

WARUNKI I CZYNNIKI ROZWOJU POMORZA – WYBRANE PROBLEMY

pod redakcją
Małgorzaty Pacuk
Marcina Połoma

Komitety naukowe:

Nikolay Bagrov (Symferopol), Gerhard Bahrenberg (Brema),
Roger Bivand (Bergen), Marek Dutkowski (Szczecin),
Gennadij M. Fiedorow (Kaliningrad),
Walenty S. Korniejewiec (Kaliningrad), Thomas Lundén (Sztokholm),
Tomasz Michalski (Gdańsk), Tadeusz Palmowski (Gdynia),
Jerzy J. Parysek (przewodniczący, Poznań), Eugeniusz Rydz (Słupsk),
Jan A. Wendt (Gdańsk)

Adres redakcji:

Marcin Połom (sekretarz)
Zakład Rozwoju Regionalnego
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Gdański
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl
<http://www.zrr.ug.edu.pl/>

Korekta redakcji: Małgorzata Pacuk

Recenzenci:

Anna Dubownik, Tomasz Michalski, Tadeusz Palmowski,
Adam Przybyłowski, Maciej Tarkowski

© by Authors

Wydawnictwo „Bernardinum” Sp. z o.o.
ul. Bpa Dominika 11, 83-130 Pelplin
telefon: +48 58 5361757, fax +48 58 5361726
e-mail: bernardinum@bernardinum.com.pl
Zamawianie książek: www.bernardinum.com.pl;

Druk: Drukarnia Wydawnictwa „Bernardinum” Sp. z o.o., Pelplin

ISBN 978-83-8127-912-3

Spis treści:

Wstęp	5
<i>Mariusz Kistowski</i>	
Ocena poziomu i dynamiki zrównoważonego rozwoju gmin województwa pomorskiego w perspektywie środowiskowej po akcesji do Unii Europejskiej	9
<i>Sandra Żukowska, Beata Chmiel</i>	
Strategie rozwoju a koncepcja <i>smart city</i> na przykładzie wybranych miast województwa pomorskiego	60
<i>Adam R. Parol</i>	
Zmiany rozmieszczenia instytucji o randze regionalnej i ponadregionalnej w miastach Pomorza Środkowego w latach 1979-2019	78
<i>Tadeusz Bocheński, Tadeusz Palmowski</i>	
Rozwój głównych portów morskich w Polsce	102
<i>Tadeusz Bocheński</i>	
Małe porty morskie Polski – potencjał i perspektywy rozwoju	127
<i>Natalia Soldatke, Sandra Żukowska, Marcin Połom</i>	
Zjawisko wykluczenia transportowego na terenie powiatów puckiego i wejherowskiego w 2019 r.	142
<i>Elżbieta Mydlowska, Albert Chrzan</i>	
Funkcjonowanie szczecińskiego transportu tramwajowego	160
<i>Małgorzata Pacuk</i>	
Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w województwie pomorskim w latach 2005-2019	188

Wstęp

W kolejnym tomie poświęconym problematyce Pomorza przedmiotem analiz są wybrane zagadnienia społeczno-gospodarcze w ujęciu regionalnym i lokalnym. Tytuł publikacji zainspirowany został koncepcją Z. Chojnickiego i T. Czyż (2004). Omawiając współczesne aspekty społeczno-gospodarczego rozwoju regionalnego Autorzy skupili uwagę na pojęciach warunków i czynników aktywizacji rozwoju regionów. Warunki są własnościami obszaru zastanymi i słabo sterowalnymi w krótkich okresach, natomiast czynniki aktywizacji mają charakter czynny i są bardziej sterowalne. Można więc określić warunki jako ramy rozwoju, a czynniki jako jego treść. Podział na warunki i czynniki nie jest ostry, zarówno jedno, jak i drugie podlegają zmianom i kształtują struktury gospodarcze regionów. Do głównych warunków rozwoju regionów, które w pewnym stopniu określają kierunki rozwoju danego obszaru, Z. Chojnicki i T. Czyż zaliczyli: sytuację ludnościową, strukturę sieci osadniczej, stan środowiska przyrodniczego, infrastrukturę techniczną oraz strukturę gospodarki. Do najważniejszych czynników aktywizacji należą: rozwój sfery instytucjonalnej gospodarki rynkowej, otoczenie biznesu, innowacyjność, klimat społeczny i inwestycje zagraniczne.

W pierwszym artykule niniejszego tomu M. Kistowski dokonuje oceny procesów ekorozwoju w województwie pomorskim w okresie po akcesji do Unii Europejskiej przyjmując perspektywę prośrodowiskową. Identyfikacja i analiza wskaźników zrównoważonego rozwoju są punktem wyjścia do przygotowania polityk wspólnotowych oraz monitorowania skuteczności ich wdrażania w większości krajów członkowskich. Część ze stosowanych wskaźników jest możliwa do wykorzystania także do analiz wewnątrz-krajowych i wewnątrzregionalnych. Jak zauważa Autor, liczba mierników możliwych do zastosowania dla poziomu gminnego w dłuższych okresach, obejmujących ostatnie dwie dekady, jest jednak dość ograniczona. W prezentowanym artykule, na podstawie danych dla 123 gmin województwa pomorskiego dotyczących czterech sfer zrównoważonego rozwoju (środowiskowej, społecznej, gospodarczej i przestrzennej) opracowano zestaw wskaźników, dla których kryterium doboru był związek z problematyką ochrony

środowiska. Z prezentowanych badań wynika, że w okresie po wejściu do Unii Europejskiej stan i dynamika zrównoważonego rozwoju w różnych częściach województwa pomorskiego wykazały znaczne różnice, chociaż przeważały trendy pozytywne. Najwyższą ocenę poziomu ekorozwoju uzyskały gminy położone na terenach peryferyjnych województwa, gdzie opóźnienia rozwojowe były największe, natomiast najtrudniejszą sytuację zaobserwowano na obszarach nadmorskich, gdzie procesy zrównoważonego rozwoju wymagają największej interwencji w każdej z badanych sfer.

S. Żukowska i B. Chmiel skupiają uwagę na idei *smart city*. Ta stosunkowo nowa koncepcja rozwoju miejskiego, która łączy cele zrównoważonego wzrostu i konkurencyjności, zakłada inwestowanie w kapitał społeczny, infrastrukturę oraz technologie informacyjno-komunikacyjne w celu zwiększenia efektywności wykorzystania zasobów miasta i poprawy jakości życia jego mieszkańców. Na podstawie analizy zapisów aktualnie obowiązujących strategii rozwoju Autorki wskazały przykłady wdrażania koncepcji *smart city* w wybranych miastach siedzibach powiatów i na prawach powiatu województwa pomorskiego. Przeprowadzone badanie potwierdziło dominującą pozycję ośrodków aglomeracji trójmiejskiej oraz wykazało zróżnicowany zakres rozwiązań typu *smart* w dokumentach strategicznych pozostałych ośrodków. Spośród sześciu aspektów rozwoju w myśl koncepcji *smart city* – gospodarka, środowisko, mobilność, społeczeństwo, zarządzanie miastem i jakość życia mieszkańców – badane miasta najchętniej angażują się w działania z zakresu trzech pierwszych obszarów funkcjonalnych.

Predyspozycje miast Pomorza Środkowego do pełnienia funkcji stolicy regionu administracyjnego są przedmiotem rozważań A. Parola, wpisującym się w szerszy kontekst badań oceniających skutki najnowszego podziału terytorialnego kraju. Pomorze Środkowe nie zostało wyodrębnione jako niezależna jednostka administracyjna najwyższego szczebla, a przecięcie obszaru granicami województw pomorskiego i zachodniopomorskiego pogłębiło jego marginalizację. Utrata funkcji administracyjnych przez główne miasta regionu – Koszalin i Słupsk – położone peryferyjnie w stosunku do stolic obu województw, nasiliła trudności rozwojowe. Przyjmując jako kryterium lokalizację placówek o randze regionalnej i ponadregionalnej w miastach Pomorza Środkowego w badanym okresie, Autor wskazał ośrodki najlepiej przygotowane pod względem instytucjonalnym i usługowym do pełnienia roli stolicy ewentualnego województwa środkowopomorskiego.

Dwa kolejne artykuły podejmują temat rozwoju portów morskich polskiego wybrzeża. Główne porty morskie Polski od 2015 r. notują znaczący wzrost obrotów ładunkowych. T. Bocheński i T. Palmowski poddają analizie czynniki, które pozwoliły największym portom polskim na osiągnięcie wysokiej pozycji na rynku międzynarodowym. Autorzy omówili zmiany wielkości i struktury towarowej obrotów w latach 2005-2019, zwracając uwagę na wzrost wielkości przeładunków paliw i dynamiczny rozwój prze-

wozów intermodalnych, w tym z wykorzystaniem kontenerów. Port Gdańsk osiągał największe przeładunki w historii, co pozwoliło na zajecie w 2019 r. wysokiej, czwartej pozycji na Bałtyku. Port Gdynia, największy agroport bałtycki, wzmocnił swoją pozycję jako port kontenerowy. Port Szczecin-Świnoujście, z najdynamiczniej rozwijającym się terminalem promowym w Polsce, odnotował rekordowy wynik w 2018 r. Z przeglądu zakończonych, prowadzonych i planowanych inwestycji zwiększających pozycję konkurencyjną portów wynika, iż największe projekty dotyczą dróg wodnych – dostępu od strony lądu i morza – oraz rozbudowy infrastruktury portowej. Zakończenie planowanych inwestycji pozwoli na dostęp większych jednostek do akwenów portowych oraz na zwiększenie potencjału przeładunkowego i wzrost udziału ładunków tranzytowych w ogólnych obrotach portów.

