz dzielnicę Oliwa. Osobno opisany jest także Sopot, zaś w innym miejscu na tej stronie (raport „Poland: Gdansk, the „Gem of the Baltic””¹⁴¹), pojawia się także nazwa Trójmiasto/*Tri-City* na określenie całej aglomeracji Gdańska, Gdyni i Sopotu. Podkreśla się przy tym różne walory turystyczne tych miast. Jest zatem mowa o portowym krajobrazie Gdyni i ORP „Błyskawicy”, o molo i ul. Bohaterów Monte Cassino, Skwerze Kuracyjnym i Grand Hotelu w Sopocie, w końcu o bursztynie, legendzie „Solidarności” i zabytkach Głównego Miasta, ale także o Parku im. Ronalda Reagana w Gdańsku.

139 http://travel.nationalgeographic.com/travel/europe-small-ports-photos-traveler/#/08-ports-gdansk-poland_62571_600x450.jpg

140 <http://travel.michelin.com/web/destination/Poland-Gdansk>

141 http://travel.michelin.com/web/destination/Poland-Gdansk/news-Poland_Gdansk_the_Gem_of_the_Baltic_

Gdańsk znajduje się również na liście 10 największych polskich atrakcji na stronie stay-poland.com. Ponadto, to miasto zostało także wybrane przez internautów jako jeden z sześciu „cudów Bałtyku” w plebiscycie organizowanym w 2012 roku przez konsorcjum Agora 2.0¹⁴². Gdańsk znalazł się w gronie laureatów obok starówek: wileńskiej i tallińskiej, a także białych klifów na Rugii i Møn, Krainy Wielkich Jezior Mazurskich oraz Zalewu i Mierzei Kurońskiej. Z kolei Sopot i Gdynia są promowane w rankingu 10 najlepszych destynacji turystycznych w Polsce według użytkowników portalu TripAdvisor w 2014 roku¹⁴³ (odpowiednio 6. i 10. pozycja). W tym zestawieniu Gdańska nie ujęto. Znajduje się on za to na trasie trzech planowanych transeuropejskich szlaków rowerowych EuroVelo (Bałtyk-Adriatyk, dookoła Bałtyku oraz Szlak Żelaznej Kurtyny)¹⁴⁴, a dzięki temu również jest promowany na stronie internetowej tej inicjatywy. Stolicę Pomorza określa się tam jako czwarte co do wielkości miasto w Polsce, podkreślając jego polsko-niemiecką historię, historyczne ważne znaczenie jako portu morskiego i ośrodka przemysłu stoczniowego, a także miejsce narodzin ruchu „Solidarności”. Przy tej okazji także Gdynia jest wymieniona jako jeden z sześciu najważniejszych węzłów transportowych na trasie Szlaku Żelaznej Kurtyny, a także miejsce, w któ-

142 <http://www.6-bsr-wonders.net/index.php?page=candidate-list&limit=show-winners>

143 <http://www.tripadvisor.co.uk/TravelersChoice-Destinations-cTop-g274723>

144 <http://www.eurovelo.org/routes/>

rym zlokalizowana jest główna stacja kolejowa obsługująca szlak¹⁴⁵.

Nieco inny charakter ma turystyka kongresowa/konferencyjna. W tym obszarze, można odnaleźć Gdańsk na 9. Miejscu wśród 10 najlepszych dużych i średnich destynacji konferencyjnych w Europie Środkowej i Południowo-wschodniej w 2013 roku według magazynu „Kongres”¹⁴⁶. Gdańsk uplasował się w rankingu punktowym za Belgradem (Serbia) i Wilnem (Litwa) a przed Splitem (Chorwacja). W opisie miasta podkreślono między innymi wyjątkową atmosferę Głównego Miasta, bogatą spuściznę kulturową, tradycje wolności i unikalną tożsamość, a także wiele miejsc historycznych odpowiednich dla turystyki konferencyjnej. Jednocześnie wskazano, że poprawy wymaga transport i dostępność, które nie stoją jeszcze na najwyższym poziomie. Mimo to Gdańsk oceniono bardzo wysoko także w stosunku do innych polskich destynacji kongresowych (z polskich miast jedynie Kraków znalazł się na wyższej pozycji – 5). O tym, że Gdańsk jest rzeczywiście atrakcyjnym miejscem organizowania międzynarodowych konferencji świadczą odbyte już wydarzenia. Tytułem przykładu można wymienić: Marco Polo Baltic Conference 2009, Wikimania 2010, European Maritime Day 2011 czy 19. Spotkanie Narodowych Sieci Obszarów Wiejskich (NRN) 2013. Międzynarodowe konferencje odbywają się tak-

145 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/ep_studyeurovelo_en.pdf

146 <http://www.kongres-magazine.eu/2013/12/top-big-and-medium-meetings-destinations-2013/>

że w Gdyni (na przykład Konferencja Nawigacji Morskiej i Bezpieczeństwa Transportu Morskiego „TransNav”) czy w Sopocie (na przykład Europejski Kongres Finansowy czy Europejskie Forum Nowych Idei). W kontekście wizerunku Gdańska i obszaru metropolitalnego w Europie i na świecie nie można też zapomnieć o walorach promocyjnych dużych wydarzeń sportowych na czele z Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku, a także turniejów rangi mistrzowskiej innych dyscyplin, rozgrywanych głównie w hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu (na przykład Halowe Mistrzostwa Świata w Lekkoatletyce 2014).

Warto też zauważyć, że Gdańsk bardzo często pojawia się w światowych przekazach w kontekście ruchu „Solidarności”, strajków stoczniowych i upadku komunizmu. Przykładem tego może być kalendarium historii Unii Europejskiej (ustęp przybliżający lata 1980-1989¹⁴⁷), informacja o stocznich w Gdańsku jako o europejskim dziedzictwie¹⁴⁸ czy nawet wzmianka w przemówieniu ówczesnego przewodniczącego Rady Europejskiej Hermana Van Rompuy’a o Lechu Wałęsie, który w 1980 roku w polskim portowym mieście – Gdańsku zdecydował postawić opór władzy komunistycznej (przemówienie zostało wygłoszone wobec cypryjskiego parlamentu, a wspomnienie o rozpoczęciu gdańskich strajków było przykładem momentu, który może odmie-

nić losy całego kraju)¹⁴⁹. Także w wielu wcześniej wymienionych źródłach z zakresu turystyki, Gdańsk jest kojarzony właśnie z wolnością. Tak też promowało się samo miasto, kandydując do tytułu Europejskiej Stolicy Kultury 2016. Na koniec tej części trzeba nadmienić, że miasta tworzące Trójmiasto, jako miejscowości atrakcyjne turystycznie pojawiają się także w innych źródłach, takich jak strony internetowe zawierające porady dla podróżujących, programy w międzynarodowych mediach (typowo turystyczne, ale także na przykład Eye on Poland w CNN) czy przewodniki turystyczne, które również mają niebagatelny wpływ na promocję tychże miast. Jednak wspomniane pozycje nie są objęte zakresem niniejszego badania.

3.5. Nauka, technologia i rozwój

Kolejną ważną dla metropolii dziedziną jest rozwój naukowo-badawczy. Na stronie internetowej European Association for Information on Local Development (AEIDL) można odnaleźć artykuł pod tytułem „A new home for innovation on the Baltic”¹⁵⁰. Gdynia została w nim określona jako miasto przodujące w innowacjach, w szczególności dzięki powstaniu Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego. Oprócz opisu PPNT, w którym wskazano też aspekt innowacji

147 http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_en.htm

148 http://ec.europa.eu/news/culture/100309_en.htm

149 http://europa.eu/rapid/press-release_PRES-12-225_en.htm

150 <http://www.aeidl.eu/en/projects/territorial-development/urban-development/urban-projects/a-new-home-for-innovation-on-the-baltic.html>

społecznej (obok biotechnologii, ICT czy designu, które od początku były filarami Parku), artykuł przedstawia Gdynię w bardzo korzystnym świetle: zarysowuje krótko jej historię, nazywa „jednym z najbardziej otwartych polskich miast”, połączonych dzięki najnowocześniejszemu europejskiemu portowi z resztą świata, wskazuje, że „zawsze była w pierwszej linii, dystansując innych”, a w końcu, że „została liderem w innowacyjnym zarządzaniu i rozwoju” oraz „centrum nowoczesnych technologii”. Projekt Parku został przez AIDL został zresztą zaliczony do 50 najlepszych praktyk rozwoju miejskiego w Europie. W samym raporcie na ten temat (2012)¹⁵¹ mówi się, że władze Gdyni dbały o to by miasto było atrakcyjne dla młodych ludzi, w czasie gdy inne miasta na to nie zważały, Podaje się przy tym przykład organizacji festiwalu muzycznego Open’er. Opisany został także konkurs „Gdyński biznesplan”. PPNT pojawia się również wśród 50 wybranych projektów realizowanych przy wsparciu środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego¹⁵². W tym kontekście mówi się także o rzetelnym przygotowaniu studium wykonalności dla gdyńskiego projektu, co pozwoliło obniżyć ryzyko nieefektywnego wykorzystania środków. Z dokumentu KE można się ponadto dowiedzieć o biurze United Nations Develop-

151 http://www.aeidl.eu/images/stories/50best-practices/pl_gdynia_case-study.pdf

152 Urban development in the EU. 50 projects supported by the European Regional Development Fund during the 2007-13 period – final report, Komisja Europejska 2013, <http://bookshop.europa.eu/en/urban-development-in-the-eu-pbKN3113689/>

ment Programme (UNDP), które znalazło siedzibę właśnie w PPNT. Zwrócono też uwagę na inną korzyść z inwestycji, a mianowicie przywrócenie miastu tych centralnie położonych terenów (tak zwanego *brownfields*), na których ulokowany został Park. Tenże sam Pomorski Park Naukowo-Technologiczny zaistniał także w raporcie Komisji Europejskiej „Setting up, managing and evaluating EU science and technology parks” (2013)¹⁵³, gdzie znajduje się obszerny opis projektu. Z kolei w biuletynie KE „Panorama Inforegio” nr 43 (2012)¹⁵⁴ oprócz PPNT, wspomina się o założonych później: Pomorskim Inkubatorze Innowacji i Przedsiębiorczości oraz Gdańskim Parku Naukowo-Technologicznym.

3.6. Ochrona środowiska

Dbłość o środowisko naturalne jest nie tylko efektem wdrażania promowanej w ostatnich latach polityki zrównoważonego rozwoju (*sustainable development*), ale także ma bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców metropolii – stąd też ważnym kontekstem poszukiwań badawczych niniejszego opracowania były także niektóre dane międzynarodowe dotyczące ochrony środowiska.

W tym zakresie na szczególną uwagę zasługują dokumenty sporządzone przez Euro-

153 http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/stp_report_en.pdf

154 http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag43/mag43_en.pdf

pejską Agencję Środowiska. Na pierwszy plan wysuwa się raport z 2005 roku poświęcony problematyce zanieczyszczenia powietrza w 20 europejskich miastach, w tym w Gdańsku¹⁵⁵. Przedstawiono w nim aktualny i prognozowany stan jakości powietrza przy uwzględnieniu stężenia dwutlenku azotu oraz pyłu zawieszonego. Niestety dla Gdańska nie został przygotowany scenariusz dla roku 2030 z uwagi na brak dostępu do szczegółowych danych na temat ruchu pojazdów samochodowych. W innym raporcie Agencji („Ensuring quality of life in Europe’s cities and towns. Tackling the environmental challenges driven by European and global change”¹⁵⁶) opisane zostały badania dotyczące jakości życia w kilkudziesięciu miastach Unii Europejskiej (w tym w Gdańsku) w kontekście zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu, poziomowi hałasu oraz dostępności do terenów zielonych. Zagadnienia te przedstawione zostały w dwóch ujęciach – to jest w postaci obiektywnych danych zebranych w 2009 roku oraz przez pryzmat subiektywnej oceny mieszkańców poszczególnych miast. Warto

155 Air pollution at street level in European cities, dostęp: http://bookshop.europa.eu/en/air-pollution-at-street-level-in-european-cities-pbTHAK06003/downloads/TH-AK-06-003-EN-N/THAK06003ENN_002.pdf?FileName=THAK06003ENN_002.pdf&SKU=THAK06003ENN_PDF&CatalogueNumber=TH-AK-06-003-EN-N.

156 Ensuring quality of life in Europe’s cities and towns. Tackling the environmental challenges driven by European and global change, dostęp: http://bookshop.europa.eu/en/ensuring-quality-of-life-in-europe-s-cities-and-towns-pbTHAL09005/downloads/TH-AL-09-005-EN-C/THAL09005ENC_002.pdf?FileName=THAL09005ENC_002.pdf&SKU=THAL09005ENC_PDF&CatalogueNumber=TH-AL-09-005-EN-C.

zaznaczyć, że mieszkańcy Gdańska dość pozytywnie ocenili swoje miasto we wszystkich trzech aspektach, mimo iż w kategorii zanieczyszczenia hałasem blisko 90% populacji narażone było w tym okresie na oddziaływanie dźwięku w skali powyżej 55 decybeli, a pokrycie obszaru miasta terenami zielonymi nieznacznie przekraczało 20%.

Badania dotyczące jakości powietrza przeprowadzone zostały także w ramach wspólnego projektu konsorcjum CITEAIR I (2008), w którym wzięła udział samorządowa Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej. Analiza obejmowała fakt występowania oraz stężenie różnych – szkodliwych dla zdrowia – związków chemicznych w powietrzu, na obszarze Gdańska, Gdyni, Sopotu i Tczewa. Analogiczne badania przeprowadzone zostały w Rotterdamie (Holandia), Sewilli (Hiszpania), Pradze (Republika Czeska) i Mariborze (Słowenia). Wyniki opublikowane zostały w raporcie z realizacji projektu („CITEAIR II. Common Information to European Air. Good Practice Guide on Urban Air Quality Forecast”¹⁵⁷).

Ponadto w prezentowanym zakresie warto wspomnieć o bardziej ogólnym dokumencie sporządzonym przez holenderską spółkę Policy Research Corporation na zlecenie Komisji Europejskiej („The economics of climate change ada-

157 http://www.citeair.eu/fileadmin/Deliverables_and_documents/Guidebook_Air_Quality_Forecast_-_final.pdf.

ptation in EU coastal areas”¹⁵⁸). Opisano w nim problemy ekonomiczne związane ze zmianami klimatycznymi, z jakimi zmagać się będą 22 kraje członkowskie UE, mające dostęp do morza. W tym kontekście przedstawiona została między innymi sytuacja obszaru Zatoki Gdańskiej. Kolejnym raportem z badań zleconych przez Komisję Europejską jest „Assessment of climate change policies in the context of the European Semester, Country Report: Poland”¹⁵⁹. Dokument wydany w 2013 roku przez niemieckie konsorcjum Ecologic Institute oraz eclareon GmbH obejmuje analizę tendencji w emisji zanieczyszczeń oraz zmian w polityce środowiskowej na przestrzeni lat 2012-2013 w Polsce.

Na stronach Komisji Europejskiej opublikowana została także krótka notka prasowa na temat przystąpienia przez miasto Gdynia do projektu Green Digital Charter, w ramach którego jego uczestnicy – świadomi postępujących zmian klimatycznych – zobowiązują się do minimalizowania negatywnego wpływu swoich miast na środowisko naturalne¹⁶⁰.

Na uwagę w sferze informacji o stanie śro-

158 http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/poland_climate_change_en.pdf.

159 http://ec.europa.eu/clima/policies/g-gas/progress/docs/pl_2013_en.pdf

160 <http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/news/gdynia-pl-riga-lv-and-sunderland-uk-have-now-signed-green-digital-charter-brussels-8102013>.

dowiska zasługują także dokumenty Eurostatu¹⁶¹. Przedmiotem systematycznych badań europejskiego urzędu statystycznego w tym obszarze tematycznym są wskaźniki temperatury powietrza i opadów atmosferycznych, jak również liczba dni, w których koncentracja ozonu w atmosferze przekracza 120 µgr/m³. We wszystkich tych zestawieniach występuje Miasto Gdańsk, jednakże trzeba zauważyć, że w większości przypadków dane na temat poszczególnych miast są wybiórcze, wobec czego brakuje kompleksowych informacji w tym przedmiocie.

Ciekawym rozwiązaniem w zakresie monitorowania stanu środowiska w Europie jest prowadzona przez CITEAIR strona internetowa „Air Quality Now”¹⁶², na której można śledzić bieżące dane dotyczące jakości powietrza w wybranych europejskich metropoliach (z terenu Polski w programie bierze udział, oprócz Gdańska, Sopotu, Gdyni i Tczewa, także kilka miast z terenu województwa małopolskiego). Jednostki z obszaru metropolii cechują się dobrymi wskaźnikami – we wszystkich badanych średnia roczna jakość powietrza zarówno w 2012 jak i w 2013 roku była lepsza od wymaganych europejskich standardów. Dla przykładu, w ostatnim ze wspomnianych lat Gdańsk, Gdynia, Sopot i Tczew wyprzedziły nieznacznie Amsterdam (Holandia) czy Oslo (Norwegia), a same: Sopot, Gdynia i Gdańsk uplasowały się na pierwszych trzech lo-

161 http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=urb_cenv&lang=en.

162 <http://www.airqualitynow.eu/index.php>

katach wśród badanych miast z najczystszym powietrzem. Przy okazji badania, wszystkie z analizowanych pomorskich miast zostały określone jako aglomeracja gdańska: Gdańsk jako miasto portowe i przemysłowe, ale zarazem i historyczne, Gdynia jako młode miasto portowe i przemysłowe, a Sopot jako uzdrowisko i typowe miasto turystyczne. Tczew otrzymał miano miasta przemysłowego.

Z dziedziny środowiska należy także wspomnieć o raporcie UNESCO „Filling Gaps in Large Marine Ecosystems (LME) Nitrogen Loadings Forecast for 64 LMEs” (2008)¹⁶³, w którym pojawia się Gdańsk. Miasto wraz z okolicą wskazane zostało jako jedno z miejsc przewidywanego wzrostu poziomu rozpuszczonego nieorganicznego azotu (DIN) wprowadzanego do Morza Bałtyckiego – podobna uwaga została poczyniona w stosunku do Sztokholmu (Szwecja), Kohtla-Järve (Estonia) czy Obwodu Kaliningradzkiego (Federacja Rosyjska). Jeżeli chodzi o zanieczyszczenie morza to wiele tego typu danych można odnaleźć na stronie Sustainable Management Of Contaminated Sediments (SMOCS)¹⁶⁴. Wskazano tu między innymi informacje o zawartości tributyllocyny (silnie toksycznego związku) w osadach dennych na obszarach trójmiejskich portów oraz stoczni – w tych dwóch przypadkach Gdańsk osiąga wyższe wskaźniki zanieczyszczenia. Szczególnie jednak

na terenie obu stoczni poziom zanieczyszczenia został uznany za niebezpiecznie wysoki. Co do zawartości metali w wodzie to Gdańsk i Gdynia wykazują zasadniczo lepszą jakość niż porty w Szczecinie i Świnoujściu, jednakże należy zaznaczyć że wszystkie polskie porty mieszczą się tutaj w polskich normach. Raport zawiera jeszcze bardziej szczegółowe wskaźniki dotyczące samego portu w Gdyni, a także prezentuje wyniki innych pomiarów. Z kolei wdrażaniu elementów dyrektywy Komisji Europejskiej 2000/59 dotyczącej odbieraniu odpadów ze statków (co również ma zapewnić ochronę środowiska morskiego), między innymi w porcie w Gdańsku, poświęcony jest ustęp w raporcie United Nations Environment Programme (UNEP) „Port Early Warning and Alert Systems. Desk Study” (2010)¹⁶⁵

Wzmianki wymaga również dokument „European Common Indicators Towards a Local Sustainability Profile” (2003)¹⁶⁶ przygotowany przez Ambiente Italia Research dla Komisji Europejskiej Zawiera on szereg danych dotyczących między innymi środowiska w europejskich miastach i obejmuje także Gdańsk (bez obszaru metropolitalnego). Raport pochodzi z okresu nieobjętego badaniem, zaś prezentowane w nim dane są jeszcze starsze. Jednak dla przykładu można wskazać, że poziom emisji CO₂ na jednego mieszkańca zbliżał Gdańsk do Hagi (Holandia)

163 <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001305/130525m.pdf>

164 http://smocs.eu/?page_id=326

165 http://www.unep.org/disastersandconflicts/portals/155/disastersandconflicts/docs/cdvore/UNEP_cdi_port.pdf

166 http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/eci_final_report.pdf

czy Ankony (Włochy). W kontekście ochrony środowiska (a szczególnie inicjatyw promujących ekologiczny transport) Gdańsk pojawia się także na stronie World Carfree Network¹⁶⁷.

