

Metropolizacja: Gdańsk nie jest samotną wyspą

Zasadniczą cechą globalnej gospodarki, do której Polska przystąpiła po 1990 roku, jest silna konkurencja między poszczególnymi aktorami światowej sceny. Konkuruje ze sobą przedsiębiorstwa, regiony, miasta i państwa, a nawet bloki państw, jak na przykład Unia Europejska ze Stanami Zjednoczonymi. Konkurencja i umiędzynarodowienie gospodarki światowej powodują konieczność metropolizacji miast, ponieważ tylko duże i sprawne zespoły miejskie są w stanie spełnić wymagania współczesnej gospodarki. Czy Gdańsk jest w stanie sprostać tym wyzwaniom?

Szanse i wyzwania globalizacji

Według wielu obserwatorów około roku 1990 znaczna część świata wkroczyła w epokę przemysłową, której zasadniczą

cechą jest związanie produkcji i wzrostu ekonomicznego z rozwojem wiedzy, obejmującej – poprzez przetwarzanie informacji – wszystkie dziedziny aktywności ekonomicznej. Ciężar gospodarki przesuwają się z produkcji dóbr na świadczenie usług, a zmniejszenie roli zawodu rolnika poprzedza jedynie schyłek zawodów produkcyjnych w przemyśle. Dodatkowo nowa gospodarka wymaga zawodów o dużym ładunku wiedzy i informacji, ponieważ zatrudnienie techników, specjalistów w zakresie zarządzania, badaczy i tak dalej wzrasta szybciej niż w wypadku przedstawicieli pozostałych zawodów¹.

Inną cechą podkreślającą procesy globalizacji jest rozwój ponadnarodowych korporacji, rozprzestrzeniających się w skali światowej wskutek bezpośrednich inwestycji. Decyzje podejmowane w oddalonych centralach ponadnarodowych korporacji oddziałują na poszczególne regiony, w których lokują one swoje filie. Zmienia się też model zarządzania przedsiębiorstwem i organizacja pracy. Nastąpiło odejście od sztywnej organizacji pracy, charakterystycznej dla modelu „fordowskiego”, do organizacji elastycznej (model „toyoty”). Istotą tej zmiany jest przejście od pionowej biurokracji do firmy zorganizowanej poziomo. Cała praca oscyluje wokół procesu, a nie zadania. Proces zarządzania dokonuje się w grupie, a zadowolenie klienta jest podstawowym miernikiem oceny pracy. Następuje więc maksymalizacja kontaktów z dostawcami i klientami. W celu minimalizowania kosztów wytwarzania, produkcję wielu towarów przenosi się tam, gdzie liczy się na obniżkę kosztów przy utrzymaniu tej samej jakości produktu. Tworzone filie lub firmy kooperujące są podstawą powstawania wszelkiego rodzaju sieci².

Jak pisał hiszpański znawca tej problematyki Manuel Castells, pierwotna jednostka organizacji gospodarczej (przedsiębiorstwo) nie jest podmiotem ani indywidualnym, ani rodzin-

nym, ani zbiorowym (klasa, państwo). Jednostką jest sieć składająca się ze zróżnicowanych podmiotów organizacyjnych, które stale zmieniają się w ciągłym procesie adaptacji do środowiska i struktury rynku”³.

Aby osiągnąć efekt synergii, niezbędna jest efektywna sieć informacji i komunikacji, przekazująca wiedzę między ośrodkami decyzyjnymi i badawczymi. Firmy strzegą swoich innowacji przed konkurencją, a jednocześnie współpracują ze sobą poprzez konferencje naukowe, publikacje, kontakty badaczy i tym podobne. Instytucje bankowe, firmy hotelowe i wiele innych tworzą sieć banków czy hoteli operujących na tym samym rynku i powiązanych, często horyzontalnie, przez różne porozumienia, a jednocześnie wykonują funkcje kierownicze w stosunku do swoich filii i agencji⁴. Tworzące się sieci firm, opartych na wiedzy i wzajemnie powiązanych porozumieniami kooperacyjnymi, aliansami technologicznymi, finansowymi i handlowymi są zlokalizowane w wielkich aglomeracjach miejskich. Miasta są niezbędne dla funkcjonowania przedsiębiorstw, ponieważ znajdują się w nich różne rodzaje usług, instytucje międzynarodowe, uniwersytety, instytuty badawcze, atrakcje turystyczne i kulturalne, porty lotnicze i tak dalej⁵.

W ten sposób wielkie miasta, tworząc metropolie, przejmują funkcje kierownicze w zarządzaniu przedsiębiorstwami międzynarodowymi i stają się – obok wielkich korporacji – najważniejszym nośnikiem globalizacji. Metropolie – zgodnie z definicjami zawartymi w literaturze przedmiotu – to aglomeracje miejskie liczące co najmniej pół miliona mieszkańców. Ale kryterium liczby ludności, choć ważne, nie jest jedynym i wystarczającym do zdefiniowania metropolii. Miasto-metropolia powinno się również odznaczać innymi cechami – na przykład przyjmować pochodzące z zagranicy czynniki pro-

dukcji, inwestycje, siłę roboczą oraz towary i usługi. Powinny być w nim zlokalizowane firmy zagraniczne, siedziby i filie przedsiębiorstw międzynarodowych, banków, instytucje pozarządowe, naukowe i oświatowe, uniwersytety o znacznym udziale cudzoziemskich studentów, a także placówki dyplomatyczne i konsularne.

Metropolia eksportuje czynniki produkcji: przedsiębiorstwa, banki i inne instytucje społeczno-gospodarcze, kulturalne i naukowe, a przy tym jest bezpośrednio połączona siecią transportu i komunikacji – systemem autostrad, szybkich kolei i lotnisk międzynarodowych – z zagranicą. Zespół metropolitalny cechuje się intensywną komunikacją z zagranicą poprzez internet, ruch pocztowy, telekomunikacyjny i turystyczny, a także rozwiniętym sektorem usług nastawionych na obsługę zagranicznych klientów – musi posiadać centra kongresowe i wystawiennicze, luksusowe hotele, szkoły międzynarodowe, wysokiej jakości pomieszczenia biurowe, międzynarodowe kancelarie prawnicze, międzynarodowe instytucje naukowe. W metropolii regularnie organizowane są międzynarodowe spotkania: kongresy, wystawy, festiwale, imprezy sportowe i artystyczne z udziałem gości zagranicznych. Powinny się w niej także znajdować siedziby środków masowego przekazu o zasięgu ponadregionalnym i ponadkrajowym (gazety, radio, telewizja, magazyny) oraz instytucje krajowe i regionalne zajmujące się relacjami zagranicznymi i cieszące się międzynarodową renomą, takie jak stowarzyszenia, kluby sportowe i tym podobne. Ponadto metropolia poprzez miejskie i regionalne instytucje publiczne lub prywatne uprawia – za pośrednictwem własnych przedstawicielstw w innych miastach za granicą – paradyplomację (służą temu również członkostwa w organizacjach międzynarodowych).

Umiejdzynarodowienie gospodarki powoduje między innymi powstanie nowych relacji między miastami-metropoliami. O ile dawniej miasta rozwijały się we względnie zamkniętej przestrzeni regionalnej o dominujących powiązaniach wewnętrznych, o tyle obecnie są uczestnikami konkurującej gospodarki globalnej i funkcjonują w sieci⁶. Ta sieć to zbiór wzajemnie ze sobą połączonych pewnymi więzami miejsc położonych w przestrzeni. Światową sieć tworzą metropolie globalne, takie jak Nowy Jork, Tokio, Londyn i Paryż. Europejską sieć metropolitalną tworzą Londyn, Paryż, Bruksela, Frankfurt, Mediolan i kilka innych miast. Przykładem sieci regionalnej może być Stuttgart, Bazylea i Strasburg na pograniczu Niemiec, Francji i Szwajcarii. W Polsce tworzy się sieć krajową, składającą się z kilku potencjalnych metropolii, z Warszawą jako głównym węzłem.

Metropolie koncentrują ruch lotniczy (poprzez porty lotnicze hubs), ruch międzynarodowy przedsiębiorstw i siły roboczej, skupiają badania naukowe i nakłady na badania i rozwój, a także artystów i pracowników kultury⁷. Istotnym miernikiem relacji między metropoliami, które stanowią ważny akcent sieci, są kongresy międzynarodowe. Liczba kongresów odbywających się w danym mieście jest skorelowana z liczbą siedzib i filii przedsiębiorstw międzynarodowych, powiązań lotniczych oraz hoteli międzynarodowych sieci⁸.

Zupełnie nową generacją miast-metropolii końca XX wieku są technopolie. To ośrodki, których strategia rozwoju gospodarczego opiera się na wzmocnieniu potencjału badań naukowych i kształcenia uniwersyteckiego. Potencjał ten w połączeniu z przedsiębiorczością akademicką i tradycyjną ma ułatwić powstanie przemysłu o zaawansowanej technologii. Technopolie skupiają w jednym miejscu uczelnie, laboratoria, centra

badawcze, przedsiębiorstwa, instytucje finansowe, stowarzyszenia naukowe, aby w ten sposób uzyskać efekt synergii.