Tematykę portową kontynuuje T. Bocheński w opracowaniu poświęconym portom regionalnym, które pod względem przeładunków odgrywają marginalną rolę w porównaniu z głównymi ośrodkami handlu morskiego. Autor wybrał do analizy osiem portów, zlokalizowanych na Wybrzeżu Środkowym oraz nad zalewami Szczecińskim i Wiślanym, skupiając się na ich funkcji handlowej. Badane porty dysponują znacznym potencjałem rozwojowym, jednak jego wykorzystanie nie jest możliwe bez inwestycji w infrastrukturę, przede wszystkim zapewniającą lepszy dostęp do akwenów i nabrzeży. Najważniejszą tego typu inwestycją morską jest przekop Mierzei Wiślanej – realizowany obecnie projekt połączenia portu w Elblągu i wód Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską. Budowa kanału i związane z nią przedsięwzięcia modernizacyjne mają zapewnić swobodny dostęp do portu i jego włączenie do obsługi żeglugi bałtyckiej.

N. Soldatke, S. Żukowska i M. Połom podejmują próbę identyfikacji zjawiska wykluczenia transportowego na obszarze dwóch powiatów województwa pomorskiego – puckiego i wejherowskiego. Niewystarczająca oferta komunikacji zbiorowej i zagrożenie wykluczeniem transportowym jest jednym z ważniejszych problemów społecznych w Polsce – brak dostępu do dobrej jakości połączeń na obszarach rozproszonego osadnictwa utrudnia mieszkańcom korzystanie z podstawowych usług publicznych zapewniających odpowiedni poziom życia. Z analizy danych dla okresu 1989-2019 wynika, że dostępność transportowa miejscowości na terenie powiatów puckiego i wejherowskiego uległa pogorszeniu – zły stan techniczny infrastruktury kolejowej i mniejsza liczba połączeń oraz ograniczona oferta przewozów autobusowych przełożyły się na spadek liczby pasażerów korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego. Autorzy zwracają uwagę na rosnący poziom motoryzacji indywidualnej w obu powiatach i zjawisko wymuszonego posiadania prywatnego samochodu osobowego, które nasila się w związku z niedostatecznie rozwiniętymi usługami transportu publicznego.

W opracowaniu E. Mydlowskiej i A. Chrzana na temat organizacji i funkcjonowania transportu tramwajowego w Szczecinie zaprezentowano szczegółową analizę stanu eksploatowanego taboru oraz wykonywanych przewozów pasażerskich. Jej uzupełnieniem jest interpretacja wyników badań ankietowych przeprowadzonych wśród użytkowników tramwajów szczecińskich. Stan szczecińskiego transportu tramwajowego określono jako dobry. Zakończone w ostatnich latach inwestycje infrastrukturalne oraz podjęte działania modernizacyjne pozwolą na lepsze skomunikowanie części dzielnic z centrum miasta. Mimo to, zdaniem Autorów, jeszcze nie w pełni zrealizowane zostały zapisy polityki transportowej Szczecina, zgodnie z którą podstawowym środkiem komunikacji w mieście jest tramwaj, natomiast autobusy powinny pełnić jedynie rolę uzupełniającą.

W ostatnim artykule prezentowanego tomu M. Pacuk omawia atrakcyjność inwestycyjną województwa pomorskiego oraz napływ kapitału zagranicznego w postaci bezpośrednich inwestycji zagranicznych w okresie poakcesyjnym. W zestawieniu atrakcyjności inwestycyjnej województw pomorskie zajmowało w badanym okresie pozycję w rankingu ocenianą jako ponadprzeciętna. Mocną stroną regionu jest przede wszystkim aktywność wobec inwestorów oraz wysoka chłonność rynku zbytu. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej wzrosła pozycja konkurencyjna województwa mierzona wartością kapitału podstawowego przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym. Działalność firm z udziałem kapitału zagranicznego koncentruje się w Trójmieście, które dla inwestujących zarówno w sektorze przetwórstwa przemysłowego, jak i usługowym jest najbardziej atrakcyjnym podregionem w województwie pomorskim.

Różnorodność problematyki poruszanej w niniejszym tomie spina klamrą obszar badań. W prezentowanym przez Autorów przeglądzie warunków i czynników aktywizacji rozwoju gospodarczego Pomorza w różnych skalach przestrzennych ujawnia się złożoność i zróżnicowanie procesów rozwoju regionalnego i lokalnego. Uwzględnianie terytorialnego wymiaru rozwoju, zarówno w badaniach naukowych, jak i polityce regionalnej, ma zasadnicze znaczenie dla zrozumienia i wykorzystania potencjału regionów oraz ich przewag konkurencyjnych.

Małgorzata Pacuk
Marcin Połom

Literatura:

- Chojnicki Z., Czyż T., 2004, *Główne aspekty regionalnego rozwoju społeczno-gospodarczego* [w:] J. J. Parysek (red.), *Rozwój regionalny i lokalny w Polsce w latach 1989–2002*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 13–24.

Ocena poziomu i dynamiki zrównoważonego rozwoju gmin województwa pomorskiego w perspektywie środowiskowej po akcesji do Unii Europejskiej

Znaczenie parametryzacji procesów rozwoju zrównoważonego

Rozwój społeczno-gospodarczy, w tym również zrównoważony, można charakteryzować i analizować na różne sposoby. Do najczęściej stosowanych, a równocześnie najbardziej obiektywnych, należą metody ilościowe. Polegają one na określeniu wartości wybranych mierników, czyli mierzalnych cech opisujących procesy społeczno-gospodarcze oraz inne procesy przestrzenne, a następnie wyrażeniu ich w postaci wskaźników, które pozwolą na porównywanie różnic dotyczących ich przebiegu w czasie i przestrzeni. Wskaźniki te mogą stanowić wartości bezwzględne mierników, jednak najczęściej są ujmowane w formie względnej, odnoszącej wielkość rejestrowanych cech do powierzchni, liczby mieszkańców lub innych zmiennych. Mogą one być analizowane w różnych układach czasowych (np. jednorocznych, wieloletnich, zmienności w czasie) oraz przestrzennych (np. gminnych, powiatowych, wojewódzkich). Z punktu widzenia procesów rozwojowych istotny jest podział na mierniki dotyczące przeszłości i teraźniejszości oraz przyszłości. Dwie pierwsze grupy są analizowane na podstawie wartości pomierzonych, natomiast trzecia oparta jest na wartościach prognozowanych lub planowanych. Wykorzystując dotychczasowe pomiary, podejmowane są próby prognozowania rozwoju społeczno-gospodarczego, określające spodziewane przyszłe wartości mierników, a w strategiach rozwoju wskazuje się ich wartości pożądane do osiągnięcia (wyznaczniki).

Wzrost popularności wskaźników zrównoważonego rozwoju był początkowo związany z zastosowaniem wskaźników środowiskowych, stosowanych w niektórych państwach od lat 70. XX w. Szczególnie dynamiczny ich rozwój nastąpił w latach 90., towarzysząc globalnej popularyzacji koncepcji ekorozwoju. Najpierw stosowano je do analiz wewnątrz- i międzyregionalnych, a wraz ze wzrostem ilości danych i rozwojem technik informatycznych, opracowano zestawy wskaźników przydatnych do porównań międzynarodowych. Nastąpiła eksplozja systemów mierników stosowanych na wszystkich poziomach przestrzennych – od globalnego do lokalnych

jednostek administracyjnych. Pierwsze zestawy wskaźników zostały opracowane przez Organizację Współpracy i Rozwoju Gospodarczego (*Environmental indicators...*, 1991, *Core set of indicators...*, 1993) – dotyczyły one 13 problemów związanych z wpływem antropopresji na środowisko – oraz Światową Organizację Zdrowia – zestaw „wskaźników zdrowych miast” do analizy równoważenia rozwoju miast (*Healthy city indicators...*, 1993). W tym okresie wprowadzono również podział na wskaźniki: presji na środowisko, warunków (stanu) środowiska i reakcji (ludzi) na problemy środowiskowe.