Ciekawe spostrzeżenia można znaleźć w raporcie izraelskiego Holon Academic Institute of Technology „Factor analysis in environmental studies” (2005)¹⁶⁸. Autorzy powołują się w nim na opublikowane rok wcześniej wyniki badań innych naukowców, którzy badali próbki opadów na terenie Trójmiasta (pojawia się nazwa *Gdańsk-Sopot-Gdynia Tricity*) po kątem poziomu nieorganicznych zanieczyszczeń, co wiąże z lokalizacją oraz bliskością Morza Bałtyckiego. Wspomina się przy tym o zakładach produkujących nawozy fosforowe których obecność prowadzi do koncentracji fosforanów i jonów fluorkowych w wodzie deszczowej.

3.7. Polityka społeczna

Z dziedziny polityki społecznej zwraca uwagę opisany na stronie Komisji Europejskiej program „Dojrzały przedsiębiorca” realizowany w latach 2009-2010 przez Powiatowy Urząd Pracy w Gdańsku¹⁶⁹. Jak zaznaczono, projekt mający na celu przeprowadzenie szkoleń z za-

167 <http://www.worldcarfree.net/>

168 <http://people.clarkson.edu/~nanosci/jse/B/vol0201B/k040810.pdf>

169 <http://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=46&langId=en&projectId=333>

kładania i prowadzenia działalności gospodarczej dla nieaktywnych zawodowo seniorów, był pierwszą tego typu inicjatywą w Polsce. Co do włączenia społecznego seniorów, interesujący przykład z Gdyni został omówiony w raporcie belgijskiej King Baudouin Foundation „Social Innovation for Active and Healthy Ageing. A Case Study Collection” (2014)¹⁷⁰. Mowa tu o projekcie “Gdyński Dialog z Seniorami”, realizowanym przy współpracy z wieloma organizacjami pozarządowymi, którego cele określono jako: stworzenie przyjaznej i bezpiecznej przestrzeni miejskiej dla seniorów i w konsultacji z nimi oraz wdrożenie interaktywnej komunikacji z seniorami, tak aby mogli wyrażać swoje opinie na temat różnych aspektów życia w mieście, a nawet głosować elektronicznie nad drobniejszymi sprawami. Dzięki temu Gdynia znów została określona jako miasto innowacyjne, które przy tym docenia różnorodność i promuje aktywność wielu grup społecznych przy uwzględnieniu różnych potrzeb czy priorytetów.

Kolejnym przykładem gdyńskiej dbałości o sprawy osób starszych jest projekt „teleopieki”, czyli wyposażenia seniorów w specjalnie przystosowane telefony, dzięki którym mogą oni wezwać pomoc w nagłych wypadkach (kontakt z całodobowym Centrum Alarmowym), ale też zasięgnąć informacji na przykład ze strony psycho-

170 http://www.kbs-frb.be/uploaded-Files/2012-KBS-FRB/05%29_Pictures_documents_and_external_sites/09%29_Publications/Social%20Innovation%20for%20an%20active%20and%20healthy%20ageing%20-%20A%20case%20study%20collection.pdf

loga czy wezwać rehabilitanta, zamówić sprzętanie lub drobną naprawę. System działa darmowo dla seniorów uprawnionych do pomocy społecznej, dla innych za niewielką opłatą, niektóre usługi są płatne dodatkowo. Powyższy projekt został opisany w biuletynie „UNECE Policy Brief on Ageing”, nr 15 (2014)¹⁷¹, wydawanym przez Europejską Komisję Gospodarczą Narodów Zjednoczonych.

Inny przykład z omawianej dziedziny dostarcza dokument Eurocities „Social exclusion and inequalities in European Cities: Challenges and Responses” (2010)¹⁷². W rozdziale 6 tego raportu (Mobilność i wykluczenie) wskazano Gdańsk jako przykład miasta, w którym umożliwiono darmowe korzystanie z miejskiego transportu publicznego (darmowe bilety) przez osoby poszukujące pracy, jednocześnie zaznaczając, że podobne rozwiązanie wprowadzono również w Wiedniu (Austria), Lipsku (Saksonia, Niemcy) oraz Budapeszcie (Węgry).

Obok wskazanych wyżej działań na rzecz osób starszych, w dokumentach międzynarodowych można odnaleźć także opisy trójmiejskich projektów na rzecz młodzieży. Takim przykładem, wskazanym na stronie URBACT, jest program „Youth Time”, zainicjowany przez gdań-

skie Stowarzyszenie Morena¹⁷³. Jego celem jest w szczególności aktywizacja młodych ludzi, tak aby mogli mieć wpływ na kształtowanie polityki młodzieżowej w województwie. Elementy projektu to między innymi Młodzieżowa Rada Województwa Pomorskiego (która zresztą zainauguowała działalność w styczniu 2015 roku) czy Pomorski Fundusz Młodzieżowy. Z kolei w ramach programu „Mobilna Młodzież” jedno z wydarzeń odbyło się także w Gdańsku co zostało zaznaczone na podstronie inicjatywy w witrynie KE¹⁷⁴. Z innych raportów można również wymienić zwięzły opis działań na rzecz młodzieży w Gdańsku, poprzez animację środowiska skateboardingowego (strona URBACT, 2009)¹⁷⁵.

Bardzo pozytywny wizerunek Gdańska w kwestii rozwoju społecznego wyłania się ponadto z relacji z wizyty studyjnej przedstawicielki programu URBACT Social Innovation In Cities¹⁷⁶. Wskazuje ona na podejście Miasta Gdańska sta-

173 http://urbact.eu/fileadmin/Projects/My_Generation_at_Work/GFI_3_-_Gdansk_-_Youth_Time__New_Jan2014_PDF.pdf

174 http://ec.europa.eu/youthonthemove/events/archive/index_en.htm

175 http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ifWYv6GiLkMJ:urbact.eu/fileadmin/Projects/My_Generation/documents_media/Gdansk-My_Generation-Outreach_Case_Study-Assotiation_for_Skateboarding_Animation-April2009.doc+&c-d=2&hl=pl&ct=clnk&gl=pl

176 <http://www.sustainable-everyday-project.net/urbact-socialinnovationincities/2014/10/09/gdansk-for-one-of-our-case-studies-a-city-for-happy-and-positive-people/>

171 <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/pau/age/WG7/Documents/ECE-WG-15-Draft.pdf>

172 http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Eurocities_Poverty_EN_final-CGRE_10350.pdf

wiające obywatela w centrum miejskich polityk, nie tylko jako ich celu, ale także współtwórcy. Podkreśla także wiodącą wśród polskich miast rolę Gdańska we współpracy z organizacjami pozarządowymi i wskazuje przykłady innowacyjnych społecznie projektów, takich jak: Budżet Obywatelski, ożywienie Targu Węglowego czy konsultacja remontu fasad przy ulicy Kartuskiej. Wspomniane jest również Stowarzyszenie GOM.

Warto także zwrócić uwagę, że w międzynarodowym konkursie „Mayors Challenge” organizowanym przez Bloomberg Philantropies, Gdańsk zaistniał jako jedno z 21 miast-finalistów edycji europejskiej 2013-2015¹⁷⁷. I choć ostatecznie nie został laureatem tego konkursu to należy odnotować, iż doceniony został gdański pomysł „ponownego zaszczepienia wiary w lokalną demokrację” poprzez konsultowanie lokalnych spraw z mieszkańcami, zgłoszony w kategorii *Civic engagement*.

3.8. Kultura i percepcja społeczna

3.8.1. Kultura

Jeżeli chodzi o dziedzictwo kulturowe, to chociażby w raporcie UNESCO „Identification and Documentation of Modern Heritage” (2003)¹⁷⁸, Gdańsk został przedstawiony w kon-

177 <http://mayorschallenge.bloomberg.org/index.cfm?objectId=2EF12D10-CA57-11E3-A4230050569A3ED0>

178 <http://unesdoc.unesco.org/imagenes/0013/001305/130525m.pdf>

tekście historycznych miast europejskich zniszczonych podczas II wojny światowej, w których zdecydowano się na „mniej lub bardziej wierną” odbudowę form historycznych, a nie wytyczenie nowego planu miasta. Dla mieszkańców Gdańska wydaje się to być truizmem, tutaj jednak taka informacja znalazła się na forum międzynarodowym i dlatego, pomimo wykroczenia poza ramy czasowe niniejszego badania, została powyżej przywołana.

Wspomniano już o uznawaniu gdańskiej stoczni za europejskie dziedzictwo. W tym kontekście warto także przypomnieć, że znajdujące się w Gdańsku tablice z 21 postulatami strajkujących zostały wpisane w 2003 roku na listę UNESCO „Pamięć Świata”¹⁷⁹. Nowszą inicjatywą jest gdyński program „Pamięć o przeszłości i europejskie obywatelstwo”, opisany w biuletynie Komitetu Regionów „Regions and Cities of Europe” nr 82 (2013)¹⁸⁰. Jego celem jest pogłębianie świadomości historycznej obywateli europejskich poprzez debaty i poszukiwanie prawdy historycznej.

Warto zauważyć, że na stronie EURES,

179 <http://www.unesco.org/new/en/communication-and-information/flagship-project-activities/memory-of-the-world/register/full-list-of-registered-heritage/registered-heritage-page-8/twenty-one-demands-gdansk-august-1980-the-birth-of-the-solidarity-trades-union-a-massive-social-movement/>

180 <http://bookshop.europa.eu/en/regions-cities-of-europe-pbQGAA13082/>

w krótkim opisie dotyczącym kultury w Polsce¹⁸¹ wymieniono z nazwy tylko trzy dzieła malarskie (przykłady światowych dzieł sztuki w polskich zbiorach), w tym „Sąd Ostateczny” Hansa Memlinga, który znajduje się w Muzeum Narodowym w Gdańsku. Z kolei Teatr Muzyczny w Gdyni został określony jako jeden z dwóch najbardziej znanych teatrów muzycznych w Polsce.

Interesujące dane na temat kultury dostarcza też raport “ESPON project 1.3.3 The Role and Spatial Effects of Cultural Heritage and Identity (2004-2006). Executive Summary”¹⁸², w którym podregiony zostały zaszeregowane do różnych kategorii w zależności od stopnia „produkcji”, „waloryzacji” i „zachowania” kultury. Gdańsk-Gdynia-Sopot zostały zaliczone do kategorii *Craftshops*, która charakteryzuje się wysokimi dwoma pierwszymi wskaźnikami, zaś niskim lub średnim poziomem wskaźnika ostatniego. W dokumencie wyjaśnia się, że w takich regionach dziedzictwo i tożsamość są zagrożone.

Jeżeli zaś chodzi o obiekty kulturalne w ogólności to w „Eurostat Regional Yearbook 2013” można znaleźć także badanie opinii społecznej na temat zadowolenia z miejskich placówek tego typu w wybranych miastach europejskich. Stopień ogólnego zadowolenia (zdecydo-

wanego i umiarkowanego) jest podobny jak w Barcelonie i Madrycie (Hiszpania), Lille (Francja), czy Koszycach i Bratysławie (Słowacja)¹⁸³.

3.8.2. Percepcja społeczna

Pozostałe dane z badań percepcji społecznej mieszkańców miast można znaleźć na stronie internetowej Eurostatu. Dla Gdańska te dane przedstawiają się następująco (zbiorczo potraktowano odpowiedzi „raczej zadowolony” i „zdecydowanie zadowolony” oraz „raczej niezadowolony” i „zdecydowanie niezadowolony”):

1. Zadowolenie ze szkół w 2006 roku (55,9% - tak, 19,4% - nie, 24,7% - brak opinii).
2. Zadowolenie ze szpitali w 2006 roku (37,3% - tak, 44,4% - nie, 18,3% - brak opinii).
3. Zadowolenie z lekarzy w 2006 roku (50,8% - tak, 42,2% - nie, 7,1% - brak opinii).
4. Zadowolenie z terenów zielonych w 2009 roku (79,1% - tak, 19,4% - nie, 1,5% - brak opinii). Podobny poziom zadowolenia wystąpił w Madrycie (Hiszpania), Antwerpii (Belgia) Grazu (Styria, Au-

181 <https://ec.europa.eu/eures/main.jsp?lang=en&catid=8844&acro=living&parentId=7824&countryId=PL>

182 http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/ThematicProjects/CulturalHeritage/fr-1.3.3_revised-full_August2006.pdf

183 Te dane, jak również pozostałe dane dotyczące porównania Gdańska w rankingu percepcji 2009 z innymi metropoliami, na podstawie: Survey on perception of quality of life in 75 European cities, Komisja Europejska 2010.

stria), czy Bolonii (Włochy).

5. Zadowolenie z obiektów sportowych w 2009 roku (46,1% - tak, 33% - nie, 21% - brak opinii) – w 2013 roku zadowolenie wzrosło do 72 %¹⁸⁴. W 2009 roku podobny jak w Gdańsku poziom zadowolenia wystąpił w Białymstoku czy Krakowie, ale też w Lizbonie (Portugalia) czy Bratysławie (Słowacja).
6. Zadowolenie z kin w 2006 roku (78,4% - tak, 5,3% - nie, 16,3% - brak opinii).
7. Zadowolenie z publicznego dostępu do internetu w 2006 roku (37% - tak, 11% - nie, 52,1% - brak opinii).
8. Zadowolenie z dostępu do internetu w domu w 2006 roku (70% - tak, 5,3% - nie, 24,7% - brak opinii).
9. Zadowolenie z łatwości odnalezienia pracy – badanie przeprowadzone w 2009 roku (38,6% - tak, 48,3% - nie, 13,1% - brak opinii) Podobny poziom zadowolenia wystąpił w Paryżu (Francja) i Malmö (Szwecja), zaś niezadowolenia – w Ljubljanie (Słowenia), Oulu (Finlandia) czy Lille (Francja).
10. Zadowolenie z łatwości odnalezienia miejsca zamieszkania w przystępnej ce-

184 Informacja według: Perception survey In 79 European cities. Quality of Life in Cities, Komisja Europejska 2013, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2013_en.pdf

nie- badanie przeprowadzone w 2009 roku (29,9% - tak, 56,2% - nie, 13,9% - brak opinii). Podobny poziom zadowolenia wystąpił w Atenach (Grecja).

11. Zadowolenie z efektywnej pomocy ze strony administracji w 2009 roku (55,2% - tak, 26,7% - nie, 18,1% - brak opinii) – w 2012 roku zadowolenie spadło jednak do 41%¹⁸⁵.
12. Poczucie, że zanieczyszczenie powietrza jest dużym problemem miasta – badanie przeprowadzone w 2009 roku (60% - tak, 35,3% - nie, 4,7% - brak opinii). Podobny poziom odpowiedzi twierdzących wystąpił w Miszkolcu (Węgry) i Glasgow (Szkocja, Zjednoczone Królestwo), a przeczących: także w Miszkolcu i Lille (Francja).
13. Poczucie, że hałas jest dużym problemem miasta – badanie przeprowadzone w 2009 roku (60,9% - tak, 36,8% - nie, 2,4% - brak opinii). Podobny układ wyników dotyczy także Antalyi (Turcja) czy Valletty (Malta).
14. Poczucie, że miasto jest czyste – badanie przeprowadzone w 2009 roku (64,2% - tak, 35,3% - nie, 0,6% - brak opinii). Podobny układ wyników wystąpił w Zagrzebiu (Chorwacja) czy Turynie (Włochy).

185 Informacja według: Flash Eurobarometer 366. Quality of Life in European Cities. Country Report Poland, Komisja Europejska 2014.

chy).

15. Poczucie, że zasoby miasta są wykorzystywane w odpowiedzialny sposób – badanie przeprowadzone w 2009 roku (44,1% - tak, 34,8% - nie, 21,2% - brak opinii). Podobny odsetek odpowiedzi twierdzących zanotowano w Maladze (Hiszpania), Kopenhadze (Dania), Ostrawie (Republika Czeska) czy Oulu (Finlandia).

16. Ogólna satysfakcja z życia w mieście w 2006 roku (96,5% - tak, 3% - nie, 0,6% - brak opinii)¹⁸⁶.

17. Poczucie bezpieczeństwa w mieście w 2009 roku (48,6% - zawsze, 41,7% - czasami, 7,8% - rzadko lub nigdy, 1,9% - brak opinii). Prawie identyczny odsetek odpowiedzi „zawsze” i „czasami” wystąpił w Malmö (Szwecja).

18. Satysfakcja z piękna ulic w 2009 roku (67,2% - tak, 31,9% - nie, 1% - brak opinii); Podobny poziom satysfakcji – w Barcelonie (Hiszpania), Kluż-Napoce (Rumunia) czy Londynie (Anglia, Zjednoczone Królestwo).

19. Satysfakcja z przestrzeni publicznych w 2009 roku (75,1% - tak, 32% - nie, 3% -

brak opinii). Podobny poziom satysfakcji zanotowano w Bradze (Portugalia), Barcelonie (Hiszpania), Bolonii (Włochy) czy Ankarze (Turcja).

20. Poczucie, że bieda jest problemem w mieście – badanie przeprowadzone w 2009 roku (51,6% - tak, 43,1% - nie, 5,1% - brak opinii). Podobny odsetek odpowiedzi twierdzących wystąpił w Warszawie czy Krakowie, a przeczących: w Rennes (Francja), Cardiff (Walia, Zjednoczone Królestwo) i znów w Krakowie.

21. Najważniejsza kwestia w mieście – badanie przeprowadzone w 2009 roku (22,1% - bezpieczeństwo, 18,3% - zanieczyszczenie powietrza, 13,5% - hałas, 25,6% - transport publiczny, 51,6% - służba zdrowia, 9,1% - sprawy socjalne /opieka społeczna/, 27,8% - edukacja i szkolenia /nauka/, 44,2% - sprawy zatrudnienia, 14,3% - warunki mieszkaniowe, 49,4% - infrastruktura drogowa, 2,3% - brak opinii).

Dane wymienione w ostatnim punkcie (trzy najwyższe wyniki) zostały także przeniesione na grunt globalny w raporcie „The State of the World’s Cities 2012/2013. Prosperity of cities”¹⁸⁷ przygotowanym przez UN-Habitat. Zbliżone wyniki zanotowano w Krakowie, zaś jeżeli chodzi o układ trzech najczęściej wymienianych ka-

¹⁸⁶ Według wyników badań Instytutu Ambiente Italia, opublikowanych w 2003 roku i cytowanych w niniejszym opracowaniu w rozdziale dotyczącym ochrony środowiska, ogólna satysfakcja mieszkańców z Gdańska z życia w mieście kształtowała się na poziomie ok. 65%.