Stopień zaawansowania procesów metropolizacji poszczególnych ośrodków miejskich zależy od aktywności zawodowej mieszkańców, zasobów wysoko wykształconej siły roboczej, wskaźnika bezpośrednich inwestycji zagranicznych, podaży powierzchni nowoczesnej infrastruktury biurowej, potencjału naukowego i edukacyjnego, infrastruktury telekomunikacyjnej i informatycznej, dostępności transportowej ośrodka miejskiego oraz liczby placówek kulturalnych i stałych imprez o randze międzynarodowej⁹.

Zdaniem wielu analityków, spośród dwunastu największych ośrodków regionalnych¹⁰ w Polsce tylko Warszawa ma nieco lepiej rozwinięte funkcje metropolitalne. Na dziesięć cech charakteryzujących międzynarodową metropolię w wypadku Warszawy występuje osiem, ale w formie nie w pełni rozwiniętej¹¹. Inne potencjalne polskie metropolie na tle stolicy, wypadają nie najlepiej. Jak wśród potencjalnych polskich metropolii wyglądają szanse rozwoju metropolitalnego Gdańska i miast sąsiednich? Według znawcy problematyki metropolitalnej profesora Bohdana Jałowieckiego Gdańsk i Trójmiasto ma względnie peryferyjne położenie (jedno z najgorszych w kraju połączeń kolejowych i drogowych), słaby potencjał naukowy i dość ubogie zasoby wysoko wykwalifikowanej siły roboczej. Ponadto Jałowiecki zauważa, że Gdańsk i Gdynia prowadzą konkurencyjną politykę miejską w stosunku do jednolitego funkcjonalnie obszaru aglomeracji¹².

Dojrzewanie do współpracy

Przywrócenie w 1990 roku samorządu terytorialnego na podstawowym poziomie gminy nie zamykało, lecz – przeciwnie – otwierało szeroką debatę publiczną na temat dalszej decentralizacji zarządzania państwem. Bardzo szybko zaczęto stawiać pytania o usamorządowanie zarządzania województwami i reaktywowanie powiatów samorządowych w miejsce powołanych w 1990 roku rejonów administracji rządowej.

Świeżo powstałe pomorskie środowisko samorządowe bardzo szybko rozpoczęło formułować postulaty utworzenia Pomorza Nadwiślańskiego jako regionu samorządowego, odpowiadającego pod względem zasięgu terytorialnego sześciu dotychczasowym województwom: gdańskiemu, elbląskiemu, toruńskiemu, włocławskiemu, bydgoskiemu i śląskiemu. Silnym ośrodkiem krystalizowania się postulatów dalszych reform samorządowych był zespół ds. reformy administracji publicznej przy rządzie Jana Krzysztofa Bieleckiego, któremu przewodził pracownik naukowy Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego Lech Mażewski. Natomiast w Kancelarii Prezydenta Lecha Wałęsy za problematykę samorządową odpowiadał radny Gdańska i przewodniczący Sejmiku Województwa Gdańskiego Grzegorz Grzelak.

Ważną częścią trwającej na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku debaty samorządowej była dyskusja – wywołana przez prezydentów – na temat znaczenia wielkich miast polskich w transformacji gospodarczej oraz modernizacji kraju. Inspirującą rolę odgrywało wówczas warszawskie środowisko Instytutu Miasta, z Andrzejem Lubiatowskim i Pawłem Wrońskim na czele. Wyrazem narastającej świadomości odręb-

ności znaczenia i roli wielkich miast było powołanie przez prezydentów miast – obok reaktywowanego, nawiązującego do międzywojennego, Związku Miast Polskich – Unii Metropolii Polskich.

Pojęcia „metropolii” i „metropolizacji” zadomowiły się w języku samorządowców największych miast i stały się osią wielkiej debaty. Już w 1992 roku na łamach „Gazety Gdańskiej” ukazały się artykuły Lecha Mażewskiego o potrzebie ustanowienia przez Sejm specjalnej ustawy regulującej funkcjonowanie aglomeracji miejskich (*lex metropolis*). A ja, wówczas dwudziestosiedmioletni gdański radny, na tych samych łamach szkicowałem kształt przestrzenny i ustrojowy oraz zadania Gdańskiego Zespołu Metropolitalnego. W tym samym czasie warszawskie środowisko samorządowe przygotowywało projekt nowego ustroju dla miasta stołecznego Warszawy, a w Katowicach opracowywano projekt ustawy o metropolii górnośląskiej.

Idea metropolitalnej współpracy miast została bardzo dobrze przyjęta przez liderów samorządowych Gdańska, Sopotu, Gdyni, Pruszcza Gdańskiego, Rumi, Redy i Wejherowa, którzy w 1992 roku powołali Konwent Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. Na czele Konwentu stanął ówczesny prezydent Sopotu Jan Kozłowski. Pod koniec stycznia 1993 w Sopocie, na spotkaniu przedstawicieli największych miast polskich, przedstawiłem autorską koncepcję Gdańskiego Związku Metropolitalnego. Proponowałem wtedy między innymi: „Najważniejszym organem zespołu metropolitalnego byłby konwent złożony z prezydentów, burmistrzów i wójtów gmin – członków. Kadencja konwentu trwałaby cztery lata. Przewodniczącym konwentu na okres dwóch lat byłby prezydent Gdańska, a jego zastępcą prezydent Gdyni, na

pozostały zaś okres – prezydent Gdyni, a jego zastępcą prezydent Gdańska”. I dalej: „zespół metropolitalny nie będzie pełnił dominującej roli w stosunku do miast wchodzących w jego skład. Głównym podmiotem zarządu publicznego i praw majątkowych (...) pozostają miasta”¹³.

Na tej konferencji profesor Wiesław Anders i doktor Maciej Chojnacki z Politechniki Gdańskiej zaprezentowali opracowany na zlecenie Konwentu Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego projekt delimitacji metropolii w kilku wariantach, który uwzględnił istniejące już powiązanie funkcjonalno-przestrzenne między miastami aglomeracji oraz możliwy kierunek rozwoju tych powiązań w przyszłości. Postulowany przez nich teren Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego obejmował powiaty pucki i wejherowski oraz miasta Puck, Wejherowo, Redę, Rumie, gminę Kosakowo od północy oraz Gdynię, Sopot i Gdańsk wraz z gminami Żukowo, Kolbudy, Pruszcz Gdański (miasto i gminę), Cedry Wielkie, Pszczółki i powiat tczewski z miastem Tczew. Autorzy zaznaczyli, że w drodze konsultacji Tczew i Kartuzy nie wyraziły zgody na przystąpienie do Gdańskiego Zespołu Metropolitalnego¹⁴.

Konwent powołał kilka komisji problemowych, złożonych z urzędników poszczególnych urzędów, które identyfikowały obszary możliwej współpracy metropolitalnej. I tak, na przykład Antoni Szczyt z Urzędu Miasta Gdańska i profesor Olgierd Wyszomirski, dyrektor Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni, analizując ówczesny rozczłonkowany system komunikacji miejskiej, proponowali „powołanie jednostki koordynującej pracę niezależnych organizatorów komunikacji miejskiej w postaci ich związku transportowego”. Jednocześnie zauważali, że w tej chwili „brak jest możliwości pełnej integracji systemu komunikacji w aglomeracji gdańskiej” ze względu

na dotowanie komunikacji komunalnej z budżetów poszczególnych gmin, a komunikacji kolejowej – z budżetu centralnego. Zwracali ponadto uwagę, że warunkiem włączenia Szybkiej Kolei Miejskiej do zintegrowanego systemu komunikacji metropolitalnej jest wyodrębnienie jej z PKP¹⁵.

Interesującym wkładem w dyskusję metropolitalną były propozycje ówczesnego wiceprezydenta Wejherowa Andrzeja Remiszewskiego, który proponował, by Gdański Związek Metropolitalny zajmował się koordynacją planów przestrzennych, tworzonych na poziomie gmin. Sugerował, że decyzje dotyczące układu komunikacyjnego oraz decyzje o regionalnym znaczeniu ekologicznym nie powinny być podejmowane na szczeblu jednej gminy. Dalej proponował koordynację na szczeblu metropolitalnym działań ekologicznych, komunikacji, polityki rozwoju gospodarczego oraz powołanie policji metropolitalnej. Podkreślał także ogromną rolę współpracy metropolitalnej w zakresie gospodarki¹⁶.