Ponieważ rozwój zrównoważony obejmuje szeroki zakres procesów, wykraczający poza kwestie środowiskowe, zwrócono uwagę na potrzebę uwzględnienia jego pozostałych sfer: społecznej, gospodarczej, czasem infrastrukturalnej i politycznej (instytucjonalnej) oraz – wiążącej większość z nich – sfery przestrzennej. Jedne z pierwszych takich zestawów przygotowało ONZ-owskie Centrum ds. Osadnictwa Ludzi wspólnie z Bankiem Światowym (*Indicators programme...*, 1995) oraz Komisja Zrównoważonego Rozwoju Narodów Zjednoczonych (*Working list of indicators...*, 1996), która odniosła wskaźniki do poszczególnych rozdziałów Agendy 21. Na poziomie miast pierwsze zestawy mierników opracowano w Stanach Zjednoczonych (*Indicators of sustainable community*, 1993) oraz w Wielkiej Brytanii (*Indicators of sustainable development...*, 1995), a także w Europejskiej Agencji Środowiskowej (*Europe's environment...*, 1995).

Stosowanie wskaźników zrównoważonego rozwoju, określanych też jako wskaźniki równoważenia rozwoju (ang. *sustainability indexes*) oraz stanowiących ich część wskaźników środowiskowych, stało się standardem większości państw, w tym Unii Europejskiej. Przygotowanie i monitorowanie skuteczności wdrażania polityk wspólnotowych wiąże się ze wskazaniem i analizą takich wskaźników. Dotyczą one głównie całej Wspólnoty i państw członkowskich, jednak część z nich jest możliwa do zastosowania także do analiz wewnętrznych i wewnątrzregionalnych. W drugiej dekadzie XXI w. przyjęto szeroki zestaw wskaźników, służący monitorowaniu skuteczności realizacji 17 celów globalnych i zadań szczegółowych Agendy na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030. Wspólnotowe raporty dotyczące postępów zrównoważonego rozwoju w UE są sporządzane od pierwszej dekady XXI w. Dwa najobszerniejsze raporty z 2020 r. zostały opublikowane przez Eurostat oraz Sustainable Development Solutions Network wraz z Institute for European Environmental Policy. Pierwszy z nich został oparty na analizie około 140 wskaźników, w tym 20 w celu ilościowej oceny skuteczności wdrażania polityk UE (*Sustainable development...*, 2020), a drugi na zestawie 113 wskaźników, z których 88 wykorzystano w ocenie trendów równoważenia rozwoju (*Europe sustainable development report...*, 2020).

W Polsce tradycje parametryzacji procesów zrównoważonego rozwoju sięgają lat 80. i 90. XX w. Najszerszy zakres mierników, opartych w większości na danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), zaprezentował T. Borys

z zespołem (1999, 2005). Również autor proponował zestawy przeznaczone do monitorowania poziomu zrównoważenia polityk rozwoju regionalnego (M. Kistowski, 2003) i skuteczności wdrażania polityki ochrony środowiska, obejmującej środowiskową sferę rozwoju zrównoważonego (M. Kistowski, 2012) oraz analizował i oceniał mierniki stosowane w programach ochrony środowiska (M. Kistowski, 2006) i planach gospodarki niskoemisyjnej (M. Kistowski i P. Wiśniewski, 2017). Zestaw wskaźników przyjął również GUS dla potrzeb publikacji raportów dotyczących zrównoważonego rozwoju Polski (A. Balas i A. Molenda, 2016; *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju Polski*, 2011, 2015) oraz tzw. zielonej gospodarki (*Wskaźniki zielonej gospodarki w Polsce*, 2019). W związku z przyjęciem w Polsce unijnych standardów przygotowania i monitorowania polityk, stosowanie wskaźników zrównoważonego rozwoju stało się powszechne, jednak zwykle są one obliczane dla poziomu kraju lub województwa. Rzadziej odnosi się je do powiatów i gmin, szczególnie w przypadku analiz dla większych regionów.

Stosując wyżej scharakteryzowany kierunek badań nad zrównoważonym rozwojem, a szczególnie parametryzacji przebiegu jego procesów, w prezentowanych studiach podjęto próbę oceny poziomu i dynamiki zrównoważonego rozwoju, koncentrując się na jego aspektach środowiskowych. Obszarem badań jest województwo pomorskie, a podstawową jednostkę przestrzenną stanowią gminy, rozumiane jako jednostki samorządu terytorialnego. Ze względu na dostępność danych, a także chęć oceny procesów od czasu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, horyzont czasowy badań obejmuje okres 17 lat, od 2003 do 2019 r. Umożliwia to ocenę postępów zrównoważanego rozwoju od roku poprzedzającego akcesję do czasu, dla którego dostępne były najaktualniejsze informacje.

Monitoring procesów rozwoju społeczno-gospodarczego, w tym jego aspektów środowiskowych, w badanym regionie był prowadzony od początku istnienia województwa pomorskiego. Wiodący w tym zakresie podmiot stanowi samorząd województwa, reprezentowany przez Urząd Marszałkowski, a szczególnie Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego oraz Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego. Najobszerniejsze opracowania, obejmujące analizy wskaźnikowe dotyczące gmin i powiatów, powstają w związku z przygotowaniem strategii rozwoju społeczno-gospodarczego i planów zagospodarowania przestrzennego województwa. Przykładem studiów poprzedzających strategię mogą być analizy potencjału społeczno-ekonomicznego gmin (np. M. Lindenberg, 2008), a charakter retrospektywny posiada pięć edycji raportów o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, z najaktualniejszym z końca ubiegłej dekady (J. Pietruszewski (red.), 2018). Znaczny dorobek w zakresie parametryzacji i monitoringu rozwoju społeczno-gospodarczego regionu posiada również Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, gdzie m.in. opublikowano trzy edycje atlasu jakości życia w województwie pomorskim (M. Nowicki

(red.), 2012; A. Hildebrandt i in., 2014) oraz wykonano liczne raporty w tym zakresie. Zbliżona problematyka stanowiła również w ostatnich dekadach przedmiot badań zespołów naukowych reprezentujących kilka trójmiejskich uczelni (Uniwersytet Gdański, Politechnikę Gdańską, Uniwersytet Morski). Jako przykłady publikacji zawierających ich wyniki można podać opracowania C. Obracht-Prondzyńskiego z zespołem (2016) lub A. Kałaskiej i P. Przybyłowskiego (2020), dotyczące jakości życia mieszkańców województwa pomorskiego, oparte na analizach danych statystycznych i wynikach badań ankietowych z zastosowaniem licznych mierników. Problem w tym, że kompletność i szczegółowość przestrzenna większości z tych badań jest niewystarczająca, np. dotyczą one głównie podregionów lub powiatów, a pomijają poziom gminny, czy też obejmują tylko część województwa. Rezultaty badań prezentowane w niniejszym artykule próbują częściowo uzupełnić te braki.

Metoda oceny poziomu zrównoważonego rozwoju gmin

Główne źródło danych wykorzystanych w badaniach stanowiły informacje zgromadzone przez Główny Urząd Statystyczny w Banku Danych Lokalnych, dostępne w internetowej bazie danych. Problemy związane z zastosowaniem tych danych, szczególnie w odniesieniu do sfery społecznej, przedstawił T. Michalski (2020). Natomiast ich zalety to odniesienie do długiego okresu (czasem sięgającego połowy lat 90. XX w.) i agregacja na różnych poziomach jednostek administracyjnych, w tym gmin dla części danych. W konsekwencji przyjęto, że jednostkę przestrzenną oceny stanowi gmina (miejska, wiejska lub miejsko-wiejska), jako podstawowa jednostka samorządu terytorialnego. Łącznie uwzględniono 123 gminy. Dane zgromadzone w BDL dotyczą wszystkich sfer rozwoju zrównoważonego. Jednak dla poziomu gminnego można znaleźć głównie dane dotyczące sfery środowiskowej, społecznej i gospodarczej oraz spajających je sfer infrastrukturalnej i przestrzennej. Ich kwerenda pozwoliła na wybór informacji, na podstawie których zaproponowano 17 wskaźników. Po pięć dotyczy sfery środowiskowej, społecznej i gospodarczej, a dwa przestrzennej (tab. 1). W istocie jednak reprezentowana przez nie problematyka przenika się i niektóre mierniki mogą obrazować sytuację w dwóch lub trzech sferach równocześnie. Jako okres analiz przyjęto lata 2003-2019, rozpoczynając go w roku poprzedzającym przyjęcie Polski do Unii Europejskiej. Dla 11 wskaźników dostępne są dane dotyczące całego okresu analiz, dla jednego – od 2005, dla trzech – od 2009, dla jednego – od 2011 r. W przypadku wskaźnika 16 dotyczącego pokrycia terenami antropogenicznymi, dane są dostępne dla czterech lat w odstępach sześcioletnich: 2000, 2006, 2012 i 2018, przy czym dla roku 2000 metodyka ich uzyskania było nieco inna niż dla kolejnych, dlatego został on wykluczony z analizy. Wyłącznie do obliczenia tego wskaźnika użyto danych nie pochodzących z BDL GUS, ale zaczerpniętych z unijnego syste-

mu Corine Land Cover (CLC), obrazującego pokrycie terenu na podstawie analizy obrazów wykonanych z satelity Landsat, dostępnych na stronie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ).