¹⁸⁷ <http://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3387>

tegorii – w Heraklionie (Grecja). W europejskim badaniu z 2012 roku dotyczącym analogicznej kwestii już 11% mniej gdańszczyzan wskazało infrastrukturę drogową jako jedną z trzech najważniejszych spraw w mieście. Można to upatrywać z jednej strony w poprawie stanu tejże infrastruktury, ale częściowo także być może z coraz częściej pojawiającym się trendem w trójmiejskiej debacie publicznej, promującym rozwój miasta pod kątem potrzeb osób pieszych, (tudzież rowerzystów i użytkowników transportu zbiorowego), a nie indywidualnych posiadaczy samochodów. Jednakże należy przy tym zauważyć obniżenie się wszystkich trzech najwyższych wskaźników: o blisko 10% mniej mieszkańców wskazało służbę zdrowia, a 7% mniej – tworzenie miejsc pracy. Odpowiedzi więc rozłożyły się w większym stopniu na inne kategorie.

Gdańszczanie w 2012 roku odpowiadali również na pytanie czy obecność cudzoziemców jest dobra dla ich miasta¹⁸⁸. Pod tym względem Gdańsk zajął wysoką, dziesiątą pozycję *ex aequo* z Groningen (Holandia).

3.9. Pozostałe obszary

W dokumencie Banku Światowego pod tytułem „Approaches to Private Participation in

¹⁸⁸ Eurostat Regional Yearbook 2014, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-HA-14-001>

Water Services. A toolkit” (2006 rok)¹⁸⁹ o Gdańsku (a przy okazji i o Sopocie, w którym funkcjonuje gdańska sieć wodociągowa) mówi się w kontekście różnych modeli realizacji polityki wodociągowej. Zbiorowe zaopatrzenie w wodę i odprowadzanie ścieków jest zadaniem własnym gminy, bez udziału innych poziomów administracji, co stawia Gdańsk obok takich miast jak Chaumont (Francja), Sofia (Bułgaria) czy Kartagena (Hiszpania). Szczegółowo jest opisany gdański model świadczenia usług wodociągowo-kanalizacyjnych przez spółkę Saur Neptun Gdańsk, będącą spółką joint venture francuskiego przedsiębiorstwa Saur International oraz Miasta Gdańska – większościowy jest jednak udział kapitału prywatnego.

Dane dotyczące między innymi gospodarki komunalnej, ale też i dotyczące relacji cen nieruchomości do dochodów, znaleźć można w opracowaniu „Global Report on Human Settlements 2007 – Enhancing Urban Safety and Security” przygotowanym przez UN-Habitat¹⁹⁰ Bliższe informacje z tego raportu nie są w niniejszym opracowaniu przytaczane z uwagi na ich anachroniczność (1998 rok).

W opracowaniu „A Blueprint for Successful Stadium Development” (2013) przygo-

¹⁸⁹ http://siteresources.worldbank.org/FINANCIALSECTOR/Resources/282044-1307652042357/Water_Full.pdf

¹⁹⁰ <http://mirror.unhabitat.org/pmss/Publications.aspx?start=320&sort=&order=&page=ByTheme&categoryID=254&publicationType=0>

towanym przez KPMG oraz GMP Architects¹⁹¹ Gdańsk występuje w kontekście stadionu piłkarskiego. W dokumencie przedstawiono koszt budowy PGE Areny w przeliczeniu na jedno miejsce na tym stadionie w porównaniu z innymi, relatywnie niedawno zbudowanymi, stadionami piłkarskimi na świecie.

Z kolei w raporcie Komisji Europejskiej „Poland Case Study Report for Retrospective Evaluation of Scrapping and Temporary Cessation Measures in the EFF” (2013)¹⁹², Gdynia została przedstawiona w kontekście stacjonowania tam części floty rybackiej, a także jako siedziba Centrum Monitorowania Rybołówstwa.

3.10. Podsumowanie analizy

Przedstawiona analiza pokazuje jednoznacznie wielką różnorodność tematów i kontekstów, w jakich pojawia się Gdański Obszar Metropolitalny w międzynarodowych dokumentach. Truizmem wydaje się twierdzenie, że występuje on w przeważającej mierze w dokumentach o zasięgu europejskim, rzadziej globalnym. W dużej liczbie raportów padają nazwy miast: Gdańsk i Gdynia, co świadczy o identyfikacji tychże nazw w Europie czy na świecie. Na określenie metro-

191 <http://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/blueprint-successful-stadium-development.pdf>

192 http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/studies/cessation/files/201312-cessation-annex5-poland_en.pdf

polii jako całości używa się albo samej nazwy „Gdańsk” (ewentualnie z dopiskiem „region metropolitalny”, „obszar metropolitalny” czy „aglomeracja”) albo wymienia się zbiorczo dwie lub trzy nazwy miast albo też podaje się inną nazwę, oznaczającą Trójmiasto (na przykład *Tricity*, *Tri-City*, *Tri-City*, *Triple City*). Trójmiasto wydaje się pojawiać częściej w raportach opracowywanych z udziałem Polaków, którzy mają pojęcie o funkcjonującej lokalnie terminologii. Napowyszym-przykładzie doskonale widać chaos jaki panuje na polu nazewnictwa obszaru metropolitalnego Gdańska. W związku z tym postulowane byłoby przyjęcie jednej, spójnej nazwy (wraz z oficjalnym tłumaczeniem), która jako marka całego obszaru byłaby wykorzystywana we wszystkich międzynarodowych materiałach dotyczących metropolii. Na to nakładają się jeszcze różnice w metodologii delimitacji obszarów metropolitalnych, które powodują znaczące rozbieżności w precyzyjnym określeniu tego czym jest Gdański Obszar Metropolitalny w ujęciu funkcjonalnym, a tym samym nieco niespójny wizerunek obszaru w świecie.

Warto na koniec tej części podkreślić, że szczególnie pokaźna liczba opracowań, obok tych o charakterze statystycznym czy ogólnym, dotyczy zagadnień transportowych, w tym portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Świadczy to niezbicie o roli jaką ta gałąź gospodarki pełni w rozwoju metropolii. Wypada zauważyć też, że wnioski z niektórych opracowań nie były spójne z innymi dokumentami traktującymi o tym samym zagadnieniu (na przykład w kwestii kwalifikacji

siły roboczej). Warto więc przedstawione wyniki analizy traktować krytycznie. Niemniej jednak nawet pewne niespójności przekazują informację na temat złożoności wizerunku Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego w międzynarodowych opracowaniach. Mimo wszystko optymizmem napawa fakt, że Gdańsk, Sopot, Gdynia i Metropolia występują w pokaźnej liczbie źródeł, a co szczególnie istotnie – że występują w nich w kontekście pozytywnym: rozwoju, inwestycji czy innowacji. Przedstawione dane dowiodły, że Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot może w wielu aspektach konkurować z innymi znanymi europejskimi ośrodkami.

4. Relacje międzynarodowe członków OM

Dane, na podstawie których zostały zaprezentowane wnioski w niniejszej części raportu, pozyskano na podstawie ankiet badawczych, wywiadów oraz korespondencji z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego będącymi członkami Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny (według stanu na 31 stycznia 2015 roku) jak również analizy Biuletynów Informacji Publicznej, internetowych stron podmiotowych oraz lektury materiałów prasowych.

Przed przystąpieniem do analizy relacji międzynarodowych samorządów, warto dokonać przeglądu dokumentów strategicznych obowiązujących na szczeblu województwa, a także miast, powiatów i gmin wiejskich z obszaru metropolii pod kątem obecności w nich zapisów odnoszących się do relacji międzynarodowych samorządów jak również struktur organizacyjnych urzędów pod kątem zidentyfikowania w urzędach jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za koordynację polityki międzynarodowej.

4.1. Współpraca zagraniczna w dokumentach strategicznych województwa, miast, powiatów i gmin oraz zadania jednostek organizacyjnych urzędów w zakresie prowadzenia polityki zagranicznej

Dokumentem który na szczeblu województwa wyznacza ramy dla kształtowania polityki publicznej jest *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*¹⁹³. Zgodnie z tym dokumentem, Samorząd Województwa Pomorskiego przy realizacji założeń Strategii „w celu efektywniejszego ukierunkowania i wzmocnienia interwencji będzie współpracował z wieloma partnerami funkcjonującymi na różnych poziomach zarządzania rozwojem. Należą do nich między innymi: administracja rządowa, jednostki samorządu terytorialnego, szkoły wyższe, organizacje pozarządowe, partnerzy społeczno-gospodarczy, przedsiębiorcy, instytucje otoczenia biznesu, a także inne regiony oraz organizacje i instytucje zagraniczne i międzynarodowe”. W dokumencie nie zawarto natomiast żadnego zapisu poświęconego bezpośrednio współpracy międzynarodowej pomiędzy samorządami z obszaru województwa i z zagranicy Współpracę zagraniczną Samorządu Województwa Pomorskiego koordynuje Departament Rozwoju Gospodarczego, gdzie wyodrębniono stanowiskozastępcy Dyrektora Departamentu ds. Współpracy Zagranicznej.

Odnośnie natomiast do miast z rdzenia

¹⁹³ http://strategia2020.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie_srwp2020.pdf

obszaru metropolitalnego, dla Gdańska ramy dla prowadzenia polityki zagranicznej wyznacza opracowanie *Priorytety i kierunki współpracy międzynarodowej Gdańska*¹⁹⁴ przygotowane „w zgodzie ze strategią rozwoju miasta oraz w koegzystencji i koordynacji z działaniami podejmowanymi przez władze województwa w tym zakresie. Celem nadrzędnym jest poszukiwanie odpowiedniego miejsca dla Gdańska w nowej architekturze europejskiej, która będzie budowana wraz z rozszerzeniem Unii Europejskiej o kraje Środkowej i Wschodniej Europy”. Pierwszym z priorytetów jest dążenie do nadania miastu roli istotnego ośrodka polityczno-gospodarczego oraz centrum kultury, nauki i turystyki w regionie Morza Bałtyckiego, po słowie idzie wstawić długi myślak w procesie zmian zachodzących w tej części Europy. Jako ogólne kierunki współpracy wskazano kolejno: Region Basenu Morza Bałtyckiego, Europę Zachodnią oraz Europę Środkowo-Wschodnią.

Podobne cele i kierunki zapisano w *Strategii współpracy międzynarodowej Gdyni*¹⁹⁵. Zgodnie z tym dokumentem, priorytetami współpracy są „dążenie do nadania Gdyni roli wiodącego ośrodka w dziedzinie gospodarki, nauki oraz kultury w Europie, a w szczególności w Regionie Morza Bałtyckiego oraz aktywny udział Gdyni w przedsięwzięciach, inicjatywach oraz kampaniach realizowanych przez Unię Europejską i

¹⁹⁴ <http://www.gdansk.pl/bip/jednostki-pomocnicze,62.html>

¹⁹⁵ http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/euro/7014_64801.html

Radę Europy”. Jako kierunki współpracy wskazano również Amerykę Północną, a w szczególności Stany Zjednoczone Ameryki i Kanadę, Azję oraz pozostałe kierunki geograficzne (Ameryka Południowa, Australia oraz Afryka) - w przypadku otrzymania oferty nawiązania współpracy. W *Strategii Miasta Sopotu 2014-2020* jako element wizji miasta w roku 2020 przedstawiono Sopot jako miasto współtworzące rozwijającą się metropolię gdańską, współpracującą z miastami partnerskimi, pielęgnującą dobre relacje w obszarze Morza Bałtyckiego i w pełni korzystającą z nadmorskiego położenia. Nie sformułowano natomiast żadnych postanowień szczegółowych.

W Urzędzie Miasta Gdańska za koordynację polityki zagranicznej odpowiada Referat Współpracy z Zagranicą, w Sopocie – Wydział Strategii Rozwoju Miasta.

Spośród 15 miast spoza rdzenia obszaru metropolitalnego, dla 10 zostały opracowane dokumenty dotyczące ich rozwoju – strategie rozwoju miast (Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Tczew), Strategia Zrównoważonego Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Gniew oraz Pelplin, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Helu, Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Kartuzy. W 3 ze wskazanych dokumentów kwestie współpracy międzynarodowej nie zostały poruszone (Hel, Rumia, Tczew). W wybranych dokumentach znalazły się natomiast postanowienia szczegółowe: „aktywizowanie współpracy z miastami partnerskimi poprzez włączenie istniejących struktur organizacyjnych tych miast w promocję gminy Gniew z określe-

niem wzajemnych zobowiązań”, „zdobywanie doświadczeń w estetycznym kształtowaniu i utrzymaniu przestrzeni we współpracy z miastami partnerskimi” (Malbork), „rozwijanie współpracy zagranicznej poprzez poszerzanie sieci miast partnerskich i udział w międzynarodowych organizacjach i stowarzyszeniach z obszaru kultury, sportu i rekreacji” (Pruszcz Gdański). W pozostałych natomiast ograniczono się do ogólnych sformułowań takich jak „rozwój współpracy gminy z partnerami krajowymi i zagranicznymi” (Kartuzy) czy też rozwój współpracy z miastami partnerskimi (Nowy Dwór Gdański, Reda). W regulaminach organizacyjnych urzędów miast w zakresach spraw poszczególnych jednostek zostały wyodrębnione kwestie związane z prowadzeniem relacji międzynarodowych. Obok ogólnych zapisów - „prowadzenie spraw związanych ze współpracą gminy z zagranicą” (Referat Integracji Europejskiej i Promocji, Rumia) czy też bardziej precyzyjnych „Współpraca międzynarodowa. Uczestniczenie w kształtowaniu kontaktów międzynarodowych w kontekście związków gospodarczych” (Wydział Promocji i Kultury, Lębork), w szeregu jednostek organizacyjnych znalazły się również kompetencje związane z współpracą w ramach miast partnerskich. Przykładami takich zapisów może być na przykład: rozwijanie współpracy Gminy z miastami partnerskimi i nawiązywanie nowych kontaktów (Referat Promocji i Informacji, Gniew), „obsługa kontaktów zagranicznych miasta, prowadzenie spraw w zakresie współpracy z miastami partnerskimi” (Biuro ds. Kontaktów z Mediami i Współpracy z Zagranicą – Malbork), „współpra-

ca ze społecznościami lokalnymi i regionalnymi w kraju i za granicą a także w ramach partnerstwa” (Stanowisko ds. Zamówień Publicznych i Promocji, Nowy Dwór Gdański).

Na obszarze każdego z powiatów obowiązują dokumenty strategiczne – Strategie Rozwoju (Powiaty: Nowodworski, Tczewski, Wejherowski, Lęborski), Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego (Powiat Kartuski), Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej, Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, Powiatowy Program na Rzecz Zatrudnienia i Spójności Społecznej w Powiecie Gdańskim. Dokumenty te sięgają różnych perspektyw czasowych, najdalej - roku 2024 (Powiat Nowodworski). W 4 dokumentach (Powiaty: Gdański, Lęborski, Tczewski, Wejherowski) znalazły się zapisy odnoszące się do zinstytucjonalizowanych form współpracy międzynarodowej. Są to zapisy o charakterze ogólnym takie jak „rozwój stosunków partnerskich z zagranicą”, „rozwój międzynarodowej współpracy miast i regionów nadbałtyckich, współpraca z miastami partnerskimi” (jako szansa w kontekście rozwoju powiatu), „program współpracy i wymiany doświadczeń z partnerami zagranicznymi” (w kontekście polityki społecznej), „wzmacnianie współpracy z administracją samorządową, administracją rządową oraz współpracą zagraniczną” – jako kierunek działań zmierzających do osiągnięcia celu strategicznego „Efektywna administracja i wykorzystanie środków zewnętrznych oraz Unii Europejskiej”. Analiza dokumentów wskazuje, że relacje międzynarodowe nie zajmują samodzielnego

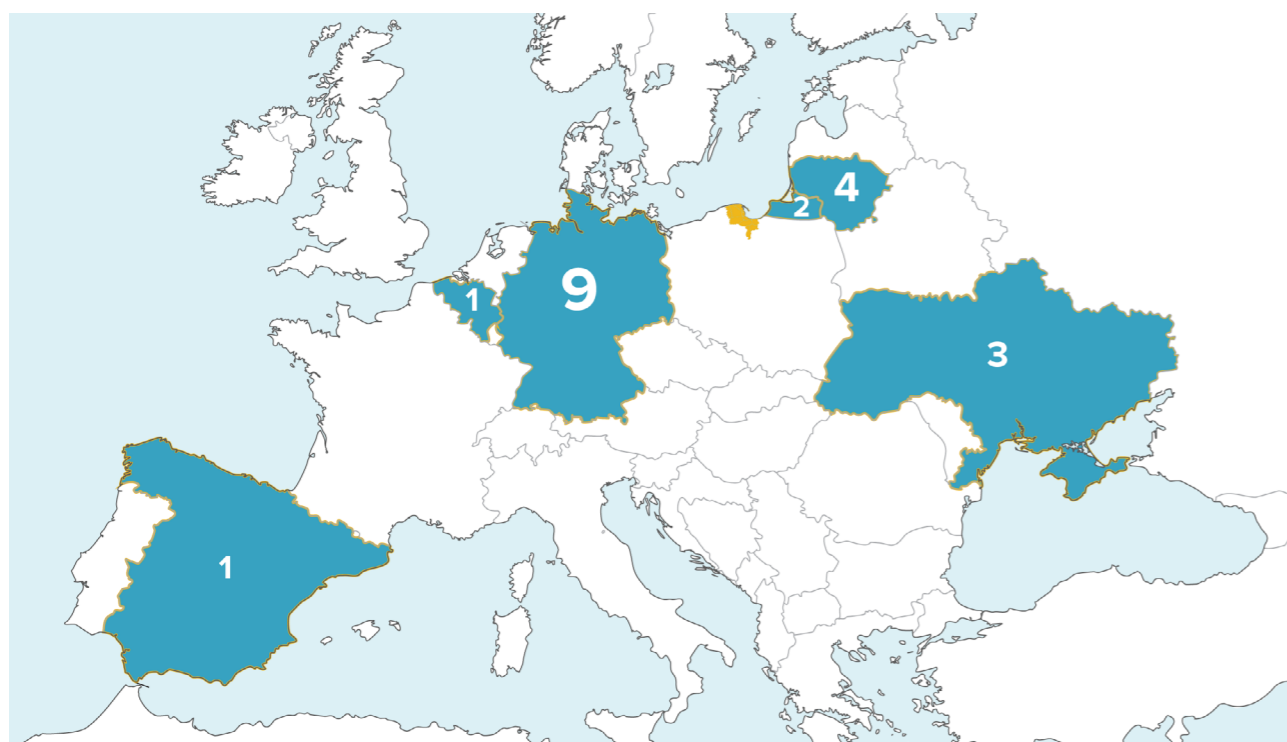
miejsca i są raczej wymieniane przy okazji innych zagadnień, nie stanowią priorytetu działań samorządów. Zgodnie z zakresem spraw przypisanym poszczególnym jednostkom organizacyjnym urzędów, „koordynowanie działań związanych ze współpracą zagraniczną”, „koordynowanie działań związanych ze współpracą zagraniczną, w tym współpraca z partnerami zagranicznymi” oraz „współpraca z powiatami partnerskimi krajowymi i zagranicznymi” wchodzi odpowiednio w zakres spraw Referatu Rozwoju i Promocji (Powiat Lęborski), Referatu Organizacji, Nadzoru i Spraw Społecznych (Powiat Malborski), Samodzielnego Stanowiska ds. Promocji, Kultury i Współpracy (Powiat Pucki).