Podczas dyskusji na gdańskiej konferencji metropolitalnej (19 czerwca 1993) w wystąpieniu przygotowanym z Lechem Mażewskim zaproponowałem poważną zmianę w dotychczasowym ustroju gminnego samorządu terytorialnego. Przed piętnastoma laty tak diagnozowaliśmy sytuację: „obowiązująca ustawa o samorządzie terytorialnym daje zdecydowaną przewagę radzie miasta (organ uchwałodawczy) nad zarządem miasta (organ wykonawczy). Taki układ powoduje szkodliwe wydłużanie i kolektywizację procesu decyzyjnego. Dodatkowym jeszcze utrudnieniem jest fakt nieprzygotowania i słabości przedstawicieli lokalnych elit politycznych, zasiadających w radzie miasta oraz niezbyt precyzyjny rozdział uprawnień między radą a zarządem”. Wskazywaliśmy, że „efektem tego jest zatarcie odpowiedzialności poszczególnych organów i osób. W końcu miesz-

kańcy nie wiedzą, kto i za co odpowiada w mieście, do kogo personalnie i instytucjonalnie należy zgłaszać swoją dezaprobatę”¹⁷. W konsekwencji zaproponowaliśmy likwidację zarządu jako kolegialnego organu zarządzania miastem. Prezydent miasta i dwóch jego zastępców – według naszej propozycji – mieli być wybierani w wyborach bezpośrednich. Ponadto postulowaliśmy zwiększenie profesjonalizmu i efektywności działania rady miejskiej poprzez zdecydowane zmniejszenie jej składu o co najmniej jedną trzecią.

W początkach lat dziewięćdziesiątych XX wieku te nasze pionierskie pomysły nie trafiły na podatny grunt. Ani działacze samorządowi, ani dziennikarze nie podjęli dyskusji na temat bezpośrednich wyborów prezydentów dużych miast. Dopiero po dziewięciu latach, w 2002 roku, mieszkańcy miast i gmin mogli bezpośrednio wybrać swoich wójtów, burmistrzów i prezydentów.

Na wspomnianej konferencji stawiano też pytanie, czy powstanie Gdańskiego Zespołu Metropolitalnego będzie zagrożeniem, czy szansą dla miast pomorskich. Teresa Krasowska, ówczesna prezydent Słupska, nie kryjąc obaw, stwierdziła, że biedny z biednym zrobi niewiele, ale we współpracy z bogatym skorzysta. W ten sposób prezydent Słupska wskazała, że w dylemacie „z Gdańskiem czy z Koszalinem” wybór pada na aglomerację gdańską jako lokomotywę wzrostu w północnej części Polski. Powstanie Gdańskiego Zespołu Metropolitalnego było – jej zdaniem – szansą dla Słupska¹⁸. Natomiast Jacek Bocheński, ówczesny kierownik Wydziału Polityki Regionalnej w Urzędzie Wojewódzkim w Elblągu, zwracał uwagę, że właściwym partnerem dla Kaliningradu będzie nie tyle Elbląg, czy nawet Gdańsk, co Gdański Zespół Metropolitalny, „bowiem tylko zgromadzony tu różnorodny potencjał będzie w stanie

konkurować (...), z potencjałami innych państw, o właściwe miejsce Polski nad Bałtykiem”¹⁹.

Ważnym głosem w trwającej w latach 1992–1994 dyskusji metropolitalnej było wystąpienie Piotra Dwojeckiego, pracownika naukowego Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego²⁰, który za podstawową funkcję Zespołu Metropolitalnego uznał kreowanie strategii gospodarczej metropolii. Postulował wykreowanie metropolii jako znaczącego ośrodka międzynarodowego biznesu, co oznacza między innymi zdobycie pozycji jednego z głównych centrów handlowych i węzłów transportowych nad Morzem Bałtyckim. Za priorytetowe uważał przygotowanie wspólnego programu promocji miast metropolii, opartego na wysokim prestiżu Trójmiasta, a zwłaszcza Gdańska. Do innych zadań metropolii zaliczał koordynowanie planów zagospodarowania przestrzennego z punktu widzenia celów strategicznych oraz integrację komunikacji zbiorowej i koordynację ochrony środowiska. Sposobem dochodzenia do współdziałania na szczeblu metropolitalnym powinno być – według niego – wznowienie międzygminnych zespołów zajmujących się poszczególnymi obszarami tematycznymi współpracy międzygminnej.

Z perspektywy minionych piętnastu lat wydaje się niezwykle, że w trzy lata po utworzeniu samorządu gminnego, w okresie burzliwych przekształceń gospodarczych, uczenia się przez samorządowców nowego prawa i reguł, grono zaledwie kilku osób wypracowało dojrzałe zręby organizacyjne i funkcjonalne Metropolii Gdańskiej. Nie dyskutowano o zasadności współpracy między miastami, dominowała otwartość na poszukiwanie rozwiązań i innowacyjność. Nikt nie tracił czasu na dywagacje na temat nazwy metropolii, dla wszystkich czymś naturalnym była nazwa „Gdańsk”. Pamiętam, jak ktoś powie-

dział: „O czym tu gadać? Najstarsze i najbardziej znane miasto! Papież Jan Paweł II już zdecydował – będzie metropolia gdańska”. Rzeczywiście w marcu 1992 roku Jan Paweł II ustanowił archidiecezję gdańską w nowych granicach – od tej chwili Trójmiasto należy do jednej administracji kościelnej.

Dorobek programowy samorządów metropolii gdańskiej w latach 1990–1994 był więc poważny. I co istotne, powstały więzi między pracownikami poszczególnych urzędów. W tworzeniu warunków współpracy najbardziej pozytywną rolę odegrał ówczesny prezydent Sopotu Jan Kozłowski, dynamiczna i działająca z pasją prezydent Gdyni Franciszka Cegielska i prezydent Gdańska Franciszek Jamroz.

Niestety, nie udało nam się dopracować bardziej zinstytucjonalizowanych ram działania, na przykład w formie stowarzyszenia. A na samym entuzjazmie pracowników urzędów, nawet przy największej życzliwości prezydentów, nie da się budować trwałych efektów. Potrzebna jest odrobina profesjonalizmu, organizacji i osób, które nie tylko dorywczo będą zajmować się sprawami metropolitalnymi. Już wtedy zauważyłem, że niełatwo jest przez dłuższy czas utrzymać wysoki poziom zaangażowania pracowników urzędu, jeżeli na co dzień są oni pochłonięci rozwiązywaniem doraźnych problemów lokalnych – od przysłowiowych dziur w ulicach, po wielomilionowe inwestycje.

Rada Metropolitalna Zatoki Gdańskiej

Niezwykły entuzjizm towarzyszący tym pionierskim wizjom przygasł w zderzeniu z ogromem potrzeb i zaległości, jakie każde z miast musiało nadrobić po latach peerelowskiego za-

stoju. Dodatkowo debata metropolitalna nie spotkała się z żywą reakcją regionalnych mediów ani z poważniejszym zainteresowaniem parlamentarzystów czy partii politycznych.

Z wielką szkodą dla sprawy metropolitalnej w następnej kadencji samorządu terytorialnego (w latach 1994–1998) nastąpiło wstrzymanie tak dobrze zapowiadających się prac nad Metropolią Gdańską. Dialog metropolitalny wznowiono dopiero w roku 1999. Pojawił się nowy sojusznik metropolii – Stowarzyszenie Lobbying Pomorza Gdańskiego. Powołane do życia w lipcu 1997 roku stowarzyszenie skupiało menedżerów, naukowców, przedsiębiorców, urzędników samorządowych i rządowych oraz kilku posłów. Jego prezesem aż do zakończenia działalności w roku 2005 był Andrzej Ubertowski – wieloletni prezes gdańskiej firmy budowlanej „Polnord”.

Stowarzyszenie doprowadziło do paru debat z udziałem prezydentów miast Trójmiasta. Ich wymiernym efektem było podpisane w 1999 roku porozumienie w sprawie współdziałania na rzecz aglomeracji. Prezydenci rozpoczęli – jak się później okazało, niemożliwe do realizacji z powodu oporu PKP – prace nad wspólnym biletem metropolitalnym. Władze Gdańska we współpracy z władzami Gdyni przygotowały projekt powołania Międzygminnego Związku Transportowego. Ale projekt uchwały Rady Miasta Gdańska w tej sprawie nie trafił pod obrady, ponieważ władze Gdyni wycofały się z projektu.

Kolejnym etapem w budowaniu ram współpracy metropolitalnej było powołanie – z inicjatywy Jana Kozłowskiego, marszałka województwa pomorskiego, i mojej – w 2003 roku Rady Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej. W jej skład weszli prezydenci, burmistrzowie i wójtowie Gdańska, Gdyni, Sopotu, Pruszcza Gdańskiego, Żukowa, Kolbud, Kosakowa, Redy, Rumi i Wejherowa oraz marszałek województwa pomorskiego.

Delikatną kwestią była nazwa, przewodnictwo i tryb podejmowania decyzji. Nie forsowałem nazwy Rada Metropolii Gdańskiej, choć wydawała mi się ona naturalna i oczywista. Gdańsk jest przecież nie tylko najstarszym i największym miastem Pomorza, ale też jego stolicą. Nie mówiąc już o tym, że jest także, obok Krakowa i Warszawy, najbardziej rozpoznawalnym na świecie polskim miastem. Ale nie chcąc już na początku wywoływać oporów jednego z miast, zaproponowaliśmy z marszałkiem Kozłowskim nazwę Rada Metropolii Zatoki Gdańskiej. Przewodniczącym Rady został marszałek województwa pomorskiego, ponieważ pragnęliśmy zaznaczyć silne związki tworzącej się metropolii z Pomorzem, a zarazem uniknąć niepotrzebnej dyskusji na temat zasad wyłaniania przywództwa w Radzie. Ponadto przyjęliśmy zasadę podejmowania decyzji w drodze konsensu, bez względu na wielkość gminy reprezentowanej w Radzie.