Pod względem pozycji mierników w monitorowaniu poszczególnych etapów antropopresji, należą one do miar presji na środowisko lub reakcji na problemy środowiskowe (ochrony środowiska). Do tych dwóch grup należy większość wskaźników możliwych do określenia na podstawie BDL GUS. W przyszłości warto je uzupełnić o mierniki jakości (stanu) środowiska, które można uzyskać na podstawie danych z państwowego monitoringu środowiska, koordynowanego przez GIOŚ, jednak ze względu na ich niepełną kompletność czasową i przestrzenną oraz zmiany metod gromadzenia, wykraczało to poza możliwości uwzględnienia w prezentowanych tu badaniach (M. Kistowski, 2012).

Głównym kluczem doboru wskaźników był ich związek z problematyką ochrony środowiska. Niezależnie od sfery rozwoju zrównoważonego, do której zostały one zaliczone, interpretacja wpływu procesów ilustrowanych przez wskaźniki na rozwój zrównoważony koncentrowała się na sprzyjaniu środowiskowej sferze ekorozwoju. Poniżej przedstawiono więc syntetyczną interpretację części wskaźników, której osią jest sprzyjanie przyrodzie jako środowisku życia ludzi, ponieważ w przypadku części z nich inny sposób interpretacji (oparty np. na liberalnych kryteriach ekonomicznych lub niektórych kryteriach społecznych) doprowadziłby do innych, czasem nawet odwrotnych wniosków.

Tab. 1. Zakres i charakterystyka analizowanych wskaźników zrównoważonego rozwoju gmin.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka	Okres dostępności danych	Typy danych	
				miejsce w łańcuchu antropo- presji	wpływ na rozwój zrównoważony
WSKAŹNIKI ŚRODOWISKOWE					
1.	Zużycie wody na potrzeby gospodarki i ludności	m ³ /mieszk.	2003-2019	presja	destymulanta
2.	Wytwarzane ścieki przemysłowe i komunalne wymagające oczyszczenia odprowadzane do wód i ziemi	m ³ /mieszk.	2003-2019	presja	destymulanta
3.	Zebrane zmieszane odpady komunalne	kg/mieszk.	2005-2019	presja/ reakcja	destymulanta

4.	Zalesienia na gruntach prywatnych i gminnych	ar/km ²	1995-2019	reakcja	stymulanta
5.	Długość ścieżek rowerowych w stosunku do liczby ludności	km/10.000 mieszk.	2011-2019	reakcja	stymulanta
WSKAŹNIKI SPOŁECZNE					
6.	Różnica odsetka liczby osób korzystających z sieci wodociągowej i kanalizacyjnej	%	2003-2019	presja	destymulanta
7.	Wzrost (zmiana) liczby ludności z roku na rok	osoby/1000 mieszk.(‰)	2003-2019	presja	destymulanta
8.	Obciążenie demograficzne osobami starszymi	osoby 65+/ osoby w wieku produkcyjnym	2002-2019	presja	destymulanta
9.	Udział ludności w wieku produkcyjnym	%	2002-2019	presja/ reakcja	destymulanta
10.	Liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych	liczba/1000 mieszk.	2009-2019	reakcja	stymulanta
WSKAŹNIKI GOSPODARCZE					
11.	Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru	liczba/1000 mieszk.	2002-2019	presja	destymulanta
12.	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w ludności w wieku produkcyjnym	%	2003-2019	presja	destymulanta
13.	Pozyskanie drewna w lasach prywatnych i gminnych	m ³ /ha lasów pryw. i gmin.	1998-2019	presja	destymulanta
14.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych ogółem	liczba/1000 mieszk.	1995-2019	presja	destymulanta
15.	Udział nowo zarejestrowanych podmiotów sektora kreatywnego w nowo zarejestrowanych podmiotach gospodarczych	%	2009-2019	reakcja	stymulanta
WSKAŹNIKI PRZESTRZENNE					
16.	Udział terenów antropogenicznych (z wyjątkiem zieleni i wypoczynkowych) w powierzchni gminy	%	2006, 2012, 2018	presja	destymulanta
17.	Udział terenów objętych obowiązującymi planami miejscowymi (mpzp) w powierzchni gminy	%	2009-2019	reakcja	stymulanta

Źródło: opracowanie własne, częściowo oparte na informacjach zawartych w Banku Danych Lokalnych GUS.

W przypadku **wskaźników środowiskowych** interpretacja jest przeważnie jednoznaczna – im niższe jest pozyskanie zasobów środowiska (**zużycie wody**) lub **odprowadzenie** do niego produktów metabolizmu społeczeństwa (np. **ścieków, odpadów**) i intensywniejsze działania prośrodowiskowe (np. **zalesienia, budowa dróg rowerowych**), tym korzyści dla środowiska są większe. W przypadku **zebranych zmieszanych odpadów komunalnych** przyjęto, że im większa jest ilość wytwarzanych odpadów, tym większa jest presja na środowisko, chociaż wskaźnik nie jest w pełni jednoznaczny. Większa ilość zebranych odpadów może również oznaczać lepszą efektywność ich gromadzenia, dzięki czemu mniej odpadów trafia nielegalnie do środowiska. Interpretację mogłaby ułatwić informacja o ilości odpadów wytwarzanych, tej jednak brakuje. Do tej grupy zaliczono **długość ścieżek rowerowych w stosunku do liczby ludności**, ponieważ przyjęto, że może ona znacząco wpłynąć na zmniejszenie presji motoryzacji na środowisko. Niemniej wskaźnik ten ilustruje również procesy zachodzące w innych sferach ekorozwoju, np. społecznej (pozytywny wpływ na zdrowie ludzi) lub infrastrukturalnej, nie wyodrębnionej w prezentowanych badaniach.

Wśród **wskaźników społecznych** jednoznaczna jest interpretacja **różnicy odsetka osób korzystających z wodociągu i kanalizacji**, ponieważ im jest ona wyższa (na korzyść wodociągów), tym więcej ścieków gromadzi się w zbiornikach bezodpływowych lub oczyszcza w oczyszczalniach przydomowych, często mniej wydajnych niż oczyszczalnie zbiorcze i trudnych do skontrolowania, co może przyczynić się do wzrostu zanieczyszczenia środowiska w przypadku nieszczelności lub awarii. W przypadku **zmiany liczby ludności z roku na rok na 1000 mieszkańców** przyjęto, że wzrost liczby ludności powoduje wzrost natężenia presji na środowisko. W konsekwencji w tym ujęciu pożądanym jest spadek liczby mieszkańców, chociaż z innych punktów widzenia depopulacja bywa oceniana jako proces negatywny. W przypadku **współczynnika obciążenia demograficznego osobami starszymi** przyjęto, że im więcej jest osób starszych w stosunku do osób w wieku produkcyjnym, tym większy jest bezwzględny koszt zapewnienia tej pierwszej grupie właściwej jakości życia, a w konsekwencji mniejsze są możliwości finansowania innych działań, również w zakresie ochrony środowiska. W efekcie, im niższa jest wartość wskaźnika, tym większe są szanse na lepszą sytuację środowiskową. Należy jednak podkreślić, że kierunek interpretacji tego wskaźnika może być również przeciwny. Osoby starsze, posiadające często niższe dochody niż osoby aktywne zawodowo, ale również prowadzące odmienny styl życia, który można określić jako *slow*, mają mniej potrzeb materialnych, mniej konsumują, a co za tym idzie np. wytwarzają mniej odpadów i słabiej obciążają środowisko. W przypadku **udziału ludności w wieku produkcyjnym** przyjęto, że im wyższy jest ten udział tym większa jest aktywność gospodarcza mieszkańców, której wpływ na środowisko (związany m.in. z inwestycjami, transportem, korzy-

staniem z usług) może być bardziej negatywny niż pozytywny. Należy brać jednak pod uwagę możliwość wystąpienia dość licznych wyjątków od tego założenia. Dla wskaźnika **liczby fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych** przyjęto, że im więcej ich jest zarejestrowanych, tym większa jest szansa, że znajdują się wśród nich podmioty sprzyjające ochronie środowiska, wpływające na poprawę jego stanu. Mimo iż działają też stowarzyszenia negatywnie wpływające na środowisko i założenie to może być obciążone pewnym ryzykiem, przedstawiona interpretacja wydaje się być bardziej obiektywna niż odwrotna.