Na podstawie analizy Biuletynów Informacji Publicznej oraz oficjalnych stron internetowych urzędów gmin można stwierdzić, że dla 17 z nich zostały uchwalone dokumenty strategiczne takie jak: strategia rozwoju gminy (13 gmin) oraz strategia rozwoju społeczno-gospodarczego (4 gminy). W wybranych dokumentach znalazły się zapisy dotyczące współpracy międzynarodowej samorządów (Strategie Rozwoju Gminy: Gniewino, Kolbudy, Linia, Puszcz Gdański, Somonino, Stężycza, Sulęcyno, Trąbki Wielkie oraz Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Wejherowo). Z jednej strony są to postanowienia o ogólnym charakterze („wspieranie współpracy międzygminnej i międzynarodowej”, „rozwój współpracy z regionami zagranicznymi”, „rozwinęta współpraca z gminami zagranicznymi – wymiana doświadczeń”), z drugiej natomiast w Strategii Rozwoju Gminy

Sulęcyno do roku 2015 oraz w Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Wejherowo na lata 2014-2021 znalazły się konkretne postulaty mówiące odpowiednio o „nawiązaniu współpracy międzynarodowej z zaprzyjaźnioną gminą lub regionem w którymś z krajów Europy Zachodniej” oraz „nawiązaniu aktywnej współpracy międzynarodowej w formule gmin siostrzanych lub partnerstwa społeczno-gospodarczego”. W regulaminach organizacyjnych dwóch urzędów gmin, to jest Gminy Gniewino oraz Gminy Pszczółki, w zakresie zadań poszczególnych jednostek znalazły się sprawy związane ze współpracą międzynarodową – odpowiednio „planowanie, analiza i ocena możliwości rozwoju współpracy międzynarodowej Gminy, prowadzenie spraw związanych ze współpracą Gminy z zagranicą” (Referat Funduszy Strukturalnych, Analiz i Promocji w Urzędzie Gminy Gniewino) oraz „opracowywanie i monitoring projektu priorytetów współpracy zagranicznej gminy” (Stanowisko ds. Zarządzania projektami i promocji w Urzędzie Gminy Pszczółki).

4.2. Relacje międzynarodowe gmin wiejskich

Na podstawie ankiet badawczych, wywiadów oraz korespondencji z przedstawicielami 24 urzędów gmin członkowskich gdańskiego Obszaru Metropolitalnego można stwierdzić, że zinstytucjonalizowane formy współpracy podjęło 12 gmin, zawierając 20 umów partnerskich. Sześć gmin nawiązało współpracę z jednym sa-

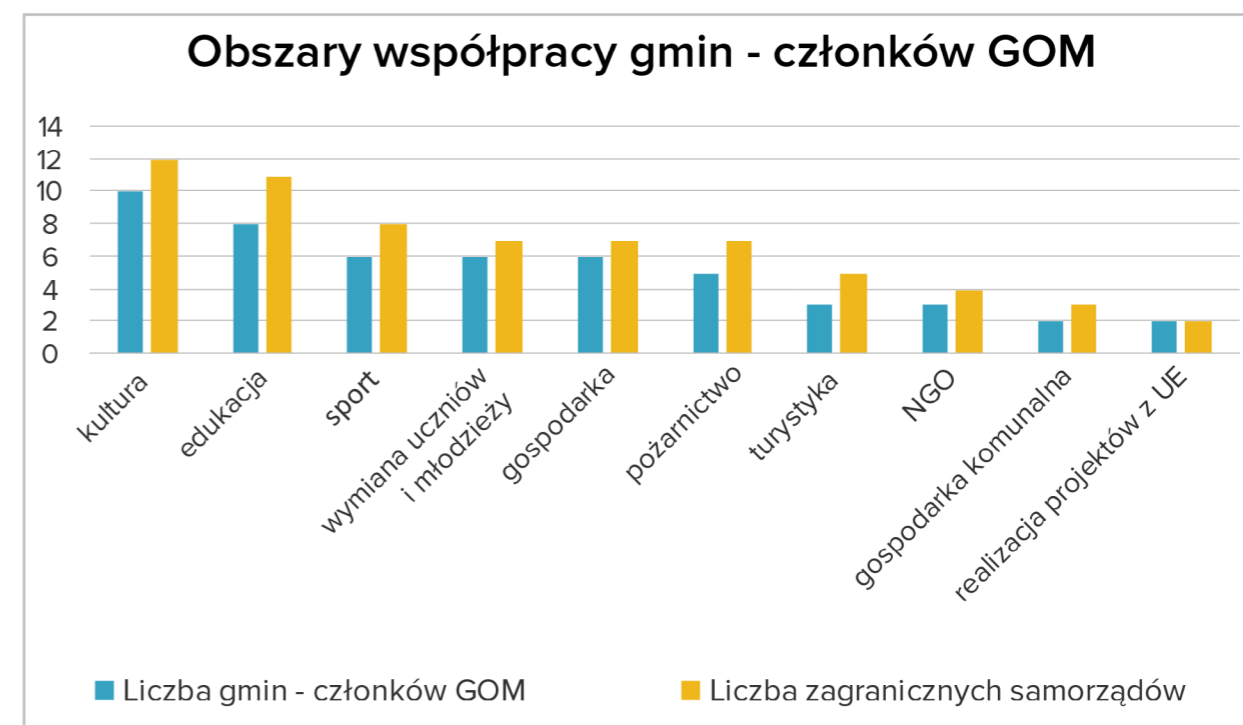


Rys. 1
Liczba partnerskich samorządów - gminy wiejskie

morządem, 4 z dwoma, 2 z trzema. W zdecydowanej większości partnerami gmin z GOM (rys.1) są gminy z Niemiec (9), ponadto partnerami są również samorzady z Litwy (4), Ukrainy (3), Rosji (2), Belgii (1) i Hiszpanii (1). Jeżeli chodzi o daty zawierania porozumień, to pierwsze z nich zostało zawarte w roku 1995, kolejne były zawierane rokrocznie do roku 1999 (łącznie zawarto wówczas 6 umów partnerskich). Następnie, od roku 2000 do roku 2004 nie została zawarta żadna umowa. Natomiast począwszy od roku 2005 niemal rokrocznie są podpisywane kolejne umowy, czy też umowy partnerskie. Najwięcej, bo 4 z nich, zostały zawarte w 2012

roku. Odnosząc się do kierunków podejmowanej współpracy, można wskazać, że od roku 2005, a w szczególności 2010, gminy zaczęły wychodzić z poszukiwaniem partnerskich samorządów poza Niemcy i Litwę. Zawarte zostały wówczas porozumienia z gminami partnerskimi w Obwodzie Kaliningradzkim, na Ukrainie oraz w Hiszpanii i w Belgii.

Kluczową kwestią dla opisanego (rys. 2) relacji międzynarodowych gmin jest wskazanie obszarów współpracy. Przedstawiciele urzędów wypełniający ankiety byli proszeni o wypunktowanie obszarów współpracy według własnego uznania, nie zaś z góry przygotowanej listy.



Rys. 2
Obszary współpracy gmin wiejskich - członków GOM

Najczęściej wskazywane były: kultura, edukacja, wymiana dzieci i młodzieży czy sport. Na uwagę zasługuje również szeroko zakrojona współpraca pomiędzy strażami pożarnymi z gmin partnerskich. Pojedyncze gminy jako obszary współpracy wskazywały: bezpieczeństwo, infrastrukturę, inwestycje, ekologię, rolnictwo.

Formami, w jakich realizowana jest współpraca są wizyty studyjne władz samorządowych lub mieszkańców, wymiany dzieci i młodzieży, występy zespołów artystycznych (zespoły pieśni i tańca, zespoły taneczne, orkiestry, grupy teatralne), wyjazdy i ćwiczenia strażaków. Mimo tego, że wszystkie są aktywne, to nie w

ramach wszystkich podejmowane są regularne działania. 4 gminy zadeklarowały, że działania podejmowane w ramach partnerstw są nieregularne. Jak wynika z otrzymanych odpowiedzi, ostatnie wspólne działania z zagranicznymi samorządami prowadzone przez gminy: Chmielno, Gniewino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Szemud, Sierakowice, Trąbki Wielkie, Kolbudy odbyły się w 2014 roku i w przeważającej części wpisują się w roczne wydarzenia podejmowane przez gminy. Współpraca zagraniczna Gmin Lichnowy, Przywidz i Wejherowo została wznowiona w 2013 roku po kilkuletniej przerwie.

Trzy spośród wskazanych wcześniej 12

gmin nie wskazały na efekty podjętej współpracy, jednak analizując wszystkie odpowiedzi można wskazać, że w każdym przypadku są one podobne. **Wspólnym mianownikiem dla efektów współpracy, na które wskazują gminy jest wymiana doświadczeń i dobrych praktyk we wskazanych wcześniej dziedzinach, co prowadzi do pogłębiania wzajemnych relacji, lepszego poznawania się, zdobywania wiedzy o kulturze. Na tak zdefiniowany „miękki” efekt współpracy wskazały wszystkie gminy.**

2 gminy są członkami międzynarodowych organizacji zrzeszających samorządy. Są to: Gmina Gniewino – członek Covenant of Mayors (CoM), GMF Europe (Group of European Municipalities with Nuclear Facilities) oraz ARGE (Europejskiego Stowarzyszenia Rozwoju Obszarów Wiejskich i Odnowy Wsi), a także Gmina Szemud, która podjęła współpracę z gminami francuskiego regionu Górnej Normandii skupionymi w organizacji Europe Echanges tj.: Bihotel-Bois-Guillaume, Boise-Guerrard-Darnetal- Houpeville, Isueauville-Saint-Jacques-sur-Darnetal, Saint-Martin-de-Vivier. Ponadto, Gmina Stegna jest członkiem Stowarzyszenia Euroregion Bałtyk skupiającego co prawda krajowe samorządy, ale realizujące swoje zadania na arenie międzynarodowej. Działalność Gniewina w CoM koncentruje się wokół konkretnego wyzwania, jakim jest prowadzenie innowacyjnej ekologicznej energetyki. Obecnie wdrażany jest plan działań we wskazanym wcześniej obszarze zatwierdzony uprzednio przez CoM. Współpraca w ramach GMF oraz

ARGE obejmuje odpowiednio obszary energetyki jądrowej oraz odnowy i rozwoju wsi i jak wskazano w ramach tej współpracy, „udało się nawiązać dobre kontakty międzynarodowe i pozyskać wiedzę i dobre praktyki”. Porozumienie Gminy Szemud z zagranicznymi partnerami obejmuje z kolei między innymi modernizację i rozbudowę infrastruktury związanej z ochroną środowiska, gospodarką odpadami, rozwojem alternatywnych źródeł energii w celu zrównoważonego rozwoju regionu oraz wzajemną promocją dorobku kulturowego regionów. Jako efekty działań podejmowanych w ramach tej współpracy wskazano między innymi zacieśnienie więzi między przedstawicielami regionów oraz promocję gminy i kultury kaszubskiej.

Gminy Linia, Pszczółki, Sztutowo i Stegna wskazały również na intensywną współpracę (w tym szereg wizyt studyjnych) z zagranicznymi partnerami podejmowaną przy okazji realizacji projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej między innymi w ramach działań stowarzyszeń: Lokalna Grupa Działania „Kaszubska Droga” oraz Lokalna Grupa Rybacka „Pradolina Łeby”, finansowanych z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 oraz Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (Linia) oraz Programu Współpracy Transgranicznej EISP Litwa-Polska-Rosja 2007-2013 (Sztutowo i Stegna). Na uwagę zasługuje ponadto rozwinięta współpraca Gminy Łęczyce w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego, prowadzona już

od połowy lat 90. XX wieku Gmina rokrocznie wysyła własną jednostkę, która bierze udział w obozach szkoleniowych jednostkami ochrony przeciwpożarowej Czech, Austrii, Niemiec oraz Holandii, a w 2015 roku będzie organizatorem obozu szkoleniowego.

L.p.	Gmina	Jednostka partnerska	Kraj	Rok zawarcia umowy
1.	Gmina Cedry Wielkie	brak	-	-
2.	Gmina Chmielno	Hamminkeln	Niemcy	1998
3.	Gmina Gniewino	Malchow	Niemcy	1998
		Kołomyja	Ukraina	2008
		Poleski Rejon Muncypalny	Rosja (Obwód kaliningradzki)	2012
4.	Gmina Kolbudy	Uffenheim	Niemcy	2007
		Jaworów	Ukraina	2014
5.	Gmina Lichnowy	Kirchanschoering	Niemcy	1996
6.	Gmina Linia	brak	-	-
7.	Gmina Łęczyce	brak	-	-
8.	Gmina Ostaszewo	brak	-	-
9.	Gmina Pruszcz Gdański	brak	-	-
10.	Gmina Przodkowo	brak	-	-
11.	Gmina Przywidz	Burghaslach	Niemcy	2007
12.	Gmina Pszczółki	brak	-	-
13.	Gmina Sierakowice	Podbrzezie	Litwa	1995
		Saint Ghislain	Belgia	2005
14.	Gmina Stegna	Kaliningrad (region: społeczność lokalna, organizacje publiczne i pozarządowe)	Rosja (Obwód kaliningradzki)	2010
		Palafolls	Hiszpania	2012
15.	Gmina Stężyca	Schlangen	Niemcy	2011

16.	Gmina Subkowy	Heemsen, Steimbke	Niemcy	1999
		Wielikodolinskoje	Ukraina	2006
17.	Gmina Sulęczyno	brak	-	-
18.	Gmina Suchy Dąb	brak	-	-
19.	Gmina Szemud	Turgiele	Litwa	2004
		Rejon orański (Varena)	Litwa	2005
20.	Gmina Sztutowo	brak	-	-
21.	Gmina Tczew	brak	-	-
22.	Gmina Trąbki Wielkie	Uehlfeld	Niemcy	2012
23.	Gmina Wejherowo	Pogiry (okręg wileński)	Litwa	1997
24.	Gmina Somonino	brak	-	-

4.3. Relacje międzynarodowe powiatów

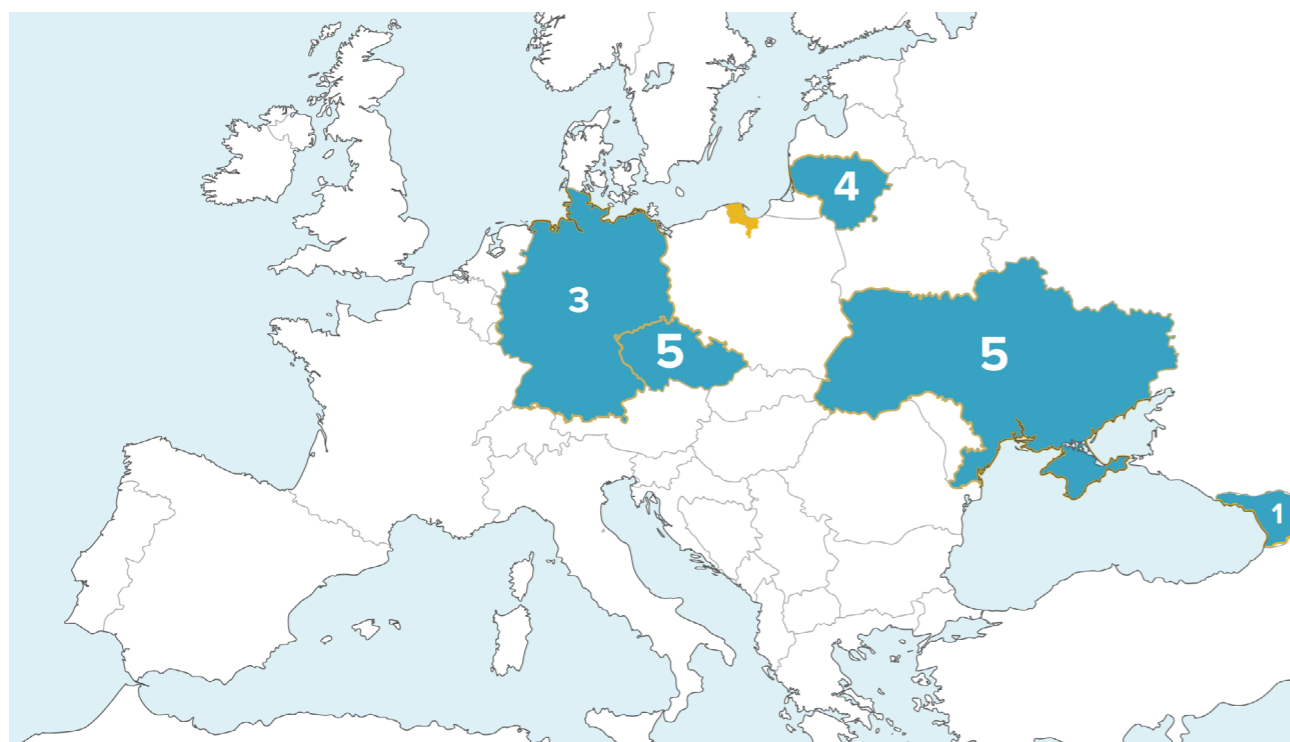
Sformalizowane relacje międzynarodowe prowadzi 7 z 8 powiatów będących członkami Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego (Powiaty: Wejherowski, Tczewski, Pucki, Nowodworski, Malborski, Kartuski, Gdański). Żadnej umowy partnerskiej nie zawarł natomiast Powiat Lęborski. Łącznie zawartych zostało 14 umów partnerskich, najwięcej z nich, bo aż 5 – z regionami leżącymi na Ukrainie, 4 – na Litwie, 3 – w Niemczech (rys. 3), co zdaje się odzwierciedlać tendencję kierunków współpracy podejmowanej przez polskie samorzady w XXI wieku. Pierwszy z inicjatywą podjęcia sformalizowanej współpracy zagranicznej wyszedł Powiat Wejherowski, który w latach 2000, 2002 i 2003 zawarł 3 z 4 umów podpisanych w tym okresie

przez samorzady (obok Powiatu Malborskiego, który zawarł taką umowę w 2001 roku). Po okresie zastoju, kolejne umowy podpisano w roku 2007, a najwięcej, bo 3 umowy (Powiat Kartuski – Rejon Śniatyński, Powiat Tczewski – Rejon Prienai, Powiat Malborski – Rejon Kachetii) zawarto w roku 2012.

L.p.	Powiat	Jednostka partnerska	Kraj	Rok zawarcia umowy
1.	Powiat Wejherowski	Powiat Pelmstedt	Niemcy	2003
		Zarząd Kultury Iwanofrankiwskiej Administracji Obwodowej	Ukraina	2002
		Rejon Święciany	Litwa	2000
2.	Powiat Pucki	Trier-Saarburg	Niemcy	2011
		Rejon Skuodas	Litwa	2007
3.	Powiat Nowodworski	Czarnomorska Rada Rejonu Autonomicznej Republiki Krymu	Ukraina	2010
4.	Powiat Malborski	Powiat Rotenburg (Wumme)	Niemcy	2001
		Rejon Kirowski, Autonomiczna Republika Krymu	Ukraina	2008
		Rejon Kachetii, miasto Signaghi	Gruzja	2012
5.	Powiat Gdański	Rejon Silute	Litwa	2007
6.	Powiat Tczewski	Rejon Owidiopol	Ukraina	2014
		Rejon Prienai	Litwa	2012
		Miasto Vrchlabi	Czechy	2011
7.	Powiat Kartuski	Rejon Śniatyński	Ukraina	2012

Najwięcej, bo po 3 umowy zawarły Powiaty: Wejherowski, Malborski oraz Tczewski. Co ciekawe, w porównaniu z gminami oraz miastami, o wiele bardziej utrudnione, jeżeli nie niemożliwe, jest znalezienie w Biuletynach Informacji Publicznej oraz na stronach internetowych informacji o współpracy międzynarodowej powiatów.