Rada Metropolii od początku zadecydowała, że jednym z głównych celów będzie przyspieszenie integracji systemów komunikacji zbiorowej. Po czterech latach niełatwych rozmów i pertraktacji, w 2007 roku zarejestrowany został Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. W jego skład weszły Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Kolbudy, Pruszcz Gdański (miasto i gmina wiejska), Reda, Rumia, Kosakowo, Luzino i Wejherowo (miasto i gmina wiejska). Prezesem został gdynianin – doktor Hubert Kołodziejcki.

Przed Związkiem stanęło ogromnie ważne zadanie zintegrowania różnych systemów transportu zbiorowego dla ponad miliona osób, czyli połowy mieszkańców województwa pomorskiego, wynegocjowanie wspólnej taryfy, sprzedaży i kontroli biletów. Równocześnie liderzy samorządów metropolii ustalili, że od 1 stycznia 2008 roku Metropolitalny Związek Komunal-

ny przejmie pełne zarządzanie komunikacją publiczną wraz z zawartymi kontraktami z przewoźnikami, a więc ulegną likwidacji dotychczasowe Zarządy Transportu Miejskiego w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie. Niestety terminu nie dotrzymano. Być może od stycznia 2009 nastąpi pełna integracja transportu. Czy tak się stanie? Na pewno Gdańsk nie będzie tego procesu hamował. Mam nadzieję, że również Gdynia i Wejherowo będą przygotowane na czas.

Od 1 stycznia 2008 roku zaczął obowiązywać długo oczekiwany przez opinię publiczną bilet metropolitalny kolejowo-komunalny, uprawniający do przejazdów komunikacją miejską oraz Szybką Koleją Miejską na terenie metropolii. Do końca pierwszej połowy 2008 roku sprzedano ponad 40 000 takich biletów.

Tempo i zakres integracji zależą od zaangażowania prezydentów, burmistrzów i wójtów oraz ich pracowników. Ważna jest wola polityczna i determinacja we wprowadzaniu zmian. Metropolia Gdańska i Pomorze mogą zbudować modelowy dla całej Polski zintegrowany system komunikacji publicznej. Moment jest wyjątkowy: opinia publiczna jest przychylna, powstała szansa „metropolizowania” Szybkiej Kolei Miejskiej poprzez wejście kapitałowe miast do tej spółki i przejęcie wraz z samorządem wojewódzkim pakietu kontrolnego w tej ważnej firmie komunikacyjnej. Dziś samorząd wojewódzki ma tylko 12,5 procenta udziałów w SKM. Reszta – 87,5 procenta – należy do PKP.

Innym ważnym i konkretnym efektem prac Rady Metropolitalnej były konsultacje i opiniowanie projektu zagospodarowania przestrzennego metropolii, przygotowywanego przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, który wypracował roboczy projekt zasięgu terytorialnego obszaru me-

tropolitalnego. Obejmuje on miasta na prawach powiatu: Gdańsk, Sopot, Gdynię, graniczące z nimi powiaty: pucki, wejherowski, kartuski, gdański i nowodworski, oraz miasto i gminę Tczew, miasto Lębork i gminę Nowa Wieś Lęborska. Tak delimitowany Gdański Obszar Metropolitalny obejmuje łącznie 45 miast i gmin zamieszkałych przez prawie 1,4 miliona mieszkańców.

Metropolitalne debaty

Nowym i świeżym głosem dobijającym się na łamy prasy lokalnej był *Manifest Trójmiejski* z 31 sierpnia 2005 roku. Autorami tego dokumentu byli doktor Zbigniew Markowski, profesorowie Leszek Pawłowicz i Edmund Pietrzak z Uniwersytetu Gdańskiego oraz prezes Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów, profesor Wojciech Rybowski i Cezary Windorbski – Honorowy Ambasador Miasta Gdańska w Warszawie. Autorzy *Manifestu* zwracali się z apelem do opinii publicznej Pomorza o podjęcie debaty nad utworzeniem metropolii gdańskiej. Punktem wyjścia dokumentu była teza, że bez organizacji metropolitalnej Trójmiasto będzie rozwijać się wolniej niż inne duże miasta polskie. Wynika to z czterech powodów: peryferyjnego położenia aglomeracji trójmiejskiej wobec tak zwanej przestrzeni europejskiej, słabszego potencjału naukowego Trójmiasta w stosunku do wyzwań rozwojowych, z tego, że samorządy Trójmiasta zamiast ściśle współpracować, konkurują ze sobą, a także z niedokończonego procesu zmian struktury gospodarczej Pomorza²¹.

Autorzy nawoływali do realizacji trzech kluczowych przedsięwzięć: budowy autostrady A-1, rozbudowy lotniska, utwo-

rzenia z Gdańska, Gdyni i Sopotu jednego pod względem administracyjnym organizmu miejskiego. Pamiętam, jaką ten trzeci postulat wywołał konsternację, jakie protesty prezydentów Sopotu i Gdyni. Ja potraktowałem go jako swego rodzaju prowokację intelektualną, kij w mrowisko, który miał wstrząsnąć opinią publiczną, a ponadto był wyrazem zniecierpliwienia wobec braku efektywnej współpracy liderów samorządowych na rzecz dobra wspólnego metropolii. Twórcy *Manifestu* w latach 2003–2005 odbyli kilka spotkań z prezydentami Gdańska, Sopotu i Gdyni, nakłaniając ich do zorganizowania jednego poważnego, solidnego – o oddziaływaniu ogólnokrajowym, a w przyszłości bałtyckim – forum gospodarczego w miejsce dotychczasowych, organizowanych przez niektóre miasta, o zasięgu lokalnym. Niestety zgody nie osiągnięto, ponieważ prezydent Gdyni postawił trudny do przyjęcia przez Gdańsk i Sopot warunek, że forum zawsze będzie odbywało się w Gdyni. Prezydent Sopotu i ja proponowaliśmy natomiast, by forum odbywało się co roku w innym mieście Trójmiasta.

Bezpośrednim efektem opublikowania *Manifestu Trójmiejskiego* było zawiązanie się Społecznego Komitetu na rzecz Metropolii Trójmiejskiej, z udziałem przedstawicieli elit naukowych i biznesu. Na Politechnice Gdańskiej 24 maja 2006 roku odbyła się debata. Do dyskusji zaangażowano też młodych ludzi, a ponadto spotkania odbywały się także w szkołach średnich Gdańska i Gdyni²².

Istotnym zwiastunem zainteresowania mediów problematyką metropolitalną było zainicjowanie w maju 2006 przez „Dziennik Bałtycki”, we współpracy z Telewizją Gdańsk i Ra-

diem Gdańsk, debaty pod nazwą „3Majmy się razem – Metropolia Trójmiasto”. W trakcie trwającej rok dyskusji „Dziennik Bałtycki” udostępnił swoje łamy samorządowcom z gmin przyszłej metropolii, przedstawicielom nauki, biznesu, posłom i czytelnikom.

Ważnym głosem debaty był artykuł marszałka Jana Kozłowskiego, który z właściwą sobie elegancją zaznaczył, że „budowanie metropolii nie jest celem samym w sobie, lecz drogą, procesem służącym poprawie warunków i jakości życia mieszkańców”²³. Dalej Kozłowski zapewniał potencjalnych członków metropolii: „Nie musimy i nie chcemy pozbawiać obecnych miast i gmin ich tożsamości i samodzielności. Nie jest właściwą drogą stałe powiększanie terytorium miast, kosztem sąsiadujących z nimi gmin wiejskich. Nie jest celem tworzenie nadrzędnej struktury terytorialnej nad gminami, a tym bardziej zamiast gmin. Musimy jedynie wyróżnić te sprawy, których poszczególne miasta i gminy nie są w stanie samodzielnie prowadzić i rozwiązać. Powinniśmy się zastanowić, czy wspólne prowadzenie tych spraw, w różnych możliwych formach organizacyjnych, nie pozwoli na lepsze zaspokojenie potrzeb rozwoju”²⁴. Marszałek Kozłowski uchylił się w tej wypowiedzi od zajęcia jednoznacznego stanowiska w sprawie przyszłych struktur organizacyjnych metropolii. Wstępnie zaliczył do wspólnych spraw metropolitalnych między innymi promocję (kulturalną, turystyczną i gospodarczą), politykę transportową (lepsza dostępność z zewnątrz do metropolii) oraz tworzenie lepszych warunków do inwestowania przez zagranicznych i krajowych przedsiębiorców na obszarze metropolii.