W odniesieniu do **wskaźników gospodarczych** przyjęto ogólne założenie, że im większa aktywność gospodarcza, tym większa potencjalna presja na środowisko, z pewnymi wyjątkami, np. dotyczącymi tzw. sektora kreatywnego. Z ogólnego założenia wynika interpretacja wskaźnika **liczby podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru** jako destymulanty – im wyższa jest liczba podmiotów tym większa presja na środowisko. W przypadku często stosowanego wskaźnika **udziału bezrobotnych zarejestrowanych w ludności w wieku produkcyjnym** przyjęto, że im jest on wyższy, tym więcej środków z budżetów państwa i samorządów jest kierowane na pomoc tej grupie, a w związku z tym niższa jest pula środków możliwych do przeznaczenia na inne cele, w tym ochronę środowiska. Kolejny wskaźnik gospodarczy dotyczy **pozyskania drewna w lasach prywatnych i gminnych w stosunku do powierzchni tych lasów**, chociaż pełniejszej informacji dostarczyłby wskaźnik obrazujący pozyskanie drewna przez Lasy Państwowe. GUS nie udostępnia jednak tych danych na poziomie gminnym, a informacje podawane przez to przedsiębiorstwo dotyczą nadleśnictw – ich przełożenie na gminy jest pracochłonne. Dla wskaźnika przyjęto, że im większe jest pozyskanie drewna, tym intensywniejsza presja na środowisko. Również w przypadku **liczby turystycznych miejsc noclegowych w stosunku do liczby mieszkańców** założono, że wzrost skutkuje zwykle zwiększeniem presji na środowisko, chociaż np. z ekonomicznego punktu widzenia wzrost tej liczby oceniany jest często pozytywnie. Wadą tego wskaźnika jest brak uwzględnienia agroturystycznej bazy noclegowej, który szczególnie na terenach wiejskich zaburza uzyskane wyniki. Wydaje się również, że korzystniejsze byłoby uwzględnienie liczby noclegów udzielonych w obiektach turystycznych, jednak BDL GUS obejmuje takie dane tylko do 2014 r. Niemniej użycie wybranego wskaźnika jest dopuszczalne, gdyż wcześniej stwierdzono silną korelację liczby miejsc noclegowych i udzielonych noclegów w gminach (M. Kistowski, 2021). Ostatni w tej sferze był wskaźnik **udziału nowo zarejestrowanych podmiotów sektora kreatywnego w nowo zarejestrowanych podmiotach gospodarczych**. GUS definiuje przemysły kreatywne jako „podmioty gospodarcze zajmujące się tworzeniem i sprzedażą dóbr i usług, które powstają w wyniku pośredniej konsumpcji zasobów kulturalnych (kultura jest inspiracją i kreatywnym wkładem w ich powstawanie), wymagają wkładu twórczego i często niosą

treści kulturowe; są to działania związane z projektowaniem i wzornictwem, architekturą, reklamą i tłumaczeniami”¹ (*Przemysły kultury i kreatywne...*, 2018). Obiektywne wydaje się założenie, że w części świata opartej na europejskich tradycjach kulturowych, społeczeństwa z wyższym poziomem kultury bardziej akceptują cele ochrony środowiska, a mniej jego nadmierną eksploatację, zaś działalność sektora kreatywnego zwykle przyczynia się do wzrostu poziomu kultury. Prowadzona w nim gospodarka należy też do najmniej obciążających środowisko przyrodnicze. Dlatego, im wyższy jest ich udział w całości podmiotów gospodarczych, tym wpływ na środowisko przyrodnicze powinien być mniejszy.

Dwa ostatnie wskaźniki dotyczą sfery przestrzennej rozwoju zrównoważonego. W przypadku **udziału terenów antropogenicznych w powierzchni gminy** przyjęto, że im jest on wyższy, tym negatywne zmiany w środowisku przyrodniczym są zwykle większe. Zasięg tych terenów, określony na podstawie CLC dla trzech lat w odstępach sześciu, obejmował trzy klasy pokrycia wydzielone na poziomie drugim (1.1 – zabudowa miejska, 1.2 – tereny przemysłowe, handlowe i komunikacyjne, 1.3 – kopalnie, wyrobiska i budowy), grupujące dziewięć klas na poziomie trzecim. W przypadku **udziału terenów objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni gminy** przyjęto, że zagospodarowanie przestrzenne realizowane na podstawie mpzp jest bardziej korzystne dla środowiska niż na podstawie decyzji o warunkach zabudowy lub lokalizacji celu publicznego, ponieważ sprzyja ono koncentracji zabudowy i zachowaniu jej ciągłości (spójności) z obszarami wcześniej zainwestowanymi. W konsekwencji, im większa część gminy objęta jest planami miejscowymi, tym sytuacja dla środowiska jest zwykle korzystniejsza. Zastrzec jednak należy, że sytuacja ta uzależniona jest jeszcze bardziej od wyboru kierunków zagospodarowania ustalonych w mpzp, które ze względu na bardzo dużą pracochłonność, nie zostały uwzględnione w badaniach.

Wybrane wskaźniki przeanalizowano w trzech ujęciach czasowych:

- **średnio w całym okresie objętym badaniami** – dla 11 wskaźników w okresie 17 lat (2003-2019), dla trzech – 11 lat, po jednym wskaźniku dla okresu 15, dziewięciu i trzech lat, w celu oceny przeciętnego poziomu równoważenia rozwoju w okresie od roku poprzedzającego wstąpienie do UE do 2019 r.,

¹ Według K. Szarej i P. Wojtowicz (2016) w skład sektora kreatywnego wchodzi następujące działy PKD 2007: sekcja G (handel hurtowy i detaliczny) – 47.78, sekcja J (informacja i komunikacja) – 58.11-13-14-19-21 (działalność wydawnicza), 59.11-13-14-20 (działalność filmowa i nagraniowa), 60.10-20 (nadawanie programów RTV), sekcja M (działalność profesjonalna, naukowa i techniczna) – 71.11 (architektura), 73.11-12 (reklama), 74.10-20 (projektowanie, fotografia), sekcja R (działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją) – 90.01-02-03-04 (wystawianie przedstawień twórczych, artystyczna/literacka działalność twórcza, działania obiektów kultury), 91.01-02 (działalność bibliotek, archiwów i muzeów).

- **dla najaktualniejszego roku** – w przypadku 16 wskaźników jest to 2019 r., dla jednego – 2018 r., aby ocenić poziom równoważenia rozwoju w okresie najbliższym czasowi wykonania badań,
- **względnej różnicy wartości między początkowym a końcowym rokiem analizy** (początkowy to zwykle 2003 r., a w sześciu przypadkach: 2005, 2006, 2009 lub 2011; końcowy to 2019 r., a jednorazowo 2018 r.), w celu oceny postępów lub regresu w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Dla ostatniego ujęcia czasowego zastosowano współczynnik zmienności. W przypadku dwóch pierwszych ujęć czasowych ważny etap stanowił wybór wartości (poziomów) odniesienia, w stosunku do których będzie oceniany poziom równoważenia rozwoju poszczególnych gmin. Najlepszym rozwiązaniem byłoby wskazanie maksymalnie obiektywnych wartości wskaźników, do których osiągnięcia należy zmierzać, by uznać że rozwój spełnia warunki równoważenia, zgodne z jego definicjami, których przegląd zawierają m.in. opracowania D. Mebratu (1998), B. Piontek (2002) czy M. Kistowskiego (2003). Jednak ponieważ jest to możliwe tylko dla kilku z analizowanych procesów, uznano że wartość wskaźników dla gmin powinna zostać odniesiona do wartości dla nadrzędnej jednostki administracyjnej. Przyjęto, że tą jednostką będzie województwo pomorskie, ponieważ dla całej Polski rozpiętość wartości części wskaźników jest znacznie większa niż w regionie, a co za tym idzie skala oceny musiałaby być znacznie szersza. Zakres wartości każdego wskaźnika dla analizowanych gmin podzielono na siedem przedziałów, uwzględniających procentowe odchylenie od średniej wartości dla województwa pomorskiego. W zależności od kierunku wpływu na środowisko zmian procesów ilustrowanych przez wskaźnik (stymulanta – destymulanta), przedziałom przypisano oceny (ujemne w przypadku niesprzyjania, a dodatnie przy sprzyjaniu równoważeniu rozwoju w aspekcie środowiskowym), wyrażone liczbami całkowitymi z przedziału <-3; 3>. W przypadku stymulant przedziałom odchyień od średniej wojewódzkiej przypisano następujące wartości ocen poziomu równoważenia rozwoju, dla destymulant skala oceny ulega odwróceniu:

- poniżej -70% – bardzo niski (ocena -3),
- od -70 do -40% – niski (ocena -2),
- od -40 do -10% – dość niski (ocena -1),
- od -10 do 10% – przeciętny (ocena 0),
- od 10 do 40% – dość wysoki (ocena 1),
- od 40 do 70% – wysoki (ocena 2),
- powyżej 70% – bardzo wysoki (ocena 3).

W odniesieniu do dwóch wskaźników powyższe zasady uległy modyfikacji. Dla wskaźnika siódmego (zmiana liczby mieszkańców z roku na rok) w przypadku wartości dotyczących 2019 r. i średniej dla lat 2003-2019, przyjęto arbitralnie następujące granice przedziałów: -10/-5/-2/4/10/20%/. Dla

wskaźnika dziewiątego (udział ludności w wieku produkcyjnym), w przypadku obu okresów jako granice przedziałów przyjęto następujące procentowe wartości odchyień od średniej dla województwa: $-10/-6/-2/2/6/10\%$.