Zgodnie z uzyskanymi odpowiedziami, w ramach 9 partnerstw realizowane są regularne działania. Zawieszenie lub wygaśnięcie współpracy nastąpiło albo z przyczyn obiektywnych (Powiat Malborski – Rejon Kachetii (Gruzja)) Powiat Tczewski – Rejon Prienai (Litwa)), albo z powodu napięć politycznych jak w przypadku umów pomiędzy Powiatem



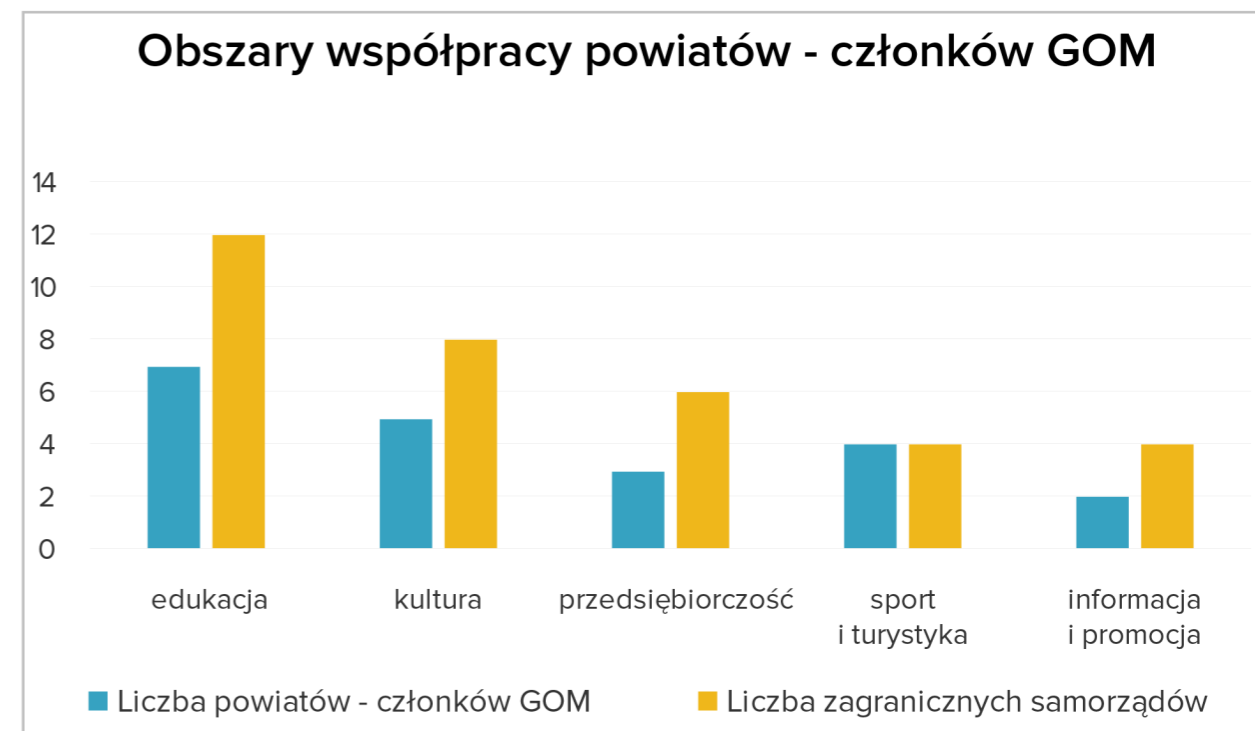
Rys. 3
Liczba partnerskich samorządów - powiaty

Malborskim a Rejonem Kirowskim, Powiatem Tczewskim a Rejonem Owidiopol oraz Powiatem Nowodworskim a Krymem. Jeżeli chodzi natomiast o relacje aktywne, to w ramach wszystkich wskazanych partnerstw ostatnie działania miały miejsce w 2014 roku, a w jednym przypadku (Powiat Wejherowski – Rejon Świąciany) w roku 2013.

Odpowiedzi udzielone przez przedstawicieli starostw pokazują, że w szczególności współpraca z ukraińskimi miastami przebiegała lub przebiega intensywnie i uczestniczą w niej, obok władz samorządowych, całe grupy mieszkańców miasta i młodzieży. Niemniej jednak,

współpracę w ramach pozostałych porozumień również należy ocenić pozytywnie i docenić włączanie w podejmowane działania różnych grup mieszkańców, a także znaczną różnorodność podejmowanych inicjatyw (rajdy rowerowe, współpraca grup sportowych, strażaków, pielgrzymki, wydarzenia kulturalne).

Najważniejszymi obszarami współpracy (rys. 4) są edukacja (co podkreślają powiaty, działania edukacyjne są podejmowane w ramach niemal wszystkich porozumień o współpracy), kultura oraz przedsiębiorczość. Na szczególną uwagę zasługuje ostatni z obszarów, ponieważ przedstawiciele starostw (Powiaty: Wejherowski,



Rys. 4
Obszary współpracy powiatów - członków GOM

Pucki, Nowodworski) wskazywali, że w działania podejmowane przez samorzady włączani są również rzemieślnicy i przedstawiciele sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Tego rodzaju działania nie są podejmowane przez gminy. **Początkowo sformalizowana współpraca przekłada się również na rozwój kontaktów nieformalnych podejmowanych przez samych mieszkańców, ale też prowadzi do wdrażania konkretnych rozwiązań i zacieśniania współpracy**, czego przykładem może być planowane niebawem podpisanie umowy pomiędzy Komendą Powiatową Policji w Pucku a Komendą w Saarburgu – będzie to pierwsza

tego typu umowa na Pomorzu. Ponadto, wymiernym efektem współpracy zagranicznej Powiatu Puckiego było wsparcie rzeczowe szpitali powiatowych w Pucku i w Helu przez szpitale z Hermeskeil i Saarburga (Powiat Trier-Saarburg, Nadrenia-Palatynat, Niemcy). W efekcie umowy zawartej z Powiatem Trier-Saarburg, poszczególne gminy Powiatu Puckiego podpisały umowy z gminami niemieckimi: Hel - Hermeseil, Miasto Puck – Miasto Konz, Gmina Krokowa-Gmina Sweich, Gmina Kosakowo-Gmina Rouwer.

Inne są cele współpracy podejmowanej z miastami w Niemczech, inne – z tymi położony-

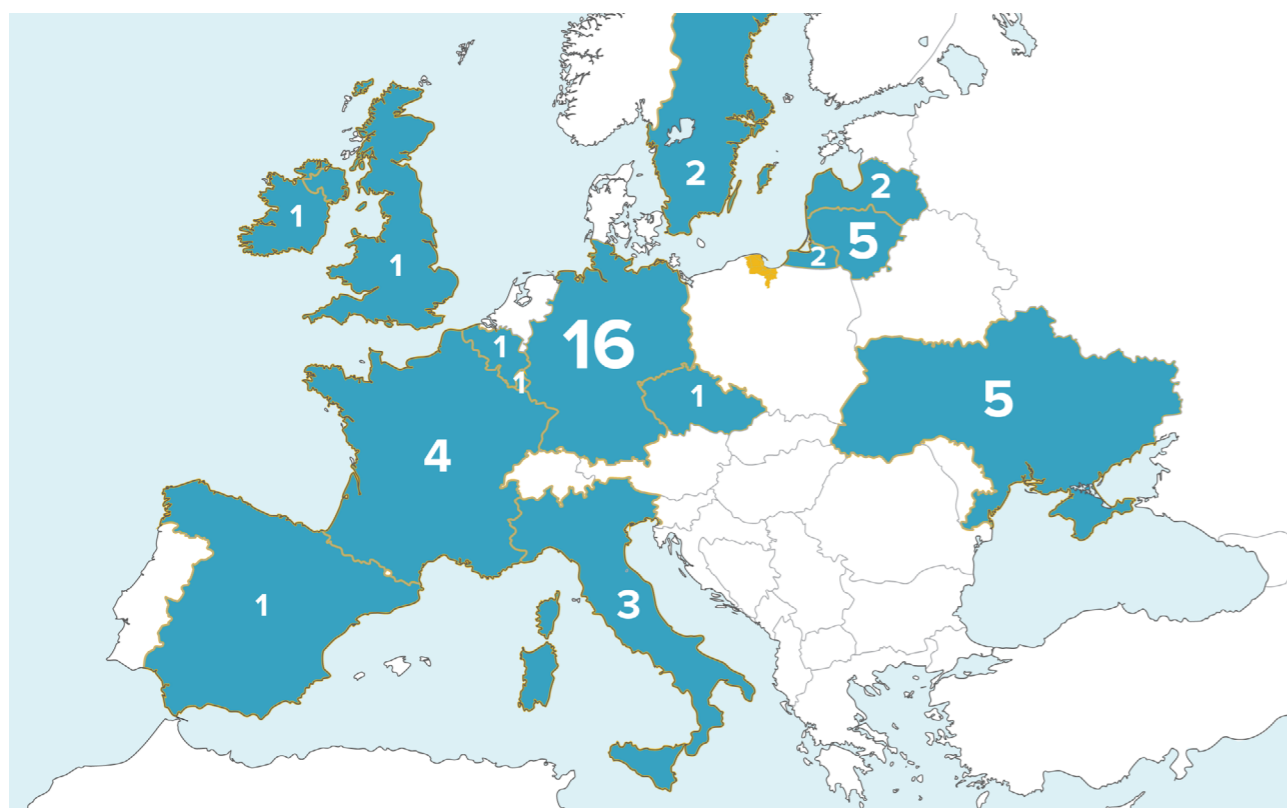
mi na Ukrainie, gdzie chodzi głównie o zwiększenie świadomości przedstawicieli Partnerów na temat potencjału kulturowego i różnorodności funkcjonowania struktur samorządowych.

Żaden z powiatów nie jest członkiem międzynarodowych związków, stowarzyszeń czy innych zrzeszeń samorządów. Natomiast Powiaty: Pucki, Nowodworski, Lęborski oraz Gdański prowadzą również współpracę poza narysowanymi wcześniej ramami. Powiat Gdański od pięciu lat uczestniczy w targach turystycznych w Kaliningradzie, starając się przyciągnąć turystów głównymi atrakcjami Powiatu. W 2014 roku w Powiecie gościła delegacja gości z Kaliningradu. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Lęborku – Powiatowe Centrum Edukacyjne prowadził z kolei współpracę wynikającą z realizacji programu Leonadro da Vinci - Projekt mobilności pod nazwą „Wyższe umiejętności budowlane, zdobyte w przedsiębiorstwach holenderskich, szansą na znalezienie lepszej pracy w Europie”, którego głównym celem było szkolenie i zdobywanie praktycznego doświadczenia zawodowego w branży budowlanej, poznanie interesujących rozwiązań i metod w zakresie kształcenia zawodowego oraz wymiana doświadczeń. Powiat Nowodworski kilka razy w roku przyjmuje delegacje z zagranicy na przykład w ramach projektu realizowanego przez Centrum Współpracy Młodzieży w Gdyni, którego celem jest rozwój instytucji demokratycznych i wzrost aktywności obywatelskiej na Białorusi, Ukrainie i Mołdawii, dzięki prezentacji zmian dokonanych w Polsce

po 1989 roku, a także budowanie relacji uczestników wizyt z mieszkańcami Trójmiasta oraz Powiatu Nowodworskiego. Powiat Pucki promuje się z kolei za granicą poprzez publikacje prasowe czy telewizyjne w oparciu o swoich zagranicznych partnerów. Niemieckojęzyczne i angielskojęzyczne publikacje rozprowadzane są w punktach informacji turystycznej w Niemczech i na Litwie oraz podczas festynów i imprez promocyjnych, Powiat włącza się też w działania promocji zagranicznej poprzez Stowarzyszenie Kaszuby Północne między innymi udział w targach zagranicznych lub promocję regionu poprzez wszystkie gminy niemieckie współpracujące z gminami z terenu powiatu.

4.4. Relacje międzynarodowe miast spoza rdzenia OM

L.p.	Miasto	Miasto partnerskie	Kraj miasta partnerskiego	Rok zawarcia umowy
1.	Nowy Dwór	Hennef	Niemcy	2001
		Swietlyj	Rosja	2001
		Sarny	Ukraina	2008
		Velka nad Velickou	Czechy	2008
2.	Gniew	Castemassa	Włochy	2003
		Ostróg	Ukraina	2011
3.	Hel	Hermeskeil	Niemcy	1995
4.	Kartuzy	Duderstadt	Niemcy	2002
5.	Lębork	Dudenlange	Luksemburg	2001
		Manom	Francja	2001
		Lauenburg/Elbe	Niemcy	2001
		Sokal	Ukraina	2009
6.	Malbork	Nordhorn	Niemcy	1995
		Troki	Litwa	1997
		Sölvesborg	Szwecja	1999
		Margny-les-compiegne	Francja	2004
		Monheim nad Renem	Niemcy	2005
		Offagna	Włochy	2014
7.	Nowy Staw	Wilster	Niemcy	1999
8.	Pelplin	Markt Teisnach	Niemcy	1995
		Grafling	Niemcy	2000
		Newcastle West	Irlandia	2007
		Molodiożnoje	Ukraina	2008
		Colletorto	Włochy	2013
9.	Pruszcz Gdański	Šiluetė	Litwa	2014
		Hofheim am Taunus	Niemcy	2012
10.	Puck	Stein	Niemcy	b/d
		Konz	Niemcy	b/d
11.	Reda	Waldbronn	Niemcy	1997
		Aviżenie	Litwa	1998



Rys. 5
Liczba partnerskich samorządów miast spoza rdzenia OM

12.	Rumia	Hultsfred	Szwecja	1996
		Święciany	Litwa	1996
13.	Tczew	Witten	Niemcy	1990
		Kursk	Rosja	1996
		Werder (Havel)	Niemcy	1998
		Lev hasharon	Izrael	1997
		Birżai	Litwa	1998
		Barking & Dagenham	Wielka Brytania	1999
		Beauvais	Francja	2005
		Iliczjewsk	Ukraina	2010
		Aizkraukle	Łotwa	2007
14.	Żukowo	Wendelstein	Niemcy	2001
		Saint-Junien	Francja	2001
		Balvi	Łotwa	2014



Rys. 6
Liczba umów partnerskich zawieranych przez miasta

Każde z 15 miast (gmin miejskich i miejsko-wiejskich) prowadzi z zagranicznymi samorządami współpracę w ramach miast partnerskich. Łącznie zawarte zostały 42 umowy tego rodzaju. Najwięcej, bo aż 9 (z czego 7 pozostaje aktywnych) zostało zawartych przez Tczew, 6 przez Malbork (wszystkie aktywne), 5 przez Pelplin (2 pozostają aktywne). Jak widać (rys. 5), zdecydowanie największa liczba umów partnerskich została zawarta z samorządami z Niemiec (16), o wiele mniej miast współpracuje natomiast z partnerami z Ukrainy, Litwy czy Francji (3). **Miasta zawierają co do zasady więcej porozumień niż gminy i powiaty, pojawiły się również nowe kierunki współpracy takie jak Francja,**

Włochy, Łotwa czy Szwecja.

Co ciekawe, pierwsze porozumienie partnerskie zostało zawarte już w 1990 roku (Tczew – Witten) i do tej pory pozostaje aktywne (rys. 6). Kolejne były zawierane od 1995 roku już z większą regularnością. Można jednak zauważyć, że połowa z nich została zawarta do roku 2001 (kiedy to zawarto aż 7 porozumień), co każe twierdzić, że miasta podchodzą obecnie do tej formy współpracy raczej ostrożnie, planując podejmowane działania.

Pozytywnie należy ocenić fakt, że zaledwie 7 z 43 zawartych umów jest nieaktywnych. W

ich ramach podejmowane były określone działania, ale współpraca została zawieszona (na przykład Rumia – Świąciany, Gniew – Castemassa). W przeważającej części współpraca w ramach pozostałych porozumień odbywa się w sposób regularny i corocznie organizowane są liczne wizyty, spotkania, wyjazdy. Inaczej niż przypadku gmin i powiatów, trudno na podstawie odpowiedzi wskazanych przez przedstawicieli urzędów wskazać nie tyle nawet dominujące obszary współpracy - niemal wszyscy bez wyjątku wskazują na edukację i kulturę, nieco mniej sport i turystykę, ile godne uwagi trendy i obszary. Warto zatem przeanalizować inną kwestię, a mianowicie to, kto bierze udział w inicjowanych działaniach. Ten aspekt współpracy międzynarodowej zdaje się być szczególnie interesujący dla jakościowej oceny współpracy. W odniesieniu niemal do wszystkich porozumień wskazywano, że mają one umożliwić wymianę mieszkańców, a w szczególności dzieci i młodzieży (zaledwie w odniesieniu do 6 porozumień pominięto ten aspekt współpracy). Jednak obok ogólnych stwierdzeń, właściwie nie precyzowano, przedstawiciele jakich zawodów i specjalizacji biorą, czy w założeniu – zgodnie ze strategią współpracy w ramach danego porozumienia – mają brać udział we współpracy inicjowanej przez samorządy. Zaledwie w przypadku siedmiu porozumień we wspólne inicjatywy byli włączani przedsiębiorcy lub rzemieślnicy, kilkakrotnie opisywano udział jednostek ochotniczej straży pożarnej, raz w spotkaniu z delegacją z miasta partnerskiego wzięli udział przedstawiciele służby zdrowia.

Miasta znacznie precyzyjniej definiują natomiast efekty współpracy podejmowanej w ramach umów partnerskich, obok „miękkich” efektów, wskazując również na jej wymierne korzyści (choć definiowane w różny sposób). W wyniku współpracy pomiędzy Helem a Hermeskeil przekazany został sprzęt pożarniczy dla OSP w Helu oraz sprzęt leczniczy dla szpitala w Helu. Warto również wskazać na powstanie Związku Wspierania Partnerstwa pomiędzy Wilster a Nowym Stawem z siedzibą w Wilster oraz powstanie w Wilster Izby Pamięci o Nowym Stawie. Współpraca między Gniewem a miastem Ostróg umożliwiła z kolei stworzenie systemu wymiany informacji między uczniami szkół obu gmin, a współpraca Lęborka i miasta Sokal - nawiązanie współpracy pomiędzy kilkoma przedsiębiorcami. Pruszcz Gdański oraz Šilutė zrealizowały razem kilka projektów w tym Projekt Craftland – Zachowanie dziedzictwa kulturowego Regionu Południowego Bałtyku oraz program staży w Niemczech dla urzędników z Pruszcza.

Pięć miast wskazało na członkostwo w międzynarodowych zrzeszeniach jednostek samorządu terytorialnego. Od września 2014 r. Nowy Dwór Gdański jest członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Miast Dobrego Życia Cittaslow. Bezpośrednia współpraca miast w tej organizacji dotyczy promocji, edukacji, kultury, sportu, infrastruktury, zagospodarowania przestrzennego oraz ochrony środowiska. Na etapie przystępowania do organizacji, przygotowano „raport życia miasta”, który podsunął szereg rozwiązań możliwych do

zastosowania, co znalazło swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych miasta. Lębork jest członkiem Stowarzyszenia Gmin RP „Euroregion Bałtyk” oraz Międzynarodowego Związku Hanzy, podobnie jak Malbork, zrzeszony jeszcze ponadto w Związku Miast Bałtyckich (UBC). Członkami UBC są również Reda, Krynica Morska oraz Pruszcz Gdański.