2007

ARENA BAŁTYCKA TO NIE TYLKO WIELKI STADION, ARCHITEKCI-
-WIZJONERZY ZOBACZYLI W NIEJ BRYŁĘ BURSZTYNU

FOT. ARCHIWUM URZĘDU MIEJSKIEGO

Następca Jana Kozłowskiego na stanowisku prezydenta Sopotu – Jacek Karnowski – w debacie zaprezentował twarde prometropolitalne stanowisko, pisząc: „metropolia nie powinna być stowarzyszeniem czy posiadać struktury związku komunalnego, który z natury rzeczy pozbawiony jest samodzielności (...). Pozyskiwanie inwestorów wymaga szybkich decyzji (...). Ważny jest także wizerunek «przywódcy», «lidera» znaczącego miasta na arenie międzynarodowej (...). A to może zagwarantować tylko prezydent metropolii, a nie przewodniczący związku komunalnego”²⁵. Karnowski zdecydowanie opowiedział się za spójną ustawą metropolitalną. Zarysował strukturę organizacyjną projektowanego powiatu metropolitalnego, z prezydentem na czele, wybranym w bezpośrednich wyborach.

W artykule opublikowanym w „Dzienniku Bałtyckim”²⁶ zrekapitulowałem dotychczasowe doświadczenia ze współpracy z prezydentami i urzędami miejskimi Trójmiasta, pisząc: „wiem, że brzmi to mało wiarygodnie, ale od siedemnastu lat nie udało się nam, jako Trójmiastu, wspólnie zaprezentować się na żadnych międzynarodowych targach turystycznych”. Następnie krótko opisałem stan rzeczy: „Skoro nie udaje się nam – prezydentom metropolii gdańskiej – dogadać, trzeba zdać się na rozwiązania prawne. Trudno. Dziś, po wielu mało budujących doświadczeniach, jestem przekonany, że konieczna jest specjalna sejmowa ustawa metropolitalna”²⁷. W sprawach organizacyjnych przyszłej metropolii zdecydowanie opowiedziałem się, podobnie jak Jacek Karnowski, za powiatem metropolitalnym jako optymalną formą organizacyjną obszaru metropolitalnego.

Oczekiwanym głosem w dyskusji metropolitalnej był artykuł prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka, który w stylu przy-

pominającym dawne czasy stwierdził: „wszystkim malkontentom pragnę powiedzieć, iż w większości najistotniejszych spraw integracja działa, choć nie zawsze rozpoczęte trudne procesy zostały zakończone i wiele jeszcze przed nami. Patrząc na obszary, myślę dobrze funkcjonującej współpracy, możemy stwierdzić, iż jesteśmy metropolią”²⁸. A więc jesteśmy metropolią. Chciałoby się zapytać: to po co debata? Prezydent Gdyni nie pozostawia złudzeń w sprawach zwiększenia tempa integracji gmin metropolii i koordynacji działań miast i gmin w postaci instytucjonalnej wprowadzonej ustawą sejmową. Wręcz odrzuca potrzebę ustawy. W uzasadnieniu powraca do znanej argumentacji o obronie odrębności, podmiotowości, tożsamości gmin. A potem wysuwa nowe zagrożenie: „co więcej, widzę przy próbie centralizacji – niebezpieczeństwo utraty dorobku i lokalnej specyfiki oraz niepotrzebny poziom biurokracji”²⁹.

Można zadać proste pytanie: jeżeli nie ma zgody na organizację, to na czym ma się opierać współpraca systematyczna, a nie tylko doraźna, akcyjna? Ale tu prezydent Szczurek niczego konkretnego nie proponuje, prócz zaproszenia do dalszej dyskusji. Przy okazji delikatnie poucza ewentualnych jej uczestników, że „w sposób partnerski należy liczyć się ze zdaniem wszystkich miast i gmin, które tworzą metropolię. Wiem, że ta rozmowa nie jest łatwa, wymaga trudnej umiejętności słuchania, ale dopiero jej wynik będzie stanowił trwały fundament dla prawdziwej, a nie papierowej Metropolii pomorskiej”³⁰.

Ważne były też wystąpienia wójtów i burmistrzów tworzącej się metropolii. Generalnie liderzy tych miast i gmin deklarowali poparcie dla idei budowy metropolii³¹. Aż czterech spośród nich – burmistrz miasta Pruszcz Gdańskiego i wójt gminy Pruszcz Gdański, burmistrz Rumi oraz wójt gminy Kolbudy – dostrzegło w przygotowaniach do Euro 2012 szansę

promocyjną i gospodarczą dla swoich gmin oraz dla lepszej integracji metropolii. Burmistrz Pruszcz Gdańskiego Janusz Wróbel wylicza korzyści: „dzisiaj dzięki funduszom z Unii Europejskiej, które trafią na Pomorze oraz w związku z organizacją Euro 2012 stoimy przed olbrzymią szansą na wzrost poziomu życia w naszych miejscowościach”³².

Nieco ostrożniej o ustawie wypowiedział się wójt Kolbud Leszek Grombala: „część samorządowców sprzeciwia się ustawie, twierdząc, że metropolia powinna opierać się na dobrowolności. Z tą bywa jednak różnie: dobrowolnie metropolię tworzymy już od pięciu lat! I końca problemów nie widać”³³. Pozostali liderzy samorządowi nie zajmowali jednoznacznego stanowiska w sprawie ustawy, organizacji i zakresu działania przyszłej metropolii. Większość zauważała potrzebę współpracy w zakresie integracji komunikacji (układ drogowy, SKM, transport zbiorowy), koordynacji planowania przestrzennego, rozwoju gospodarczego i turystyki jako kluczowych zadań dla przyszłej metropolii. Ale równocześnie w wielu głosach tych samorządowców słychać było wyraźne obawy. Na przykład prezydent Wejherowa Krzysztof Hildebrandt pisał: „nadmierna centralizacja władzy w metropolii i oddalenie w zbyt wielu sprawach ośrodka decyzyjnego od centrum metropolii, zmniejszy znacznie wpływ mieszkańców na to, co się u nich dzieje”³⁴. A wicewójt Szemuda Krzysztof Brzezicki obawiał się „Większego Brata” (nie wskazując, kogo konkretnie ma na myśli): „Jak nie zaprzepaścić (...) samorządności (...), indywidualnych cech poszczególnych wspólnot, by w konfrontacji z Większym Bratem zachowały swoją tożsamość i miały szanse na swój własny, przez siebie akceptowany rozwój”³⁵. Z kolei burmistrz Rumi Elżbieta Rogala-Kończak na pytanie, jaka ma być przyszła metropolia, odpowiada: „Wielka, silna, twórcza, demo-

kratyczna, ale na pewno nie kosztem przysłowiowych «maluczkich»³⁶.

Można by w tym miejscu postawić pytanie: jaki i przez kogo opłacany zespół ludzi miałby w imieniu i na rzecz metropolii realizować zadania metropolitalne, na przykład wspólną promocję? Czy urzędnicy oddelegowani z urzędów miejskich i gminnych będą najskuteczniejsi? Szkoda, że w tak potrzebnej i interesującej debacie prowadzonej przez „Dziennik Bałtycki” zabrakło moderatora, który zatroszczyłby o to, żeby zachęcić uczestników do konkluzji i do pogłębienia ważnych wątków, tak aby z wielości dźwięków wydobywanych przez muzyków wspaniałej orkiestry metropolitalnej (określenie Barbary Szczepeły z „Dziennika Bałtyckiego”) nie wyszedł chaos wolnych skojarzeń i intuicji, lecz dobrze odegrana symfonia.

Do debaty o przyszłości metropolii włączył się w lutym 2007 roku trójmiejski dodatek „Gazety Wyborczej” artykułem redaktora naczelnego Jana Grzechowiaka *Siedem grzechów głównych Trójmiasta*³⁷. Grzechowiak przeprowadził powierzchowną diagnozę przyczyn niepowodzeń Trójmiasta w konkurencji o inwestycje z innymi dużymi polskimi miastami. W swojej krytyce skoncentrował się na zapewne ważnych problemach życia codziennego mieszkańców, ale niemających zasadniczego wpływu na rozwój gospodarczy i atrakcyjność inwestycyjną metropolii. Odpowiedziałem na ten zarzut, przypominając, że nie tylko samorządowcy ponoszą odpowiedzialność za brak współpracy – nie bez winy są także dziennikarze, również ci z lokalnego dodatku „Gazety Wyborczej”, którzy „przez lata nie kibicowali wspólnym poczynaniom, a raczej podsycali źle pojętą rywalizację między naszymi miastami”³⁸. Przytoczyłem dość przykry w wymowie przykład, pisząc, że „Trójmiastu jako całości od siedemnastu lat nie udało się

wspólnie zaprezentować na międzynarodowych targach turystycznych”³⁹.