Dla trzeciego ujęcia czasowego, dotyczącego zmienności wartości wskaźników między początkowym a końcowym rokiem analizy, zastosowano inne podejście. Nie odnoszono się do średniej dla województwa pomorskiego, ale wyrażony procentowo zakres zmienności podzielono na dziewięć przedziałów, którym ostatecznie przypisano oceny w formie liczb całkowitych z przedziału $-4; 4$:

- poniżej -100% – bardzo duże pogorszenie (ocena -4),
- od -100 do -70% – duże pogorszenie (ocena -3),
- od -70 do -40% – znaczne pogorszenie (ocena -2),
- od -40 do -10% – niewielkie pogorszenie (ocena -1),
- od -10 do 10% – słabe zmiany (ocena 0),
- od 10 do 50% – niewielka poprawa (ocena 1),
- od 50 do 100% – znaczna poprawa (ocena 2),
- od 100 do 1000% – duża poprawa (ocena 3),
- powyżej 1000% – bardzo duża poprawa (ocena 4).

Od tej skali były dwa wyjątki. Dla wskaźnika dziewiątego (udział ludności w wieku produkcyjnym) skalę spłaszczono dwukrotnie, a więc granice przedziałów określały wartości procentowe: $-50/-35/-20/-5/5/25/50/500\%$, natomiast dla wskaźnika 16 (udział terenów antropogenicznych) przyjęto następującą skalę oceny: $-100/-50/-25/-5/5/10/20\%$. Przykłady rozkładu przestrzennego wybranych wskaźników w trzech ujęciach czasowych przedstawiono na rycinach 3 – 16.

Kolejny etap badań polegał na zsumowaniu ocen poszczególnych wskaźników – w każdym z trzech ujęć czasowych – dla każdej gminy. Sumowania dokonano w obrębie trzech głównych sfer ekorozwoju (środowiskowej, społecznej i gospodarczej – po pięć wskaźników w każdej) oraz dla wszystkich 17 wskaźników. W przypadku wskaźników sektorowych zakres wartości ocen wynosił od -15 do 14 , a dokładniej dla pięciu wskaźników środowiskowych od -15 do 14 , dla społecznych od -7 do 8 , a dla gospodarczych od -10 do 11 , natomiast zakres oceny kompleksowej (łącznie dla 17 wskaźników) wynosił od -20 do 17 . Został on podzielony na 4-punktowe przedziały, z wyjątkiem 5-punktowego przedziału środkowego, którym przypisano poniższe określenia poziomu równoważenia rozwoju w 2019 r. lub średniego z lat 2003-2019 oraz zmian tego poziomu między skrajnymi latami okresu badań:

- od -18 do -15 – najniższy poziom równoważenia / bardzo duże pogorszenie²,
- od -14 do -11 – bardzo niski poziom równoważenia / duże pogorszenie,
- od -10 do -7 – niski poziom równoważenia / znaczne pogorszenie,

² Do przedziału tego zaliczono również gminę Krynica Morska, jedyną, w której ocena średniego poziomu równoważenia rozwoju w latach 2003-2018 wyniosła poniżej -18 (-20).

- od -6 do -3 – dość niski poziom równoważenia / niewielkie pogorszenie,
- od -2 do 2 – przeciętny poziom równoważenia / słabe zmiany,
- od 3 do 6 – dość wysoki poziom równoważenia / niewielka poprawa,
- od 7 do 10 – wysoki poziom równoważenia / znaczna poprawa,
- od 11 do 14 – bardzo wysoki poziom równoważenia / duża poprawa,
- od 15 do 18 – najwyższy poziom równoważenia / bardzo duża poprawa.

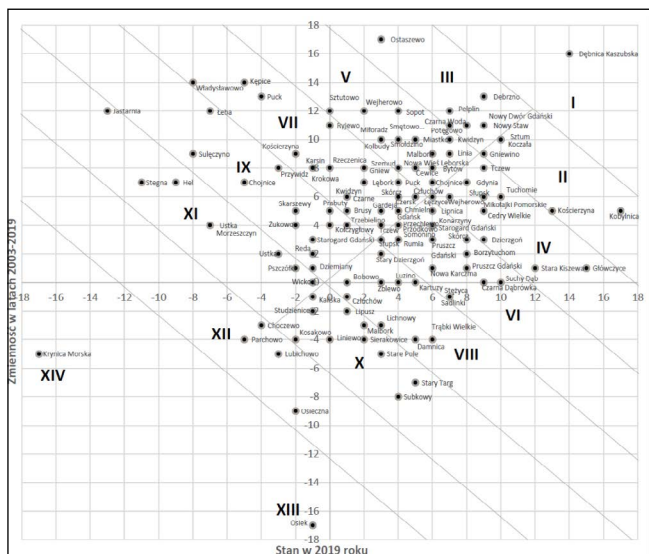
Rozkład przestrzenny wartości tych ocen, zarówno w ujęciu kompleksowym, jak i sektorowym dla trzech podejść czasowych został zaprezentowany na rycinach 17, 19 i 21.

Ostatni etap oceny poziomu równoważenia rozwoju gmin stanowiła klasyfikacja ich zrównoważonego rozwoju oparta na łącznej analizie stanu z 2019 r. lub średniej z lat 2003-2019 oraz dynamiki w tym 17-letnim okresie. Na wykresach (ryc. 1 i 2) zestawiono te dwie serie par ocen i analizując rozkład gmin w poszczególnych ćwiartkach układu (oceny poziomu lub dynamiki równoważenia mniej lub bardziej korzystne lub niekorzystne), określono typy zrównoważonego rozwoju gmin z uwzględnieniem ostatniego roku badań (ryc. 22) oraz średniej z całego okresu (ryc. 23). Oceny poziomu równoważenia dla 2019 r. i średniej z całego okresu są dość silnie skorelowane (0,7), w związku z czym typologie wykonane z zastosowaniem obu podejść są stosunkowo podobne, przy czym więcej informacji zawiera druga z nich, ponieważ dotyczy dłuższego okresu. W obu przypadkach zidentyfikowano 14 typów gmin, przedstawionych liczbami rzymskimi na rycinach 1 i 2, a dodatkowo opisanych w legendach rycin 22 i 23.

Stan i dynamika wybranych aspektów zrównoważonego rozwoju gmin województwa pomorskiego

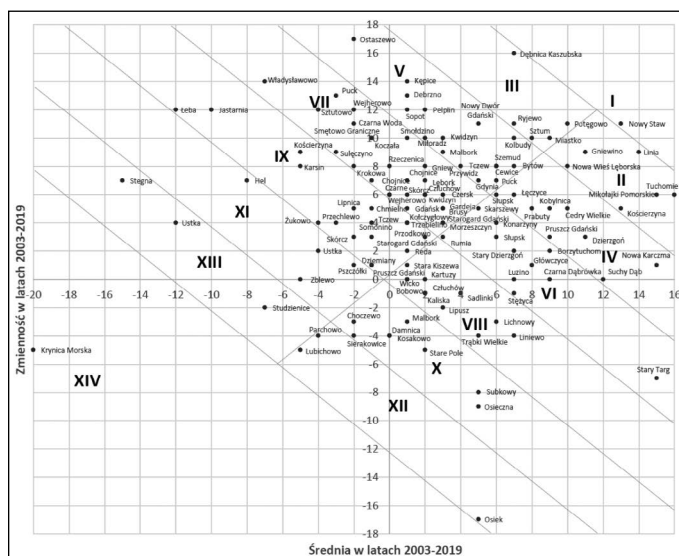
Charakterystyka stanu i procesów ekorozwoju badanych gmin została przedstawiona w układzie zbliżonym do zastosowanego w trakcie prezentacji metodyki. Najpierw syntetycznie – ze względu na rozmiar problematyki – omówiono każdy z 17 wybranych wskaźników w trzech przyjętych ujęciach czasowych. Część tę zilustrowano mapami z rozkładem przestrzennym wybranych wskaźników.

Pomimo dużej liczby ilościowych rezultatów badań, ze względu na ograniczone ramy artykułu zrezygnowano z ich tabelarycznej prezentacji i skoncentrowano się na ujęciach przestrzennych. Aby jednak przybliżyć przynajmniej część wyników otrzymanych na etapie kompleksowej oceny bonitacyjnej poziomu równoważenia rozwoju, przedstawiono w układzie dwuwymiarowym rozkład tych ocen dla gmin z zastosowaniem danych dotyczących 2019 r. i zmienności w latach 2003-2019 (ryc. 1) oraz dotyczących średniej z lat 2003-2019 i zmienności w tym okresie (ryc. 2). Wykresy te prezentują również sposób podziału gmin na typy (I–XIV), które zilustrowano i scharakteryzowano na rycinach 20 i 21 w końcowej części rozdziału.



Ryc. 1. Ocena bonitacyjna poziomu zrównoważonego rozwoju i podział gmin województwa pomorskiego na typy z uwzględnieniem poziomu tego rozwoju w 2019 r. i zmienności w latach 2003-2019.