10 miast wskazywało na podejmowanie innych form współpracy międzynarodowej. Szczególną uwagę należy zwrócić na rozwiniętą sieć miast współpracujących z Lęborkiem, która obejmuje 7 partnerów: Agnone (Włochy), Kretinga (Litwa), Turda (Rumunia), Gummersbach (Niemcy), Stralsund (Niemcy), Mezőszilas (Węgry) oraz Wołkowysk (Białoruś) i regularne działania w ramach konkretnych partnerstw. Przedstawiciele władz miasta oraz urzędu w Pruszczu Gdańskim odbywają szczególnie dużo wizyt zagranicznych do miast takich jak Monachium, Bruksela, Cannes czy też w ramach współpracy z Gminą Vellinge oraz muzeum Foteviken. Jednostki podległe Urzędowi Miasta Reda, w szczególności szkoły, podejmują współpracę zagraniczną, która sprowadza się do wymiany młodzieżowej oraz realizowania wspólnych projektów, w szczególności o tematyce ekologicznej. Jedną ze szkół - Zespołowi Szkół nr 2 w Redzie, w ramach Programu Comenius udało się nawiązać współpracę z kilkoma państwami europejskimi, w tym między innymi z Turcją, Włochami, Portugalią, Niemcami, Holandią i Szkocją. Tczew prowadzi z kolei szczególnie rozwiniętą działalność w ramach projektów fi-

nansowanych ze środków Unii Europejskiej. Od 2006 roku miasto zrealizowało już 9 projektów, a realizacja dwóch ostatnich zakończyła się w 2014 roku.

Co trzeba zaznaczyć, współpraca Malborka oraz Lęborka z miastami partnerskimi została dostrzeżona na forum Rady Europy. Malborkowi przyznano kolejno: Honorowy Dyplom Rady Europy, Honorową Flagę Rady Europy oraz Honorową Odznakę Rady Europy, a Lębork został z kolei laureatem Dyplomu Rady Europy oraz Flagi Rady Europy.

4.5. Relacje międzynarodowe Gdańska, Gdyni i Sopotu

Współpraca Miasta Gdańska z miastami zagranicznymi koncentruje się na ośrodkach spełniających określone kryteria. Z jednej strony przy doborze partnerskich samorządów zwraca się szczególną uwagę na wspólne dziedzictwo kulturowe i historycznego, z drugiej natomiast - podobieństwa natury gospodarczej, naukowej i kulturalnej. Miastami partnerskimi i współpracującymi są Aarhus (Dania), Astana (Kazachstan), Barcelona (Hiszpania), Brema (Niemcy), Gandawa (Belgia), Helsingor (Dania) Kaliningrad (Rosja), Kalmar (Szwecja), Marsylia (Francja), Newcastle, Gateshead (Wielka Brytania), Nicea (Francja), Nowopołock, Połock (Białoruś), Odessa (Ukraina), Omsk (Rosja), Palermo (Włochy) Rotterdam (Holandia), Rouen (Francja), Sefton (Wielka Brytania), Sankt Petersburg (Ro-

sja), Szanghaj (Chiny) Turku (Finlandia), Wilno (Litwa), co razem daje liczbę 22 porozumień. Uwaga Gdańska jest zatem skierowana w stronę partnerów z krajów członkowskich Unii Europejskiej, z drugiej strony natomiast intencją miasta jest podtrzymywanie tradycyjnie dobrych kontaktów z miastami położonymi na terytorium państw byłego bloku wschodniego (w tym Rosji).

Historia nawiązywania współpracy zagranicznej przez Gdańsk sięga lat 1967 (Turku) oraz 1968 (Kalmar). Większość umów partnerskich, podobnie jak w przypadku Gdyni i Sopotu, została podpisana w latach 90. ubiegłego wieku. Na podstawie informacji o działaniach podejmowanych w ramach poszczególnych porozumień można stwierdzić, że 10 spośród wskazanych wcześniej porozumień pozostaje zawieszonych lub nieaktywnych (między innymi Aarhus, Astana, Nicea czy Rouen), natomiast do najbardziej aktywnych należy współpraca z Bremą, Odessą, Sefton oraz Sankt Petersburgiem. Analizując przebieg dotychczasowych kontaktów Gdańska z partnerami zagranicznymi, należy stwierdzić, że jednym z najważniejszych warunków owocnej współpracy jest utrzymanie regularnego kontaktu pomiędzy przedstawicielami różnych środowisk współpracujących ze sobą miast. Jako obszary współpracy prowadzonej w ramach miast partnerskich wskazano między innymi: tematy związane z ochroną środowiska, planowaniem strategicznym rozwoju miasta, wspieraniem przedsiębiorczości lokalnej, wdrażaniem nowych technologii, tworzeniem w mieście nowoczesnej infrastruktury, wymianę doświadczeń w kwestach zarządza-

nia miastem oraz podnoszenie kwalifikacji i korzystanie z doświadczeń krajów o ugruntowanym systemie demokratycznym, szczególnie ważne w kontekście wprowadzanych w Polsce reform.

Gdańsk przynależy obecnie do siedmiu związków i stowarzyszeń międzynarodowych. Są nimi: Stowarzyszenie Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregion Bałtyk, Eurocities, The European Network Of Science Centres And Museums, Międzynarodowy Związek Hanzy (MZH), Związek Miast Bałtyckich (UBC), Stowarzyszenie Eurob Europejski Szlak Gotyku Ceglanego oraz Europejskie Forum Na Rzecz Bezpieczeństwa w Miastach (European Forum For Urban Security - EFUS). Skala działalności w tego rodzaju organizacjach w sposób szczególny wyróżnia Gdańsk na tle innych samorządów. W Gdańsku znajduje się Sekretariat UBC, a po redukcji liczby komisji działających w ramach związku (z 12 do 7) miasto, podobnie zresztą jak Gdynia, ma szansę objąć przewodnictwo w którejś nich (*Cultural Cities, Inclusive and Healthy Cities, Planning Cities, Safe Citie, Smart and Prospering Cities, Sustainable Cities, Youthful Cities*). W ramach każdej ze wskazanych organizacji prowadzone są regularne działania (korespondencja, wizyty studyjne, prezentacje, konferencje, seminaria, warsztaty), realizowanych jest również szereg projektów (na przykład w ramach UBC czy też MZH). Obok sformalizowanej współpracy istotne znaczenie mają również kontakty nieformalne oraz wizyty polityków, dyplomatów, artystów.

Na podstawie przedstawionych danych

oraz wniosków można stwierdzić, że kierunki działalności miasta w ramach międzynarodowych zrzeszeń samorządów stanowią uzupełnienie współpracy w ramach miast partnerskich i współpracujących, a polityka Gdańska względem obszaru Morza Bałtyckiego jest prowadzona za pośrednictwem właśnie tych organizacji.

Miasto Gdynia współpracuje z partnerami zagranicznymi w ramach instytucji miast siostrzanych oraz miast zaprzyjaźnionych. Miastami siostrzanymi Gdyni są: Plymouth (Wielka Brytania), Kilonia (Niemcy), Aalborg (Dania), Kotka (Finlandia), Kristiansand (Norwegia), Karlskrona (Szwecja), Kłajpeda (Litwa), Baranowicze (Białoruś), Seattle (USA), Kaliningrad (Rosja), Liepaja (Łotwa), Kunda (Estonia), Haikou (Chiny). Formalna współpraca jest także prowadzona przez Gdynię w ramach instytucji miast zaprzyjaźnionych Rustavi (Gruzja) oraz Zhuhai (Chiny), jak również z dzielnicą Brooklyn (od roku 1991) oraz Związkiem Wybrzeża Opalowego – Dunkierka, Calais, Boulogne-sur-Mer. Kierunki i formy współpracy międzynarodowej Gdyni są zatem na tle innych samorządów najbardziej zdywersyfikowane. Łącznie zostało podpisanych 17 umów partnerskich. Co ciekawe, 4 umowy (Plymouth, Kilonia, Aalborg Kotka) zostały podpisane jeszcze przed rozpoczęciem transformacji ustrojowej (odpowiednio w latach: 1976, 1985, 1987, 1988), a większość spośród pozostałych – w latach 90. ubiegłego wieku. Umowy z miastami zaprzyjaźnionymi zostały podpisane w latach 2010 (Rustavi) oraz 2013 (Zhuhai). W ramach

12 umów podejmowane są regularne działania, 4 można określić jako zawieszane (Plymouth, Kristiansand, Baranowicze, Kunda), zupełnie nieaktywna pozostaje natomiast współpraca z dzielnicą Brooklyn. Obok dominujących obszarów (kultura, edukacja, turystyka), uwagę zwraca również nacisk położony na współpracę w dziedzinach gospodarki, a konkretnie: na przykład we współpracy z Kilonią - budownictwo komunalne i przemysł stoczniowy; z Karlskroną – komunikację i przemysł, z Kłajpedą - komunikację (morską i lądową) i organizację wspólnych spotkań przedstawicieli Izb Gospodarczych, z Liepaja - rozwój bezpośrednich kontaktów firm, instytucji gospodarczych, finansowych. Szczególnie zintensyfikowana jest współpraca z Karlskroną, Kilonią, Kłajpedą oraz z Kaliningradem.

Jako najważniejsze efekty prowadzonej współpracy można wskazać, obok organizacji licznych wydarzeń kulturalnych, gal, konferencji, wizyt, delegacji i wymian: otwarcie Punktu Informacji o Miastach Siostrzanych Gdyni (2008), realizację programu *Gdynia Business Week* (od 2009), organizację Igrzysk Miast Bliźniaczych (do 2013) czy też fundowanie w latach 2007 – 2017 przez Stowarzyszenie Plymouth-Gdynia Twinning Panel corocznej nagrody dla najlepszego gdyńskiego ucznia (znajomość języków obcych).

Gdynia jest członkiem Euroregionu Bałtyk, Stowarzyszenia Miast Laureatów Nagrody Europy – od 2002 roku (gdy Rada Europy przyznała Gdyni Nagrodę Europy), Związku Miast Bałtyckich oraz od 2013 r. – Cities

for Children. Szczególnie silnie należy podkreślić znaczenie działań Gdyni podejmowanych w strukturze UBC. Z kolei celem działalności w Cities for Children jest poprawa sytuacji dzieci i ich rodzin we własnym mieście, promowanie inicjatyw przyjaznych dla dzieci i młodzieży we własnym kraju i w Europie oraz czynne działanie w Sieci Europejskiej (European Network). Liczba delegacji zagranicznych przedstawicieli Gdyni w ramach działalności w UBC (35 od 2004 roku) świadczy o tym, że działania w tej organizacji stanowią jeden z priorytetów polityki zagranicznej miasta. Dla porównania, w tym samym czasie miało miejsce 9 delegacji zagranicznych w ramach Stowarzyszenia Miast Laureatów Nagrody Europy, 4 – Euroregionu Bałtyk i 2 – Cities for Children.

Poza opisanymi formami współpracy, Gdynia realizuje współpracę zagranicą poprzez współpracę z podmiotami takimi jak Komitet Regionów UE, Komisja Europejska UE, Rada Europy, Biuro Pomorskie w Chinach, obecnie Stowarzyszenie Pomorskie w Chinach oraz z pojedynczymi miastami, gdzie odbywają się konferencje i seminaria, wizyty studyjne. W latach 2004 – 2014: przedstawiciele władz i urzędu miasta wzięli udział w 357 delegacjach zagranicznych, Gdynia gościła natomiast 242 delegacje. W ich ramach odbyły się spotkania dotyczące między innymi wspólnie realizowanych programów, seminaria, debaty, sympozja, konferencje, fora, targi zagraniczne oraz wydarzenia promujące Gdynię i Pomorze za granicą.

Miasto Sopot zawarło 7 umów partner-

skich z zagranicznymi miastami: Karlshamn (Szwecja), Frankenthal i Ratzeburg (Niemcy), Naestved (Dania), Ashkelon (Izrael), Southend-on-Sea (Wielka Brytania), Peterhof (Rosja). Pierwsze kontakty z wybranymi miastami (Karlshamn, Frankenthal, Peterhof) zawiazano już w latach 1988-89, by w roku 1990 podpisać pierwsze porozumienia partnerskie. Można stwierdzić, że z każdym z miast poza Peterhof współpraca jest aktywna. Natomiast jeżeli chodzi o Ashkelon, miasta pozostają w kontakcie mailowym i listowym z racji niesprzyjających obecnie okoliczności politycznych do podejmowania innego rodzaju działań.

Jeżeli chodzi o obszary współpracy, są one podobne jak w przypadku pozostałych miast i tak na przykład współpraca z miastem Nestved w ostatnich 3 latach koncentrowała się wokół przedsięwzięć dotyczących kultury oraz współpracy i wymiany doświadczeń obu samorządów w zakresie rozwoju kultury oraz systemów edukacji dzieci i młodzieży, a z racji tego, że Karlshamn i Sopot to miasta znane z festiwali piosenki, ich współpraca ostatnimi laty koncentrowała się wokół wymiany doświadczeń przy organizowaniu wydarzeń kulturalnych. Wieloletnia współpraca Sopotu i Ratzeburga koncentruje się natomiast wokół tematu edukacji szkolnej oraz wymiany młodzieży. Angażowane są szkoły, kluby sportowe, zespoły artystyczne. Obok wymienionych obszarów współpracy należy wskazać współpracę z Frankenthal - miasta partnerskiego, z którym Sopot ma najsilniejsze związki i od lat 90-tych współpracuje w wielu obszarach. Obok tradycyjnej już współpracy w zakresie wymiany dzieci

i młodzieży, organizowania wspólnych przedsięwzięć kulturalnych i sportowych, rozwija się współpraca metropolitalna. Dzięki kontaktom partnerskim i dotychczasowej współpracy miast możliwe było organizowanie pierwszych rozmów, spotkań i wizyt studyjnych skierowanych do przedstawicieli GOM. Burmistrz Frankenthal, Theo Wieder, członek związku „Przyszłość Rhein-Neckar” zaproponował, aby oba regiony podpisały umowę o partnerstwie.

Sopot jest członkiem Stowarzyszenia Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregion Bałtyk oraz Związku Miast Bałtyckich (UBC). Jeżeli chodzi o inne formy współpracy międzynarodowej, miasto, oprócz projektów współfinansowanych z regionalnego i krajowych programów operacyjnych – realizuje również takie, których źródłem finansowania są programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej (dalej: EWT; na przykład Program dla Europy Środkowej, Południowy Bałtyk) czy programy Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa (dalej: EISP; na przykład program Litwa-Polska-Rosja), których specyfiką (i obligatoryjnym wymogiem) jest zaangażowanie podmiotów pochodzących z różnych państw w realizację wspólnego przedsięwzięcia. Projekty realizowane w ramach programów EWT oraz EISP skupiają wszystkich partnerów wokół jednego (najczęściej dość szeroko rozumianego) obszaru tematycznego, w ramach którego poszczególni partnerzy realizują swoje działania wynikające ze specyfiki lokalnych potrzeb i problemów. Przykładami takich szeroko pojętych obszarów tematycznych, w ramach których

miasto realizowało swoje projekty, mogą być: ochrona wód morskich, partnerstwo publiczno-prywatne, efektywność energetyczna, poprawa konkurencyjności oraz atrakcyjności miast i regionów, czy zmiany demograficzne (starzejące się społeczeństwo).

„Twardymi” rezultatami realizowanych projektów są między innymi: budowa jednego z wylotów wód potoków sopockich oraz budowa zbiornika retencyjnego na jednym z potoków w ramach projektu „Ochrona wód przybrzeżnych Bałtyku - NEFA BALT II” (EISP/Program Litwa-Polska-Rosja), modelowa termomodernizacja z wykorzystaniem ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII zabytkowego budynku szkoły muzycznej w Sopocie w ramach projektu „ENSURE - Oszczędności energii w obszarach miejskich poprzez rewaloryzację i nowe sposoby zaopatrzenia w energię” (Program Europa Środkowa) oraz ożywienie terenu parku zlokalizowanego wzdłuż potoku, znanego pod nazwą „Potok Haffnera” w ramach projektu „Urban Spaces – Enhancing the attractiveness and quality of the urban environment - Atrakcyjna przestrzeń miejska w Sopocie” (EWT/Program dla Europy Środkowej). Do rezultatów miękkich można zaliczyć na przykład: stworzenie systemu współpracy wolontariuszy z Domem Pomocy Społecznej w Sopocie – w ramach projektu „SENIOR CAPITAL” (EWT/Program dla Europy Środkowej), oraz systemu konsultacyjnego dotyczącego budownictwa mieszkalnego dla prywatnych właścicieli w ramach projektu „EPOurban - Integracja prywatnych właścicieli budynków mieszkalnych



Rys. 7
Relacje międzynarodowe gmin wiejskich



Rys. 8
Relacje międzynarodowe powiatów

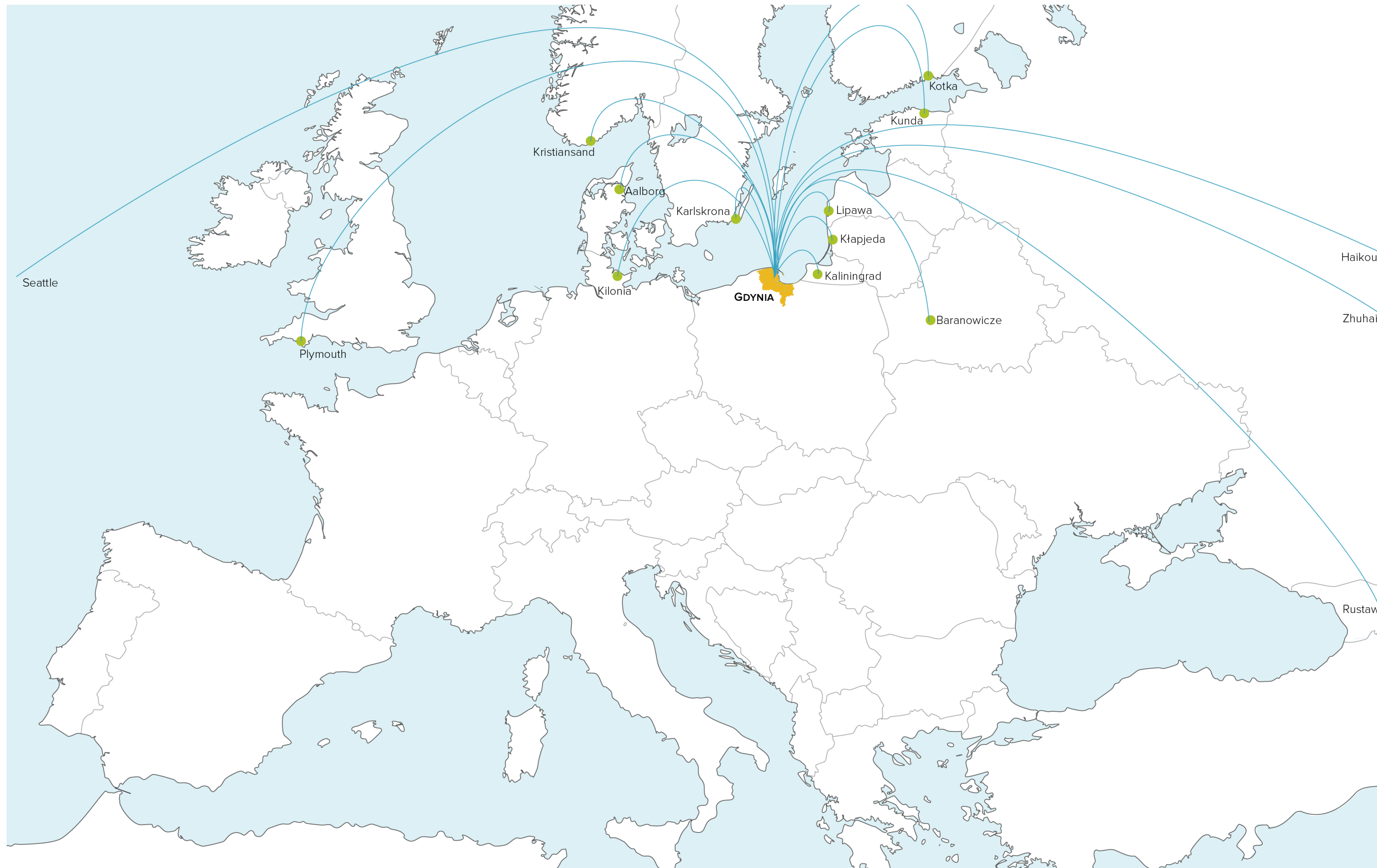


Rys. 9
*Relacje międzynarodowe miast spoza
 rdzenia OM*

Lev hasharon



Rys. 10
Relacje międzynarodowe Gdańska



Rys. 11
Relacje międzynarodowe Gdyni



Rys. 12
Relacje międzynarodowe Sopotu

w proces rewaloryzacji przestrzeni miejskiej” (Program Europa Środkowa) oraz przetestowanie alternatywnych metod oczyszczania wód kąpieliska z biomasy glonowej w ramach projektu „WAB – Wetlands, Algae and Biogas” (Program Południowy Bałtyk).