Grzechowiak skupił się tylko na grzechach Gdańska, pomijając miłośniczo (czy niemiłośniczo) Sopot i Gdynię. Ważnym i słusznym zarzutem był „lęk przed nowoczesnością” w architekturze miasta, zwłaszcza w Śródmieściu Gdańska. W polemice wskazałem na problem zbyt silnej i arbitralnej – moim zdaniem – pozycji wojewódzkiego konserwatora zabytków w procesie uzgadniania projektu architektonicznego. Faktycznie, konserwator, odmawiając tak zwanego uzgodnienia, może zablokować budowę, remont czy adaptację każdego obiektu.

Mimo pewnych słabości artykuł Grzechowiaka rozpoczął ważną dyskusję metropolitalną. „Gazeta Wyborcza” przeprowadziła sondaż opinii publicznej w pięciu największych miastach w Polsce, w tym również w Gdańsku. Aż 93 procent ankietowanych gdańszczan stwierdziło, że kocha bądź lubi swoje miasto. To jeden z najlepszych wyników w Polsce. Ale aż 46 procent gdańszczan uważa swoje miasto za brudne (nie jesteśmy najgorsi w kraju, bo 73 procent mieszkańców Katowic tak widzi swoje miasto). Ośmiu na dziesięciu gdańszczan zapytanych, czy ich miasto jest tradycyjne, czy nowoczesne, wskazuje na tę pierwszą cechę. Za bieżącą nowoczesność uchodzą Warszawa, Wrocław i Poznań. Gdańszczanie – częściej niż mieszkańcy innych miast – uważają swoje miasto za ciekawe (81 procent). Żywią też przekonanie, że Gdańsk jest bogaty. Uważa tak 64 procent gdańszczan, a to znacznie więcej niż średnia krajowa – 44 procent.

Pozytywnie jest także oceniany gdański rynek pracy. 30 procent gdańszczan uważa, że w mieście łatwo znaleźć pracę (średnia dla wszystkich miast to 21 procent). Świetnie wypadamy

pod względem oferty kulturalnej (festiwali, koncertów, wystaw i teatrów)⁴⁰. „Gazeta Wyborcza” zapytała również, na co gdańszczanie przeznacziliby dodatkowy podatek. Jeżeli radni gdańscy chcieliby wprowadzić nowe podatki, to gdańszczanie zaakceptowałyby je pod warunkiem, że pieniądze zostaną przeznaczone na place zabaw (poparcie 90 procent), lepsze szkoły (73 procent), baseny i ścieżki rowerowe (odpowiednio 82, 79 i 76 procent), remonty ulic (73 procent), poprawę czystości wody w kranach (72 procent), wsparcie klubów sportowych (69 procent), zatrudnienie większej liczby policjantów (69 procent). Mieszkańcy Gdańska sprzeciwiliby się jednak przeznaczaniu dodatkowych podatków na pomnik wielkiego Polaka (aż 67 procent) czy budowę reprezentacyjnego kościoła (75 procent)⁴¹.

Na zakończenie debaty „Gazeta Wyborcza” opublikowała raport o największych polskich miastach, autorstwa PricewaterhouseCoopers. Eksperti tej firmy ocenili Kraków, Łódź, Poznań, Katowice, Gdańsk, Warszawę i Wrocław. Badania podzielili na sześć grup zasobów niezbędnych do harmonijnego rozwoju miasta, czyli tak zwane kapitały ludzki i społeczny (jakość kadr i struktura demograficzna), kultura i wizerunek, jakość życia (stan środowiska, opieki zdrowotnej, edukacji), kapitał techniczny i infrastruktury, instytucjonalno-demograficzny i źródeł finansowych. Profesor Witold Orłowski z PricewaterhouseCoopers na pytanie, ile lat potrzebuje Łódź, Gdańsk czy Warszawa, by bez kompleksów porównywać się ze swoimi europejskimi odpowiednikami, odpowiedział, że gdyby zestawić nasze miasta z europejskimi, według tej samej metodologii, wynik byłby dziś dla nas wysoce niekorzystny. Stwierdził też, że nasze dochody mogą stać się porównywalne – choć jeszcze nie identyczne – z dochodami mieszkańców miast Europy Za-

chodniej za dziesięć, piętnaście lat. A rozwój miast w wielu dziedzinach skorelowany jest z zamożnością mieszkańców. Doradca ekonomiczny PricewaterhouseCoopers zaproponował poszczególnym dużym miastom polskim inne europejskie miasta jako wzorzec postępowania. Gdańskowi wskazał Dublin. Stolica Irlandii, podobnie jak Gdańsk, przez lata była uważana za okno na świat. I w pewnym momencie to się skończyło. „Teraz Dublin stał się pomostem między peryferiami a centrum. Stworzono koncepcję Irlandii i Dublina jako pomostu między Ameryką i Europą”. Nie można liczyć tylko na port i dostęp do morza – konkludował Orłowski. Gdańsk musi być skomunikowany z resztą Europy (autostrada A-1), a miasta Trójmiasta muszą ze sobą współpracować⁴².

W debacie „Gazety Wyborczej” powróciły wątki, tezy i argumenty znane już wcześniej z „Dziennika Bałtyckiego”. Większość uczestników deklarowała poparcie dla integracji, ale gdy dochodziło do szczegółów, kończyła się jednomyślność. Wracały natomiast znane upiory kompleksów: „utracimy autonomię, tożsamość” i tym podobne. W ocenie dotychczasowej współpracy różnili się też poszczególni prezydenci. Tradycyjnie prezydent Wojciech Szczurek stwierdził, że już dziś „Trójmiasto spełnia lub jest w trakcie realizacji kryteriów stawianych przez metropolię”. Z kolei prezydent Jacek Karnowski cierpliwie tłumaczył, że „mamy wspaniałe miasta, wielkie firmy (Lotos, Prokom, Hestia, SKOK), wyższe uczelnie, wybitnych ludzi sportu i kultury, ale brak nam jedności”. A ja uparcie wracałem do podjęcia małych, ale konkretnych kroków w kierunku zbliżenia metropolii, na przykład trzy miasta powinny prowadzić wspólną promocję turystyczną, inwestycyjną, kulturalną i wreszcie gospodarczą, oraz podkreślałem potrzebę stworzenia ustawowych ram współpracy metropolitalnej⁴³.

Niestety, podobnie jak przy debacie organizowanej przez „Dziennik Bałtycki”, tak i w tym wypadku brakowało moderatora, który by zadbał, żeby uczestnicy debaty, zwłaszcza ci pełniący funkcje publiczne, wypowiadali się konkretniej oraz żeby zobowiązywali się do działań. Za dużo było ogólników i propagandowej retoryki. Zabrakło ważnego wątku dotyczącego poziomu szkolnictwa, zarówno podstawowego, gimnazjalnego, jak i wyższego. Rektorzy szczerze popierali metropolizację, ale niewiele mówili o poziomie swoich uczelni (liczba doktoratów i habilitacji, publikacji odnotowanych na tak zwanej liście filadelfijskiej). Nie dowiedzieliśmy się niczego o inicjatywach międzyuczelnianych, które by wzmacniały potencjał naukowy Gdańska i Metropolii. A szkoda, bo to oznacza, że dziennikarze nie dostrzegają kluczowego czynnika dla atrakcyjności inwestycyjnej metropolii – kapitału ludzkiego i wiedzy. Niestety, w obu debatach stosunkowo słabo słyszalny był głos przedsiębiorców, finansistów i deweloperów.

Ale te uwagi nie zmieniają mojej wysokiej oceny tych debat. Pierwszy raz od 1990 roku na taką skalę i tak długo dwie główne trójmiejskie gazety prowadziły obywatelski dialog na najważniejsze dla milionowej metropolii tematy. Wyrażam duże uznanie dla redaktorów naczelnych oraz ich zespołów – Macieja Wośko, szefa „Dziennika Bałtyckiego”, i Jana Grzechowiaka, szefa „Gazety Wyborczej Trójmiasto”.

Niejako zwieńczeniem debat było opracowanie przez „Gazetę Wyborczą” Karty Trójmiasta i podpisanie jej 28 marca 2007 roku przez prezydentów Gdańska, Gdyni, Sopotu oraz marszałka województwa pomorskiego. Autorzy Karty, kierując się zapewne ostrożnością i pragmatyzmem, wskazali dziesięć zadań do zrealizowania. Na przykład: wspólny bilet komunikacji miejskiej, stworzenie wspólnego kalendarza imprez

kulturalnych, budowę trójmiejskiej sieci ścieżek rowerowych, wspólną promocję atrakcji turystycznych Trójmiasta w kraju i za granicą oraz, również wspólne, przyciąganie nowych inwestorów⁴⁴. Szkoda, że nie wspomnieli o kilku innych, równie ważnych celach, takich jak integracja zarządzania transportem publicznym.

Pomysł Karty wydaje się dobry jako narzędzie promowania idei współpracy między miastami wśród mieszkańców. Ale ograniczenie się do Trójmiasta może zrozumiałe z punktu widzenia marketingowych celów gazety, nie wydaje się sensowne. Trójmiasto to aż, ale zarazem tylko rdzeń ponadmilionowej metropolii rozciągniętej od Wejherowa (a może nawet od Lęborka) aż do Pruszcza Gdańskiego i Tczewa. Karta tymczasem zawęża metropolię do Trójmiasta.