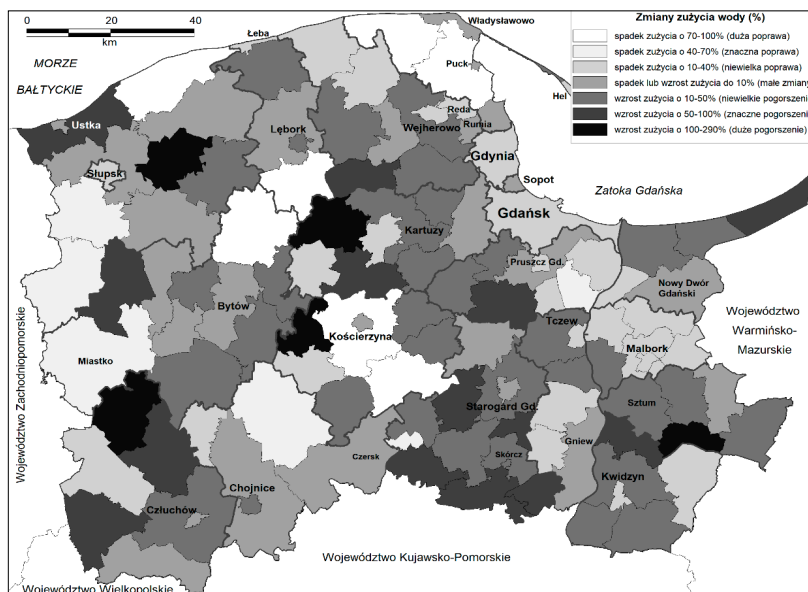
Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 2. Ocena bonitacyjna poziomu zrównoważonego rozwoju i podział gmin województwa pomorskiego na typy z uwzględnieniem średniego poziomu tego rozwoju i zmienności w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne.

Pierwsza grupa obejmuje wskaźniki środowiskowe. **Zużycie wody w stosunku do liczby mieszkańców** w całym okresie w województwie pomorskim wynosiło 95 m³ na rok i było 2,8 razy niższe niż w kraju. W większości gmin było ono niskie, a minima (poniżej 28,5 m³) osiągnięto w 12 gminach położonych w środkowo-południowej i południowo-wschodniej części województwa, z których połowa znajduje się w powiecie kościerskim i starogardzkim, a największa jest gmina Czersk. Cechują je: słabe zaludnienie i rozwój przemysłu, przeciętny rozwój turystyki i dominacja gospodarki leśnej lub rolniej. Ekstremalnie wysokie średnie zużycie wody (1087 m³) cechuje silnie uprzemysłowiony Kwidzyn, a bardzo wysokie (>160 m³) głównie gminy nadmorskie z rozwiniętą turystyką (Krokowa, Krynica Morska, Puck, Ustka) oraz największe ośrodki miejskie (Gdańsk). Wyjątek stanowią gminy Stara Kiszewa, gdzie bardzo wysokie zużycie wystąpiło w latach 2003-2004 i Kępice, gdzie woda zużywana jest głównie dla potrzeb gospodarki stawowej oraz eksploatacji i obróbki kopalin. W roku 2019 rozkład zużycia był zbliżony do średniej z wielolecia, przy czym dla województwa spadł do 79 m³. Oprócz wymienionych gmin, bardzo wysokie zużycie (166 m³) wystąpiło w gminie Damnica, a wysokie (>110 m³) w Starogardzie Gdańskim (przemysł), Jastarni i Władysławowie (turystyka). Mimo ogólnego spadku zużycia wody pomiędzy 2003 a 2019 r., w większej liczbie gmin nastąpił jego wzrost (70) niż zmniejszenie (53) (ryc. 3). Największą poprawę sytuacji



Ryc. 3. Zmiany zużycia wody w stosunku do liczby mieszkańców gmin województwa pomorskiego w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

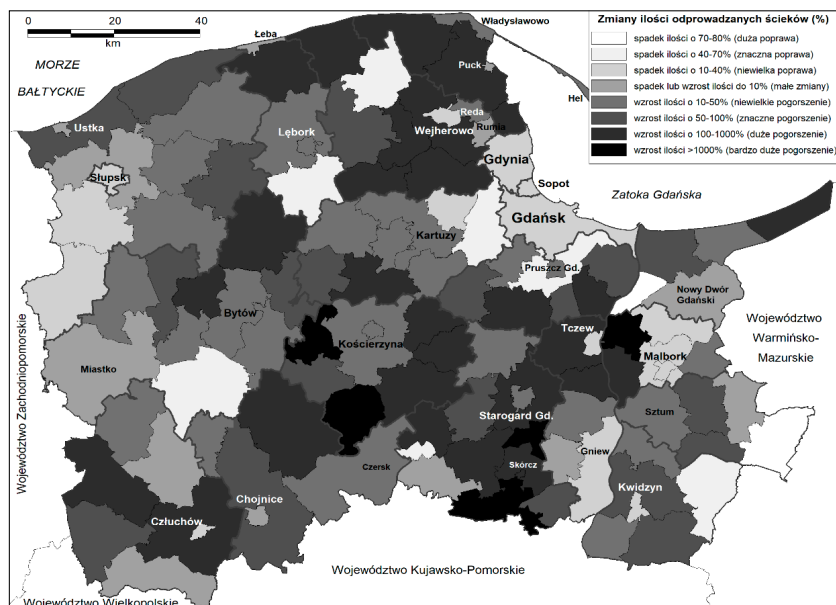
(spadek zużycia >70%) zanotowano w gminach wiejskich centralnej i północnej części województwa: Stara Kiszewa, Kościerzyna, Czarna Dąbrówka, Cewice, Smołdzino, Krokowa i Puck.

Największe pogorszenie sytuacji (ponad 2-krotny wzrost zużycia wody na mieszkańca) nastąpiło również w gminach wiejskich, ale rozproszonych w całym województwie. Należą do nich szczególnie: Lipusz (blisko 4-krotny wzrost, ale przy bardzo niskim zużyciu), Damnica, Koczala, Sierakowice i Mikołajki Pomorskie. Jedną z głównych jego przyczyn był wzrost poziomu zwodociągowania wsi.

Pod względem **ilości odprowadzanych do środowiska ścieków wymagających oczyszczania w stosunku do liczby mieszkańców**, średnia dla województwa w całym okresie była bardzo zbliżona do ogólnopolskiej i wynosiła 59 m³ rocznie. Rozstrzał wartości był bardzo duży, od 0 dla gminy Osieczna do blisko 1000 m³ w Kwidzynie, jednak zdecydowaną większość gmin (71%) cechowała bardzo niska i niska emisja ścieków, poniżej 35 m³. Są to przeważnie gminy wiejskie i małe miasta. Natomiast najwięcej nieoczyszczonych ścieków w stosunku do liczby mieszkańców (>87 m³) odprowadza się w miastach nadmorskich z silnie rozwiniętą turystyką (Krynica Morska, Łeba, Ustka, Jastarnia, Hel, Władysławowo) oraz ośrodkach przemysłowych (Starogard Gdański, Czarna Woda). Zbliżona sytuacja miała miejsce w 2019 r., gdy łącznie w województwie ilość tych ścieków nieznacznie spadła (58,6 m³ na mieszkańca), lecz podobnie jak w całym okresie, w 69% gmin oceniono ją jako bardzo niską i niską (<35 m³). Najwięcej ścieków odprowadzono w tych samych gminach, które wcześniej wymieniono dla całego okresu, uzupełnionych o gminę Krokowa i miejsko-wiejską Czarne, gdzie emitowano 66-70 m³ ścieków na mieszkańca. W przypadku tego wskaźnika sytuacja w badanym okresie pogorszyła się w jeszcze większej liczbie gmin (92 na 123) niż w odniesieniu do zużycia wody (ryc. 4), mimo iż w całym województwie uległa ona niewielkiej poprawie (o 11%).

Gminy – wiejskie i miejsko-wiejskie – w których nastąpiła największa poprawa, są rozproszone w całym województwie. To Ostaszewo i Stary Dzierzgoń, gdzie emisja ścieków spadła o 80% oraz Gniewino, Cewice, Lipnica, Pruszcz Gdański, Żukowo, Czarna Woda i Prabuty (spadek o 45-70%). Natomiast największy względny wzrost ilości ścieków nastąpił w gminach Lipusz, Osiek i Bobowo, jednak ich bezwzględna ilość jest niewielka, a w roku wyjściowym emisja była zerowa. Duży, co najmniej 6-krotny wzrost tej emisji nastąpił również w gminach: Karsin, Lichnowy, Człuchów, Stara Kiszewa, Szemud i Subkowy.

Średnioroczna **ilość zebranych zmieszanych odpadów komunalnych w latach 2005-2019 w stosunku do liczby mieszkańców** wynosiła 263 kg i była wyższa o 12% od średniej krajowej. Rozpiętość dla poszczególnych gmin była bardzo duża – od 62 do 924 kg w Krynicy Morskiej, ze względu na duży ruch turystyczny i bardzo niską liczbę mieszkańców gminy.