4.6. Podsumowanie

Głównymi kierunkami współpracy międzynarodowej gmin, powiatów i miast spoza rdzenia obszaru metropolitalnego są Niemcy, Ukraina i Rosja. Natomiast współpraca międzynarodowa Gdańska, Gdyni i Sopotu jest, co zrozumiałe, znacznie bardziej rozbudowana i obejmuje również kierunki wychodzące poza Europę. Co ciekawe, samorządy z obszaru metropolitalnego rzadko podejmują z własnej inicjatywy (poza Gdynią) współpracę z miastami z basenu Morza Bałtyckiego. Co prawda, w założeniu, „narzędziami” do realizowania polityki zagranicznej w tym obszarze mają być głównie Związek Miast Bałtyckich oraz Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion Bałtyk, niemniej jednak w ogólnym rozrachunku mniejsza część samorządów jest członkami tych organizacji. To niewątpliwie temat do dalszych analiz i podsumowań, a może przede wszystkim - pogłębionych rozmów z przedstawicielami władz samorządów.

Inaczej widzą swoją rolę we współpracy zagranicznej Gdańsk, a inaczej Gdynia. Pierwsze z miast za cel stawia sobie raczej politykę sytuującą je jako pomost pomiędzy wschodem a za-

chodem Europy, drugie natomiast prowadzi aktywną politykę w obszarze Morza Bałtyckiego, a także poza Starym Kontynentem.

Generalnie, relacje międzynarodowe samorządów opierają się w znacznej mierze na umowach partnerskich i działaniach podejmowanych w ramach konstrukcji gmin/miast/regionów partnerskich. Działania projektowe podejmowane są nie „zamiast”, ale „obok” współpracy prowadzonej na podstawie umów partnerskich. Najwcześniej współpracę międzynarodową podjęły miasta z rdzenia metropolii i w przeważającej większości przypadków jest ona utrzymywana. Samorządy wskazują głównie na „miękkie” efekty współpracy, chociaż pojawiają się także konkretne rezultaty. Co również należy ocenić pozytywnie, we współpracę w stosunkowo szerokim stopniu włączani są mieszkańcy i młodzież. Z drugiej jednak strony warto zastanowić się nad możliwością rozszerzenia współpracy na inne obszary i kategorie zadań publicznych wykonywanych przez samorządy – głównie na szczeblu gmin, powiatów i miast spoza rdzenia metropolii. Wydaje się, że o ile trudno o to, by analiza relacji międzynarodowych największych miast przyniosła zaskakujące rezultaty, o tyle szczególnie istotnym wnioskiem z badania jest wiedza odnosząca się do lokalnych liderów, którzy zajmują się współpracą międzynarodową w sposób najbardziej profesjonalny, regularny i długofalowy. Warto zastanowić się nad możliwościami wykorzystania tej wiedzy oraz doświadczeń także na potrzeby innych samorządów.

Wydaje się, że warto rozważyć kwestię

koordynacji polityki międzynarodowej prowadzonej przez samorządy z obszaru GOM. Wydaje się, że w tym kontekście szczególnie niewykorzystana jest działalność Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego i jego współpraca z licznymi zagranicznymi samorządami.

Analiza działań podejmowanych przez miasta, powiaty oraz gminy z OM w na arenie międzynarodowej pokazuje wysoką zdolność samorządów do współpracy. Na koniec zatem pozostaje zatem sformułować następujące pytanie: skoro tak dobrze potrafimy współpracować z zagranicznymi partnerami, to dlaczego często nie chcemy współpracować ze sobą na miejscu przy rozwiązywaniu lokalnych i regionalnych problemów?

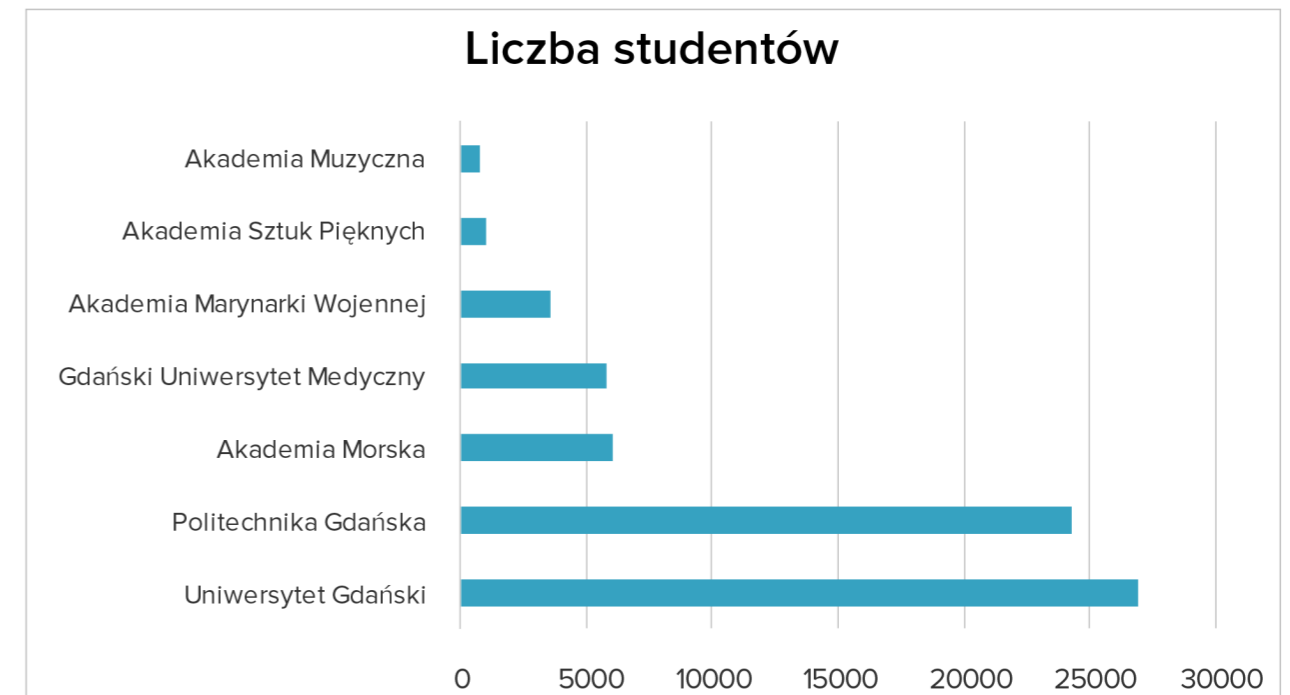
5. Relacje międzynarodowe uczelni

Nie da się przecenić znaczenia potencjału naukowego dla rozwoju metropolii. Wobec braku opracowań mających za cel dokonanie syntezy wniosków odnoszących się do relacji międzynarodowych uczelni, zdecydowano się przeprowadzić badanie mające na celu 1) weryfikację, jakimi informacjami (jeżeli chodzi o obszary i szczegółowość) odnoszącymi się do relacji międzynarodowych dysponują uczelnie; 2) dokonanie wstępnej analizy i pogrupowania danych. Najbardziej istotnymi danymi w kontekście relacji międzynarodowych uczelni są informacje o: liczbie studentów (a także pracowników naukowych) uczestniczących w programach wymiany zagranicznej oraz destynacji ich wyjazdów, zarówno jeżeli chodzi o studentów wyjeżdżających za granicę, jak i studentów z zagranicy studiujących w Polsce; projektach badawczych realizowanych w konsorcjach z zagranicznymi uczelniami; liczbie i destynacjach delegacji zagranicznych pracowników naukowych oraz studentów uczelni (udział w konferencjach, seminariach, sympozjach naukowych); zinstytucjonalizowanych formach współpracy międzynarodowej uczelni (realizowanych umowach i porozumieniach z zagranicznymi uczelniami).

Przeanalizowane zostały relacje międzynarodowe Uniwersytetu Gdańskiego (UG), Politechniki Gdańskiej (PG), Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (GUMed), Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku (ASP), Akademii

Wychowania Fizycznego i Sportu im. Jędrzeja Śniadeckiego w Gdańsku (AWFiS), Akademii Muzycznej im. Stanisława Moniuszki w Gdańsku (AMuz), Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni (AMW) oraz Akademii Morskiej w Gdyni (AM). Wszystkie uczelnie odpowiedziały na zapytania w sprawie udostępnienia danych i potwierdziły, że dysponują wskazanymi wcześniej informacjami, które wymagają jednak odpowiedniej kontekstualizacji.

Dane o współpracy międzynarodowej są bardzo obszerne i odnoszą się do wielu aspektów współpracy. Sam GUMed realizuje 13 projektów badawczych we współpracy z zagranicznymi partnerami, a dla tej tylko uczelni można za rok 2014 wskazać 92 uczelnie, z którymi prowadzona jest wymiana studentów i pracowników. Pracownicy GUMed w roku 2014 wzięli też udział w 320 delegacjach (konsultacjach, seminariach, konferencjach naukowych). Akademia Muzyczna ma podpisanych 7 umów partnerskich z zagranicznymi uczelniami, współpracuje także z krajami Europy Środkowej w ramach programu CEEPUS (*Central European Exchange Program for University Studies*). Przedstawiciele AMW wzięli czynny udział w pracach i posiedzeniach Grup Roboczych i Komitetów Naukowych takich jak: NATO Underwater Working Group, NATO Shipping Working Group, Submarine Escape and Rescue Working Group czy też NATO Mine Warfare Working Group. Uczelnie uczestniczą również w programach wymiany Erasmus Plus, które dają możliwość wyjazdu za granicę setkom



Rys. 13

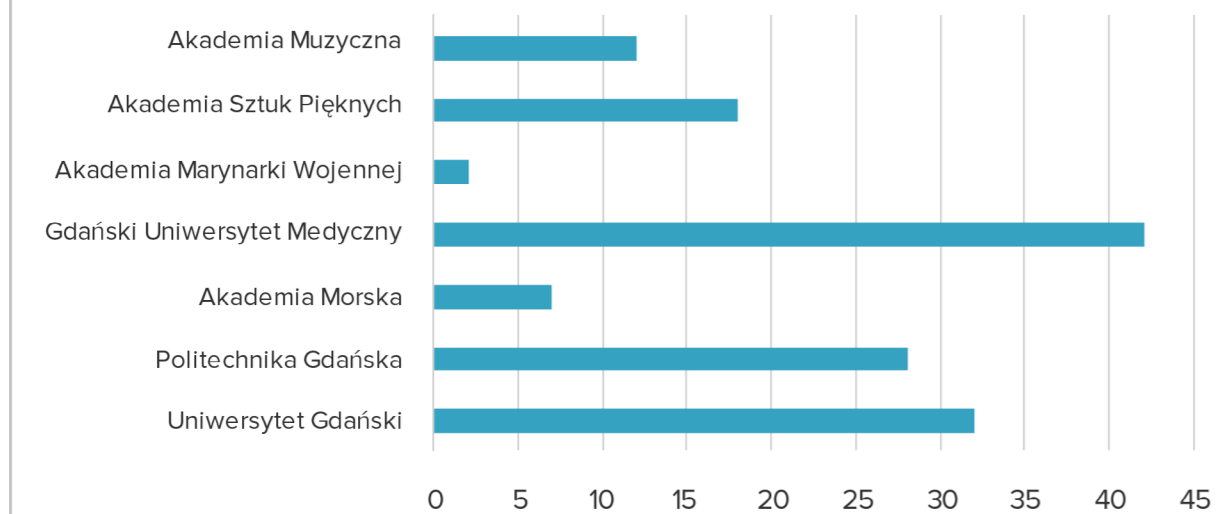
Liczba studentów

studentów (w samej AM w latach 2011-2014 udział w wymianach wzięło 239 studentów). Na potrzeby współpracy międzyuczelnianej w ramach tego programu zostało przez uczelnie z obszaru OM podpisanych kilkaset umów partnerskich.

Kierunki polityki prowadzonej przez uczelnie w znacznej mierze wyznaczają strategie uczelni. Dokumenty takie zostały opracowane dla UG (Strategia Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego do roku 2020), GUMed (Gdański

Uniwersytet Medyczny. Kierunki Rozwoju Uczelni do roku 2015), PG (Podstawowe cele i zadania strategiczne rozwoju Politechniki Gdańskiej), AM (Strategia Rozwoju Akademii Morskiej) oraz dla AMW (Misja, wizja i strategia rozwoju AMW na lata 2011 – 2020). Zgodnie z dokumentem opracowanym dla UG, jednym z elementów przyszłej wizji uczelni jest „wzmocnienie potencjału rzeczowego i kapitału intelektualnego będzie się odbywało w ramach coraz intensywniejszych powiązań z partnerami zagranicznymi i krajowymi”. W Strategii AMW jako

Liczba krajów, z których pochodzą studenci zagraniczni



Rys. 14

Liczba krajów, z których pochodzą studenci zagraniczni

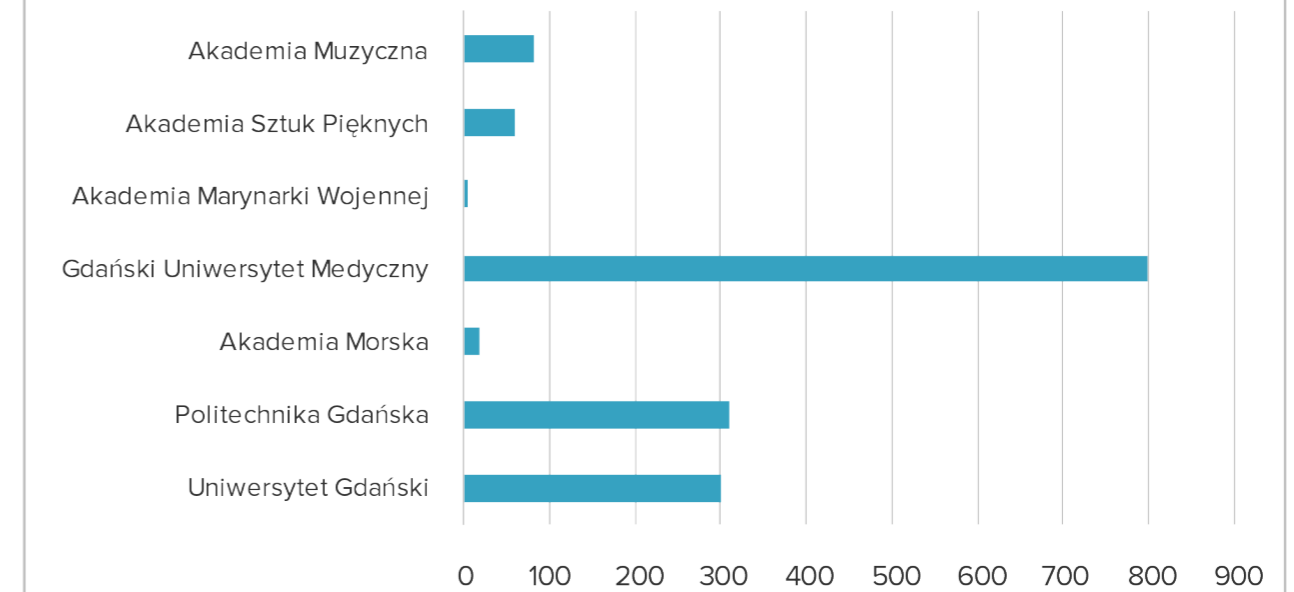
cel operacyjny wskazano „zintensyfikowanie współpracy krajowej i międzynarodowej wraz z podniesieniem pozycji i prestiżu Uczelni oraz zwiększenie udziału nauczycieli akademickich w wymianie międzynarodowej i stażach krajowych”. Z kolei z informacji udostępnianych przez Akademię Sztuk Pięknych wynika, że umiędzynarodowienie stanowi jeden z najważniejszych punktów strategii rozwoju uczelni, czego wynikiem jest między innymi systematyczne, coroczne zwiększanie mobilności studentów. Potrzeba rozwijania współpracy z partnerami z zagranicy jest zatem wyraźnie dostrzegana przez uczelnie, o czym świadczą również szerokie informowanie

o niej na większości stron internetowych uczelni.

Uczelnią o największej liczbie studentów w OM jest Uniwersytet Gdański, niewiele mniej studentów kształci się na Politechnice Gdańskiej, kolejną grupę uczelni stanowią: Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu. Odrębnie należy traktować Akademię Sztuk Pięknych oraz Akademię Muzyczną (rys. 13).

Wydaje się, że dane o liczbie zagranicznych studentów kształcących się na poszczegól-

Liczba studentów zagranicznych



Rys. 15

Liczba studentów zagranicznych

nych uczelniach należy nie tyle porównywać (ze względu na inny charakter kształcenia na poszczególnych uczelniach), ile traktować raczej jako źródło informacji i odnosić do uczelni o podobnych profilach w innych miastach (rys. 14).

Największa liczba zagranicznych studentów GUMed ma obywatelstwo szwedzkie (423),

saudyjskie (96), kanadyjskie (31) oraz indyjskie (24). Studenci zagraniczni na UG pochodzą najczęściej z Ukrainy - 83, z Białorusi - 72, z Rosji - 43 oraz z Chin - 28. Na PG 60 studentów pochodzi z Hiszpanii, 56 z Chin, 28 z Rosji a 33 z Ukrainy. Na AM zdecydowanie najliczniejsi z zagranicznych studentów są Chińczycy, skąd pochodzi 52 studentów (rys. 15).