W kierunku Metropolii Gdańskiej

„Czy ktokolwiek ma jakiś pomysł na wspólne trójmiejskie działanie? Mam wrażenie, że idea współpracy zamarła z wprowadzeniem wspólnego biletu komunikacyjnego” – biadał w rok po zakończeniu debaty przez „Dziennik Bałtycki” poirytowany redaktor naczelny portalu naszemiasto.pl⁴⁵, Artur Kiełbaśński (gdynianin). Natomiast redaktor „Gazety Wyborczej” Mikołaj Chrzan (gdańszczanin) spoglądał na to nieco bardziej optymistycznie: „chwala Bogu, wspólny bilet już mamy. Ale w kolejce czekają kolejne tematy do załatwienia: pełna integracja komunikacji miejskiej, system sterowania ruchem, ścieżki rowerowe, wspólna walka o turystów i inwestorów”⁴⁶.

Podobnie rozbieżne były komentarze prezydentów Gdańska, Sopotu i Gdyni. Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek pisał,

iż „na przekór malkontentom twierdzę, że integracja postępuje”. Prezydent Sopotu Jacek Karnowski – w terminologii Wojciecha Szczurka chyba „malkontent” – krytycznie ocenił postępy integracji: „ostatni rok trzeba zdecydowanie zaliczyć na minus”. I kontynuował: „nie umiemy się wspólnie promować – na targi inwestycyjne jeżdżą tylko Gdańsk i Sopot”. Pod koniec artykułu Karnowski stwierdził z nadzieją, że „namawiamy Gdynię, by w tym roku jeździć razem i mam nadzieję, że to się uda”. Chciałoby się powiedzieć – też mam taką nadzieję i trzymam kciuki. Ja natomiast za sukces uznałem wprowadzenie biletu metropolitalnego. Z żalem jednak zauważyłem kolejną nieobecność Gdyni we wspólnym promowaniu gospodarczym w Cannes i w Dublinie.

Czy to zadowalający bilans naszych działań? Czy nasze starania odpowiadają potencjałowi milionowej metropolii i naszym ambicjom? Osobno nasze miasta wypadają nieźle. Sopot konsekwentnie od 2002 roku zdobywa pierwsze miejsce w klasyfikacji miast na prawach powiatu o najwyższych dochodach (w 2007 roku było to 6322,88 złotych na głowę). Gdynia ma niezłą szóstą pozycję (w 2007 roku było to 3855,62 złotych na głowę). Pruszcz Gdański jako miasto powiatowe w 2007 roku zajęło trzecie miejsce z dochodami 3646,93 złotych na głowę. Gdańsk wśród miast wojewódzkich zajął siódmą lokatę, z dochodem 3595,09 złotych na głowę. Gdynia zaś zdobyła pierwsze miejsce wśród miast od 100 000 do 300 000 mieszkańców pod względem atrakcyjności dla biznesu oraz wzrostu nowo rejestrowanych spółek prawa handlowego w roku 2007⁴⁷.

Można zapytać: jak te pojedyncze sukcesy przekładają się na gospodarczy wizerunek metropolii? Jak wyglądamy w konfrontacji z innymi polskimi metropoliami? Niestety nie najlepiej, o czym piszę w rozdziale poświęconym gospodarce.

Współczesne metropolie wymagają marketingowego brandu, silnego wizerunku. Ponad piętnaście lat temu w Sopocie przewodniczący rad i przewodniczący zarządów miast i gmin Gdańskiego Zespołu Metropolitalnego stwierdzili: „Gdański Zespół Metropolitalny składać się powinien z miast wydzielonych z powiatu, miast stanowiących siedzibę powiatów, miast i gmin tworzących wspólny układ funkcjonalny (...). Decyzje o przystąpieniu do zespołu winny podejmować poszczególne rady. Zespół jest strukturą otwartą i w przyszłości mogą do niego przystępować dalsze gminy i miasta”.

Jak wspominałam w rozdziale „Metropolitalne debaty”, idee zarządzania zespołem dużych miast, wypracowywane w początkach lat dziewięćdziesiątych, szybko przenikały na północ Polski. W krótkim czasie, bo zaledwie w okresie dwóch lat, przygotowano tu koncepcję Gdańskiego Zespołu Metropolitalnego. Minęło piętnaście lat. W tym czasie powstały pierwsze wspólne instytucje metropolitalne. W 1993 Gdańsk, Gdynia, Sopot i Tczew wraz ze spółką NDI powołały fundację Agencji Monitoringu Regionalnego Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej (AMRAAG). Jej zadaniem jest udostępnienie informacji o stanie powietrza, uzyskanych w czasie rzeczywistym, z sieci pomiarowo-informacyjnej.

Innym przykładem współpracy metropolitalnej jest Związek Komunalny Gmin „Dolina Redy i Chyloni”, powołany przez Gdynię, Redę, Rumie, Wejherowo, Sopot i Kosakowo. Podstawowym jego zadaniem jest zaopatrzenie miast w wodę i odbiór ścieków. W 1993 roku zawiązano spółkę Port Lotniczy Gdańsk, której udziałowcami są między innymi Gdańsk, Gdynia, Sopot oraz województwo pomorskie. Gdańsk z Sopotem finansują i budują na granicy miast największą w Polsce halę widowiskowo-sportową, przeznaczoną dla dziesięciu

tysięcy widzów. To typowy przykład infrastruktury sportowej o charakterze zarówno metropolitalnym, jak i krajowym. Podobny charakter będzie miał stadion piłkarski w Gdańsku-Letnicy. Ważną instytucją metropolitalno-regionalną jest również powstały w 2003 roku Pomorski Regionalny Fundusz Poręczeń Kredytowych – spółka z udziałem samorządu województwa pomorskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Gdańska, Gdyni, Tczewa, Sopotu, Słupska, Rumi i Pruszcza Gdańskiego – a także założony w 2004 roku Pomorski Fundusz Pożyczkowy, z udziałem między innymi województwa pomorskiego, Gdańska i Gdyni, Słupska i Sopotu oraz powiatu wejherowskiego.

Czy to naprawdę wszystko, na co nas stać?

We wrześniu 2007 roku czternaście miast śląskich utworzyło związek komunalny pod nazwą Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM). Zabiegi o jego utworzenie trwały od lat, ale dopiero ostatnio wszystkie gminy uchwały jego statut, a Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji zarejestrowało związek. Miasta zrzeszone w GZM zajmują powierzchnię 1500 kilometrów kwadratowych i liczą ponad dwa miliony mieszkańców. Prezydenci miast jednogłośnie wybrali Piotra Uszoka, prezydenta Katowic, na przewodniczącego zarządu GZM. Podkreśla on, że każde miasto związku zachowa swoją tożsamość, „ale z drugiej strony tworzymy jeden organizm miejski o ogromnym potencjale”⁴⁸. Uszok dodaje, że pierwszym zadaniem GZM będzie promocja metropolii i opracowanie strategii jej działania. Metropolia ma zamiar prowadzić wspólną politykę transportu lokalnego, ochrony środowiska, zaopatrzenia w energię. Biuro GZM otwarto w Katowicach. Profesor Marek Szczepański, wielki patriota śląski, tak ocenia powstanie związku: „Mam poczucie straconego czasu. Może

to było konieczne, żebyśmy sobie uświadomili, że wiele rzeczy gminy muszą robić razem. Mam nadzieję, że nie zmarnowaliśmy jeszcze szans, jakie stoją przed nami”⁴⁹.

Jestem przekonany, że nadszedł już czas na następny wspólny krok w budowie Metropolii Gdańskiej. Przebieg debat prowadzonych w latach 2006–2007, żywe reakcje obywateli powinny skłonić liderów miast do wysiłku przeniesienia współpracy na wyższy poziom organizacji. Trzeba rozważyć przekształcenie dotychczasowej doraźnej, akcyjnej pracy w systematyczną, celową, opartą na konkretnym budżecie i wyodrębnionym zespole ludzi.

Dobra wola i nawet najlepsze chęci liderów nie wystarczą, jeżeli nie będą wsparte dobrą organizacją. Ponadto potrzebne jest wykreowanie przyszłościowej wizji metropolii. Emerytowany pracownik Politechniki Gdańskiej, doktor inżynier Jan Figwer, w liście do „Gazety Wyborczej” apelował: „trzeba zaprogramować rozwój i spróbować określić niezbędne przesłanki do jego realizacji (...) kto taką wizję mógłby wypracować i rozwijać? Wydaje się, że (...) samorządy, sejmik wojewódzki, rady miast. Ale są to grupy nadmiernie upolitycznione, jakoś nie widać, by przejawiały większe zainteresowanie problemami wykraczającymi poza interesy lokalne”. A więc kto? Jakie gremium?

W ciągu ostatnich piętnastu lat mieliśmy do czynienia z trzema próbami samoorganizacji gmin obszaru metropolitalnego. Pierwszy pionierski Konwent Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów Gdańskiego Zespołu Metropolitalnego działał w latach 1992–1995, pod przewodnictwem ówczesnego prezydenta Sopotu Jana Kozłowskiego. Później nastąpiła przerwa aż do powołania konwentu prezydentów Trójmiasta w czerwcu 1999 roku. Trzecia próba trwa od 2003, kiedy to z inicjaty-

wy marszałka województwa pomorskiego i mojej powstała Rada Metropolitalna Zatoki Gdańskiej. O dorobku Rady już pisałem. Na pewno największym jej sukcesem (jak dotąd) jest powstanie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Muszę też wspomnieć o naukowym dorobku gdańskiego środowiska akademickiego, dotyczącym problematyki metropolitalnej. Pionierem i gorącym zwolennikiem budowy metropolii gdańskiej był przedwcześnie zmarły profesor Jerzy Kołodziejcki, wykładowca Politechniki Gdańskiej, wicewojewoda gdański w latach siedemdziesiątych, w sierpniu 1980 roku uczestnik negocjacji w Stoczni Gdańskiej ze strony rządowej, a następnie sekretarz stanu odpowiedzialny za administrację publiczną w rządzie Tadeusza Mazowieckiego. W swoich licznych badaniach i publikacjach omawiał miejsce i szanse metropolii trójmiejskiej w Polsce i w basenie Morza Bałtyckiego⁵⁰. Do grona znawców problematyki metropolitalnej należy też zaliczyć profesorów Politechniki Gdańskiej: Andrzeja Baranowskiego, Mieczysława Kochanowskiego, Tomasza Partekę i Macieja Przewoźnika, a z Uniwersytetu Gdańskiego między innymi profesora Stanisława Szwankowskiego, profesor Iwonę Sagan i doktora Mariusza Czepczyńskiego. Tak więc działania samorządowców mogą być wsparte zapleczem eksperckim.

Ważne dla rozwoju współpracy metropolitalnej jest złożone w tym roku na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oświadczenie premiera Donalda Tuska, dotyczące potrzeby stworzenia ustawy metropolitalnej. Prace nad ustawą koordynuje minister spraw wewnętrznych i administracji. Trudno dziś przesądzić, jaki będzie stosunek koalicjanta rządowego, Polskiego Stronnictwa Ludowego, do tego projektu. Partie opozycyjne – PiS i SLD – na razie nie wy-

raziły swojego zdania w tej kwestii. Ale zważywszy na to, że PiS za swoich rządów rozpoczęło prace nad ustawą metropolitalną, to nie powinno być przeciw. Zagadką pozostaje stosunek prezydenta Lecha Kaczyńskiego do ewentualnej ustawy. Lecz skoro pełnił on funkcję prezydenta Warszawy i przewodniczącego Rady Unii Metropolii Polskich, a jego doradcą ds. samorządów jest prezydent Gdyni Wojciech Szczurek, wydaje się, że również powinien ją podpisać.

Ale czy warto czekać? Myślę, że powinniśmy wziąć przykład z miast górnośląskiego obszaru metropolitalnego, które zorganizowały się oddolnie. Potrzebujemy pewnego minimum organizacji i struktur oraz budżetu. Obecnie nikt systematycznie nie pracuje dla metropolii. Nikt nie pracuje nad wizją, nikt nie przygotowuje nowych projektów, nikt nie weryfikuje realizacji wcześniejszych decyzji. Ta pełna spontaniczności działalność jest niezwykle charakterystyczna dla ciała nieformalnego, złożonego z zapracowanych i pochłoniętych bieżącymi sprawami swoich miast i gmin prezydentów, burmistrzów i wójtów. Musimy pozyskać i skupić kompetentnych ludzi, którzy będą koncentrowali się nad rozwojem współpracy metropolitalnej. Trzeba zdobyć się na wyższy poziom współpracy między gminami metropolii.

Okolicznością sprzyjającą jest fakt, że Urząd Marszałkowski kończy projekt planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. Prawdopodobnie do końca 2008 roku Zarząd Województwa Pomorskiego przyjmie projekt do zatwierdzenia i przekaze go do konsultacji z gminami. Będzie kolejna okazja do rozpropagowania idei metropolitalnej. Po-

znamy optymalny, zgodny z istniejącymi układami współpracy, zasięg terytorialny obszaru metropolii gdańskiej.

Warto by, po ostatecznym przesądzeniu delimitacji metropolii, zaprosić do Rady Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej nowych członków – gminy, które znajdą się w proponowanym obszarze metropolii – a następnie przedyskutować propozycje przyjęcia przez te gminy form organizacyjnych dalszej współpracy. Proponuję powołanie stowarzyszenia gmin obszaru metropolitalnego. Nazwa pozostanie do uzgodnienia, ale powinna nie tylko łączyć stowarzyszone gminy, ale też stanowić wyrazisty, rozpoznawalny znak w kraju i za granicą – markę.

Stowarzyszenie wydaje się najprostszą, łatwą do rejestracji formą organizacyjną. Celem stowarzyszenia – jak mówi ustawa – jest wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz obrona wspólnych interesów. Celem tego stowarzyszenia będzie więc upowszechnienie wśród mieszkańców, przedsiębiorców, organizacji społecznych idei współpracy metropolitalnej gmin, współpraca i wymiana doświadczeń z podobnymi metropoliami w kraju i za granicą, promocja gospodarcza, kulturalna i turystyczna całego potencjału gmin obszaru metropolitalnego, która przyciągnie turystów, nowych mieszkańców oraz inwestorów krajowych i zagranicznych.

Powinniśmy razem analizować sytuację na rynku pracy i wspierać edukację, w szczególności ukierunkowaną na kształcenie w zawodach deficytowych. Najważniejsze będzie jednak ustalenie wspólnej strategii rozwoju miast wchodzących w skład metropolii gdańskiej, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, tak aby była ona uwzględniana

w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast.

Stowarzyszenie powinno stać się inkubatorem metropolii gdańskiej, w którym samorządowcy i pracownicy urzędów poszczególnych gmin oraz nieliczny, ale profesjonalny zespół pracowników stowarzyszenia będą budować współpracę między poszczególnymi gminami. Tylko podejmując konkretne, korzystne dla uczestników działania, można budować silną identyfikację metropolitalną i kapitał społeczny. Pierwszym wymogiem współpracy i kreowania zewnętrznego wizerunku metropolii jest szybki i nieskrępowany dostęp do informacji. Budowa systemu komunikacji, chociażby w postaci platformy elektronicznej, to ważny krok. Musimy pozyskiwać, porządkować i upowszechniać dane statystyczne o naszych gminach. Prekursorkim wydawnictwem tego typu był wydany z mojej inicjatywy *Atlas Metropolii Gdańskiej* (2007), zawierający informacje gospodarcze, finansowe, społeczne, turystyczne i tym podobne. Aby w przyszłości wzbogacić naszą wiedzę oraz by się lepiej promować, trzeba we współpracy z Wojewódzkim Urzędem Statystycznym i poszczególnymi urzędami poszerzyć tę bazę informacyjną.

Pierwszym wydawnictwem promującym gospodarczy potencjał metropolii było *Memorandum inwestycyjne metropolitalne Zatoki Gdańskiej*, opracowane przez Gdańską Szkołę Bankową, wydane w roku 2006 na potrzeby odbywającego się w Gdańsku Bałtyckiego Metropolitalnego Forum Gospodarczego. Nowe stowarzyszenie w przyszłości dbałoby, aby podobne publikacje były wydawane systematycznie, a nie tylko okazjonalnie.

Jak już pisałem, w ciągu ostatnich lat powstało wiele instytucji i przedsięwzięć metropolitalnych. Jestem przekonany,

że będą one uczestniczyły w pracach stowarzyszenia, tak aby stało się ono instytucją o charakterze „parasolowym”, łączącym i ułatwiającym współpracę. Doświadczenie i konkretne projekty, które zrealizujemy, ułatwią współpracę w przyszłych strukturach organizacyjnych – czy to powiatu metropolitalnego, czy innego zespołu metropolitalnego ustanowionego ustawą sejmową.

Szesnaście lat temu w „Gazecie Gdańskiej”⁵¹, w artykule *Metropolia nie tylko kościelna*, pierwszy raz zaproponowałem powołanie organizacji metropolitalnej dla aglomeracji gdańskiej. Od tego czasu toczyło się wiele potrzebnych i pożytecznych dyskusji i debat. Opinia publiczna, eksperci i dziennikarze gorąco popierają tę ideę. Przyszedł chyba najwyższy czas, by nie czekając na rząd i sejm, nie czekając na ustawę, powołać organizację metropolitalną. Właśnie w formie stowarzyszenia, jako pomost i inkubator, w celu rozwinięcia dotychczasowej współpracy między miastami i gminami tworzącymi ponadmilionową Metropolię Gdańską. Wszyscy znamy pojęcie „utraconych korzyści”. Zastanówmy się, ile już straciliśmy wspólnych szans i korzyści. Ale ważniejsze od tego jest to, jak wiele szans i korzyści jeszcze przed nami.