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot w sieci europejskich metropolii

Aneks nr 1 do Raportu – Identyfikacja obszaru metropolitalnego Gdańska w badaniu OECD „Metropolitan eXplorer”

Gdańsk zidentyfikowany został jako jeden z 275 obszarów metropolitalnych państw członkowskich OECD (*Uwaga: liczba ta obejmuje także metropolie spoza terenu Europy*):

- 125. miejsce pod względem liczby ludności – 1 091 850 osób (2010)
- 77. miejsce pod względem procentowego udziału w populacji kraju – 2,86% (2010)
- 77. miejsce pod względem wzrostu liczby ludności w latach 2000-2010 – 0,25%
- 154. miejsce pod względem gęstości zaludnienia – 417,42 os./km² (2010)
- 142. miejsce pod względem liczby ludności w rdzeniu – 704 838 osób (2010)
- 83. miejsce pod względem liczby ludności poza rdzeniem – 387012 osób (2010)
- 137. miejsce pod względem powierzchni – 2615,68 km² (2010)
- 63. miejsce pod względem procentowego udziału powierzchni w ogólnej powierzchni kraju – 0,84% (2010)
- 167. miejsce pod względem powierzchni obszaru zurbanizowanego – 217,88 km² (2006)
- 211. miejsce pod względem udziału powierzchni obszaru zurbanizowanego w ogólnej powierzchni obszaru metropolitalnego – 8,33% (2006)
- 83. miejsce pod względem przyrostu powierzchni obszarów zurbanizowanych w l. 2000-2006 – 0,77%
- 58. miejsce pod względem ilości powierzchni zielonych na osobę – 679,85 m² (2010)
- 176. miejsce pod względem wartości PKB – 22350,34 mln USD (2010)
- 27. miejsce pod względem procentowego wzrostu wartości PKB w l. 2000-2010 – 3,58% (2010)
- 72. miejsce pod względem udziału wartości PKB w ogólnej wartości PKB kraju – 3,37% (2010)
- 228. miejsce pod względem wartości PKB na osobę – 20470,16 USD (2010)

- 21. miejsce pod względem wzrostu wartości PKB na osobę w l. 2000-2010 - 3,32%
- 216. miejsce pod względem wydajności pracy (PKB przez liczbę pracujących) – 54627,62 USD (2010)
- 70. miejsce pod względem wzrostu wydajności pracy w l. 2000-2010 – 1,40%
- 182. miejsce pod względem wielkości emisji CO₂ na osobę – 5,60 ton (2010)
- 76. miejsce pod względem wielkości udziału emisji CO₂ z przemysłu energetycznego w ogólnej wielkości emisji CO₂ w obszarze metropolitalnym – 30,97% (2010)
- 214. miejsce pod względem wielkości udziału emisji CO₂ z transportu w ogólnej wielkości emisji CO₂ w obszarze metropolitalnym – 17,04% (2010)
- 110. miejsce pod względem wielkości emisji CO₂ z przemysłu energetycznego na osobę – 1,73 ton (2010)
- 242. miejsce pod względem wielkości emisji CO₂ z transportu na osobę – 0,95 ton (2010)
- 172. miejsce pod względem poziomu zanieczyszczenia powietrza – 14,3 µg/m³ (2010)
- 146. miejsce pod względem wielkości zatrudnienia – 409140 osób (2010)
- 79. miejsce pod względem udziału wielkości zatrudnienia w ogólnej wielkości zatrudnienia kraju – 2,56% (2010)
- 49. miejsce pod względem wzrostu wielkości zatrudnienia w l. 2000-2010 – 2,15%
- 120. miejsce pod względem liczby osób bezrobotnych – 42062 osób (2010)
- 79. miejsce pod względem udziału wielkości bezrobocia w ogólnej wielkości bezrobocia w kraju – 2,48% (2010)
- 263. miejsce pod względem wzrostu bezrobocia w l. 2000-2010 - -4,75%
- 143. miejsce pod względem wielkości siły roboczej – 451202 osoby (2010)
- 112. miejsce pod względem wzrostu wielkości siły roboczej w l. 2000-2010- 1,23%
- Brak danych na temat wniosków patentowych z obszaru metropolitalnego
- 185. miejsce pod względem wielkości koncentracji ludności w obszarze rdzeniowym – 64,55% (2010)
- 36. miejsce pod względem wielkości wskaźnika rozlewania się miast (sprawl index) – 3,28% (2006)

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot w sieci europejskich metropolii

Aneks nr 2 do Raportu – Identyfikacja miast Obszaru Metropolitalnego w biuletynie Union of the Baltic Cities wraz z kontekstem ich występowania

Uwaga: Kolorem szarym zaznaczono biuletyny, których zakres czasowy wykracza poza ogólne ramy przyjęte dla całości opracowania (2004-2014/2015)

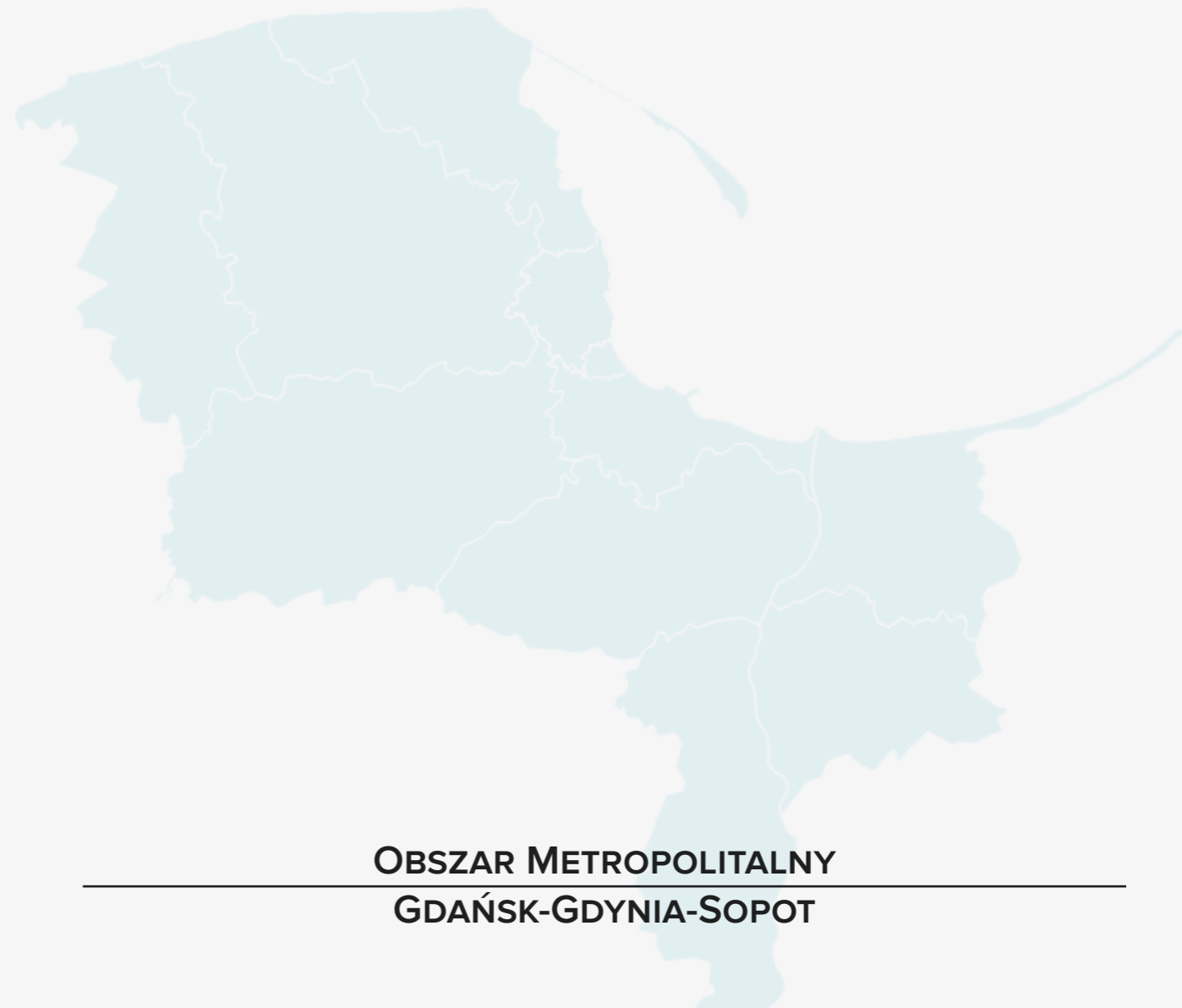
The UBC Bulletin 2/14 Smart Baltic City Landscape	2014	http://www.ubc.net/link,3112.html	Wdrażanie systemu TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie; artykuł o ECS w Gdańsku; modernizacja transportu miejskiego w Gdyni (e-biuro, nowa generacja trolejbusów)
The UBC Bulletin 1/14 Town Twinning in the Baltic Sea	2014	http://www.ubc.net/link,2972.html	Polska wymieni doświadczenia z Rosją w związku z odbyciem m.in. w Gdańsku UEFA 2012 i przygotowaniem do FIFA 2018; Gdynia jako miasto partnerskie - różne aspekty; Straż Miejska w Gdańsku oraz Investitionsbank Schleswig-Holstein przystępują do projektu "Building urban safety through citizens participation (Citizens for Safety)"; nowy sezon w PFB; aktywność sportowa w zimie na Wybrzeżu; Gdynia miastem współpracującym z Karlskroną
The UBC Bulletin 2/13 How to develop and keep an attractive city	2013	http://www.ubc.net/link,2540.html	Rozmiary i wskaźniki dotyczące inwestycji miejskich w Gdańsku; rozwój przestrzenny (centrum) Pruszcza Gdańskiego; udział Gdyni w BYPAD (bezpieczna droga do szkoły); kierunki rozwoju w planowaniu przestrzennym w Gdyni
The UBC Bulletin 1/13 Education through Culture	2013	http://www.ubc.net/link,2464.html	Multikulturowość w Gdańsku; Gdynia wiodącym miastem na drodze edukacji w kierunku aktorskim (teatralnym); kampania „Gdynia in motion” w kwietniu 2013.
The UBC Bulletin 2/12 Youth prospects and participation	2012	http://www.ubc.net/link,2008.html	Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska; projekt „Active Gdynia” i jego postępy; Gdańsk przystępuje do projektu URBACT-u dot. zatrudnienia młodzieży.
The UBC Bulletin 1/12 Welfare and health promotion	2012	http://www.ubc.net/link,1094.html	Gdańsk uruchamia program „6-10-14 for Health”; innowacje wprowadzane w Gdyni na polu opieki społecznej; draft o MOPSie w Sopocie

The UBC Bulletin 2/11 Making the Baltic Sea cities safe	2011	http://www.ubc.net/link,989.html	UEFA EURO 2012 w Gdańsku
The UBC Bulletin 1/11 Building on the past, heading for the future	2011	http://www.ubc.net/download/2012_03/3257.pdf	Opis rozwoju Pruszcza Gdańskiego; plany dot. budowy ECS;
The UBC Bulletin 2/10 Gender Equality in the Baltic Sea Cities	2010	http://www.ubc.net/download/2012_03/3258.pdf	Gdańsk miastem gdzie implementowany jest program dot. przemocy wobec kobiet; wzmianki o Gdyni dot. Bezpiecznej drogi do szkoły
The UBC Bulletin 1/10 The Baltic Sea Region as a tourist destination area	2010	http://www.ubc.net/download/2012_03/3259.pdf	Omówienie trójmiejskiej Karty Turysty; prezentacja Gdyni w biuletynie (podstawowe informacje z każdej dziedziny); informacja o Gdańsku, który przystąpił do turystycznego projektu „Miasta miłości - Gdańsk, Weimar, Werona”; Gdynia jako przykład miasta, które działa w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa w obszarach nadal nie przekształconych w strefy wyłącznie dla pieszych (prezentacja miejsc, artykuł w związku z Europejską Kartą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)
The UBC Bulletin 2/09 Beyond the crisis - cities' ideas for recovery	2009	http://www.ubc.net/download/2012_03/3260.pdf	Gdańsk jako miasto, które uniknęło w danym roku recesji - nowe inwestycje; prezentacja Pruszcza Gdańskiego; Gdynia jako miasto, które po podpisaniu Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zobowiązało się do różnych działań, m.in. zmniejszenia o 20% liczby wypadków drogowych i w związku z tym powołało specjalną komisję; wzmianka o TRISTAR, nad którym prace ruszyły w 2002 r.
The UBC Bulletin 1/09 Baltic Cities' Role on the implementation of the EU Strategy for the Baltic Sea Region	2009	http://www.ubc.net/download/2012_03/3266.pdf	Gdańsk konsekwentnie realizuje strategię zrównoważonego rozwoju, w której główną rolę odgrywa gospodarka oparta na wiedzy; opis specyficznej roli Gdyni jako miasta wybrzeża wobec celów strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego; prezentacja Gdańska jako części metropolii (Gdańsk Metropolis) w kontekście kandydatury miasta na Europejską Stolicę Kultury.

The UBC Bulletin 2/08 Cities towards the New European Maritime Policy	2008	http://www.ubc.net/download/2014_02/6659.pdf	Artykuł o gdańskim porcie i jego znaczeniu
The UBC Bulletin 1/07 Culture as a driving force for municipal development	2007	http://www.ubc.net/download/2012_03/3262.pdf	Gdańsk kandydatem do uzyskania tytułu Europejskiej Stolicy Kultury 2016; plany budowy ECS
The UBC Bulletin 2/06 Baltic Sea Cities in Brussels	2006	http://www.ubc.net/download/2012_03/3263.pdf	Gdynia przedstawiona jako wiodąca polska aglomeracja stwarzająca warunki dla biznesmenów i inwestorów
The UBC Bulletin 1/06 Energy in the Baltic Sea Region	2006	http://www.ubc.net/download/2012_03/3264.pdf	Opisana modernizacja kotłowni węglowej w elektrociepłownię zasilaną gazem (GPEC); Miasto Gdańsk partnerem projektu SUSTAINMENT; konferencja LITTORAL 2006 w Gdańsku; obchody 80. urodzin Gdyni; spotkanie „Active Living” w Gdyni; start programu BUSTRIP w Gdyni
The UBC Bulletin 2/05 Cities and Competitiveness	2005	http://www.ubc.net/download/2012_03/3265.pdf	Gdańsk jako atrakcyjna przestrzeń rozwoju, wskazanie na walory;
The UBC Bulletin 1/05 Logistic Corridors in the Baltic Sea Region	2005	http://www.ubc.net/download/2012_03/3290.pdf	Informacja o nowym terminalu promowym w porcie w Gdyni - jako projekcie SEBTrans-Link Gdyni i VÄXJÖ, obsługującym korytarz transportowy Północ-Południe; budowa nowego terminalu kontenerowego DCT w Gdańsku
The UBC Bulletin 2/04 Education through Sport	2004	http://www.ubc.net/download/2012_03/3291.pdf	Gdynia uczestniczy w projekcie edukacji przez sport, który to projekt odbywa się pod patronatem UBC; prezentacja gdańskiego MOKF-u
The UBC Bulletin 1/04 EU enlargement in the Baltic Sea Region	2004	http://www.ubc.net/download/2014_01/6262.pdf	„Innowacyjna Gdynia”, rozwój Gdyni w kontekście poszerzenia UE

The UBC Bulletin 2/03 Baltic Sea Wave - Business Development in the New Europe	2003	http://www.ubc.net/download/2014_01/6346.pdf	Prezentacja Gdyni jako „smart” miasta, jako znaczącego ośrodka handlowego i przemysłowego. Zauważono, że 30% dorosłych jest zatrudnionych w sektorze „morskim”, co jest naturalną konsekwencją położenia geograficznego miasta. Kolejny jest sektor technologii będący podstawą rozwoju miasta; Pruszcz Gdański - jako przyjazny dla nowych inwestycji
The UBC Bulletin 1/03 Cities Without Limits	2003	http://www.ubc.net/download/2012_03/3292.pdf	Działania Gdańska i Gdyni mające na celu zagwarantowanie równych praw osobom niepełnosprawnym i mniejszościom.
The UBC Bulletin 2/02 Governance in Baltic Cities	2002	http://www.ubc.net/download/2013_12/6119.pdf	Rozwój technologii informacyjnej w Urzędzie Miejskim w Gdańsku (system RATUSZ)
The UBC Bulletin 1/02 Transport in Baltic Cities	2002	http://www.ubc.net/download/2013_12/6117.pdf	Ogólny opis transportu publicznego w Gdańsku; omówienie rozwoju infrastruktury drogowej w Gdyni
The UBC Bulletin 2/01 Social Justice in the Baltic Sea Region	2001	http://www.ubc.net/download/2014_01/6621.pdf	Biuro porad obywatelskich otwarte w Gdyni; powódź w Gdańsku
The UBC Bulletin 1/01 Youth in the Baltic Sea Region	2001	http://www.ubc.net/download/2013_12/6116.pdf	Szkolenie dla liderów organizacji młodzieżowych w Gdyni, projekt SUFA w Sopocie; seminarium nt. „waterfrontów” w Gdańsku, domknięcie „Bałtyckiego Pierścienia Miast Partnerskich Gdyni”
The UBC Bulletin 3/00 Culture in Baltic Cities	2000	http://www.ubc.net/download/2014_01/6577.pdf	Gdańsk i Gdynia wzmiankowane w kontekście odbywających się w ostatnim czasie (rok 2000) wydarzeń kulturalnych
The UBC Bulletin 2/00 Urban planning in Baltic Cities	2000	http://www.ubc.net/download/2013_12/6118.pdf	Udział Gdyni w projekcie finansowanym z funduszy Phare CBC i InterReg IIC w projekcie tytułowanym w raporcie „Waterfront Urban Development” w sieci miast bałtyckich; program publicznych debat w Gdańsku rozwijany od końca 1998 roku w procesie tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego dzielnic (jako przejaw partycypacji społecznej w mieście)

The UBC Bulletin 1/00 Tourism in Baltic Cities	2000	http://www.ubc.net/download/2014_02/6666.pdf	Wskazanie na Gdańsk jako miasto z wielkim bagażem historii.
The UBC Bulletin 2/99 EU Enlargement - the Role of Cities	1999	http://www.ubc.net/download/2014_01/6578.pdf	Gdynia wzmiankowana w kontekście realizacji wielu projektów przed przystąpieniem do UE.
The UBC Bulletin 1/99 Local Agenda 21 in Baltic Cities	1999	http://www.ubc.net/download/2014_01/6567.pdf	Gdynia otwiera szeroki projekt dot. ochrony środowiska, w ramach wydanego w 1994 strategicznego planu dostosowującego ją do unijnego programu Agenda 21
The UBC Bulletin 2/98 Education in Baltic cities	1998	http://www.ubc.net/download/2014_01/6500.pdf	Warsztaty edukacji europejskiej przed przystąpieniem Polski do UE zorganizowane w Gdyni
The UBC Bulletin 1/98 Baltic cities business cooperation	1998	http://www.ubc.net/download/2014_02/6667.pdf	Gdańsk jest miastem, w którym znajdują się siedziby międzynarodowych organizacji zrzeszających miasta bałtyckie (UBC, VASAB), a także gdzie znajdują się placówki bałtyckich miast.
The UBC Bulletin 3/97 Cooperation in the Baltic Sea Region	1997	http://www.ubc.net/download/2014_01/6501.pdf	Gdynia miastem ściśle nastawionym na współpracę w BSR (z wyliczeniem przykładowych projektów),
The UBC Bulletin 2/97 Cooperation with the EU	1997	http://www.ubc.net/download/2014_01/6499.pdf	Gdańsk i Gdynia w przygotowaniach przed przystąpieniem Polski do UE (<i>Gdansk has always been european city</i>)
The UBC Bulletin 1/97 UBC and information society	1997	http://www.ubc.net/download/2014_01/6498.pdf	Uruchomienie strony internetowej Miasta Gdańska; konferencja o współpracy bałtyckiej w ramach obchodów 1000-lecia Gdańska; Gdynia jako „bałtycki most” (połączenie do Karlskrony), a także połączenie lądowe drogą E-77 (nawiązującą do tradycji Bursztynowego Szlaku)
The UBC Bulletin 2/96 UBC Today	1996	http://www.ubc.net/download/2014_01/6349.pdf	Kooperacja siostrzana miast: Gdańska i Kalmaru,



OBSZAR METROPOLITALNY GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT

W SIECI EUROPEJSKICH METROPOLII