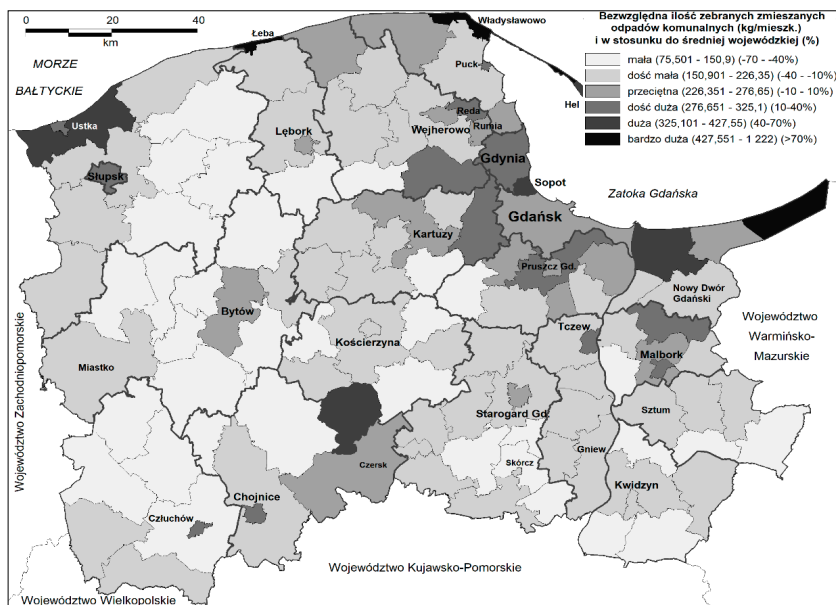


Ryc. 4. Zmiany ilości nieoczyszczonych ścieków odprowadzonych do środowiska w stosunku do liczby mieszkańców gmin województwa pomorskiego w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

W prawie połowie gmin (45,5%), głównie wiejskich, zebrano bardzo małą i małą ilość odpadów. Najmniej, w przedziale od 62 do 71 kg na mieszkańca, w gminach: Stary Dzierzgoń, Tuchomie, Borzytuchom, Trzebielino i Lipnica. Najbardziej obciążone odpadami (338-762 kg/mieszk.) są nadmorskie miasta turystyczne, poza wcześniej wymienioną Krynica również: Łeba, Jastarnia, Władysławowo, Sopot, Hel, Puck oraz największe miasta regionu: Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Tczew (320-330 kg) i część gmin w obrębie aglomeracji trójmiejskiej. Zbliżony rozkład ilości odpadów wystąpił również w 2019 r., jednak zarysowały się tu pewne różnice. W skali całego regionu spadła ona o 5% w stosunku do średniej wieloletniej, lecz rozpiętość dla poszczególnych gmin wzrosła i wynosiła od 90 kg/mieszk. dla gminy Trzebielino do 1221 kg dla Krynicy Morskiej (ryc. 5). Najmniej odpadów (90-115 kg/mieszk.) zebrano w tych samych gminach co średnio w wieloleciu oraz gminach: Czarna Dąbrówka, Człuchów, Mikołajki Pomorskie i Przechlewo. Są one położone głównie w zachodniej części województwa.

Najwięcej odpadów zebrano również w turystycznych gminach nadmorskich i w aglomeracji trójmiejskiej. Wcześniej wymienione gminy uzupełniają Karsin i Stegna, gdzie zebrano rocznie 355 i 334 kg na osobę. W skali województwa w analizowanym 15-leciu ilość zbieranych odpadów nieznacznie (3%) spadła, ale w zdecydowanej większości gmin (75%) wzrosła. Wyraźną poprawę (spadek o 47-70%) zanotowano tylko w pięciu gminach (miasto



Ryc. 5. Ilość zebranych zmieszanych odpadów komunalnych w stosunku do liczby mieszkańców gmin województwa pomorskiego w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

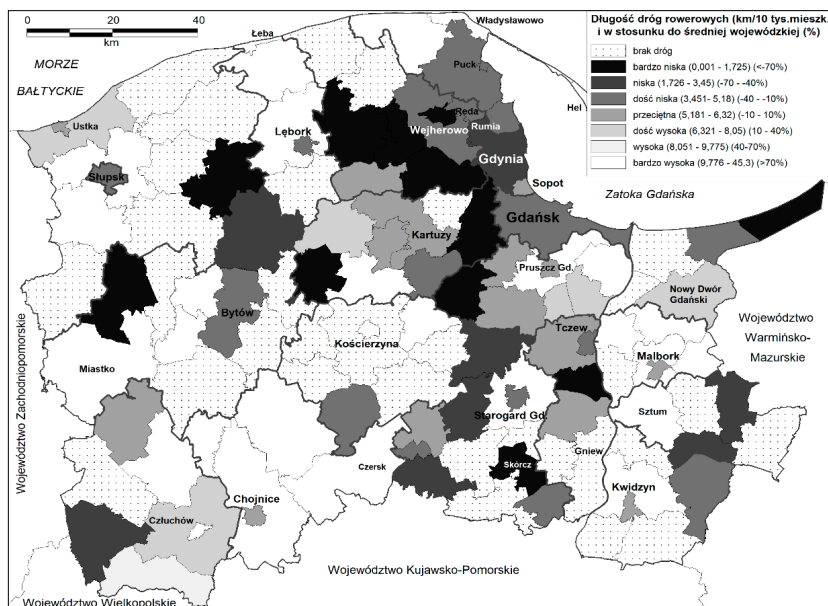
i gmina Kościerzyna, Lębork, Hel, Konarzyny), natomiast bardzo duże i duże pogorszenie aż w 45 gminach, w tym największy wzrost ilości zbieranych odpadów (od 7- do 11-krotnego) zanotowano w gminach: Lipnica, Gardeja, Osieczna, Sulęcyno i Łęczyce.

Dość specyficznym rozkładem czasowym i przestrzennym charakteryzuje się **areal zalesień prowadzonych na gruntach prywatnych i gminnych w stosunku do powierzchni gmin**. Wynika to z koncentracji czasowej tych zalesień – ze względu na możliwości finansowe i prawne – w pierwszych latach XXI w. oraz koncentracji terytorialnej, związanej z dostępnością gruntów, polityką przestrzenną i warunkami przyrodniczymi. W związku z nimi, w całym analizowanym okresie takich zalesień nie prowadzono w żadnym mieście regionu na prawach powiatu oraz w całym powiecie nowodworskim. W całym 17-leciu w województwie pomorskim wprowadzano średniorocznie 1,35 ara zalesień na km². W Polsce wartość ta była blisko o 1/5 wyższa. W 36 gminach (29%) zalesień w ogóle nie prowadzono, a w kolejnych 44 (36%) – szczególnie w powiatach człuchowskim i kartuskim – były one bardzo małe i małe (poniżej 0,8 ara/km² rocznie). Średnio w wieloleciu największe zalesienia (>3 ary/km² rocznie) realizowano w gminach wiejskich powiatu słupskiego (Potęgowo, Główny, Dębica Kaszubska), lęborskiego (Wicko, Nowa Wieś Lęborska, Cewice) i bytowskiego (Tuchomie, Borzytuchom) oraz gminach Skarszewy, Stary Dzierżgoń i Nowa Karczma.

Skrajnie odmienny obraz zalesień na gruntach prywatnych i gminnych występował w 2019 r., kiedy to były one prowadzone tylko w dziewięciu na 123 gminy. Większość z nich położona jest w zachodniej części województwa. Niewielkie arealy zalesień (poniżej 1 ar/km²) wprowadzono w gminach Ustka, Lipnica, Przechlewo, Dębica Kaszubska, Zblewo i Czersk), a nieco większe (1,7-3,8 ara/km²) w gminach Główny, Damnica i Sadlinki. We wszystkich gminach, gdzie w badanym okresie prowadzono zalesienia, ich areal się zmniejszał. Aż w blisko 90% takich gmin, do 2019 r. zalesień zaniechano, a z pozostałych dziewięciu jednostek administracyjnych, w siedmiu powierzchnia prowadzonych zalesień spadła co najmniej o połowę. W tym aspekcie na analizowanym obszarze, podobnie jak w całym kraju, nastąpiła głęboka stagnacja.

Ostatni wskaźnik, ilustrujący umownie sytuację w sferze środowiskowej, dotyczy **długości dróg rowerowych w stosunku do liczby mieszkańców gmin**. W województwie pomorskim należała ona do najwyższych w Polsce i wynosiła średnio 4,2 km/10 tys. mieszk. w latach 2011-2019 – o 55% więcej niż w kraju. Niemniej, w drugiej dekadzie XXI w. drogi takie nie istniały w 27 gminach (22%). Najkorzystniejsza sytuacja (>7 km dróg rowerowych/10 tys. mieszk.) występowała w podobnej liczbie gmin, rozproszonych w całym województwie, wśród których są m.in. wszystkie gminy powiatu chojnickiego i malborskiego (z wyjątkiem Miłoradza) oraz po dwie z bytowskiego, słupskiego, lęborskiego i sztumskiego. Najwyższe wartości wskaźnika (>15 km/10 tys. mieszk.) cechują nadmorskie (Hel, Jastarnia, Łeba, Władysławowo, Krokowa) i pojezierne (Chojnice, Konarzyny, Tuchomie) gminy turystyczne o stosunkowo niewielkiej liczbie stałych mieszkańców, ale również Kobylnicę czy Stary Targ. Najniższe cechują gminy w większości położone w centrum województwa, co wynika zwykle z niewielkiej długości dróg, ale również z gęstego zaludnienia gmin podmiejskich (np. Szemud, Żukowo, Kościerzyna), gdzie długość dróg rowerowych jest znaczna. Sytuacja w roku 2019 była zbliżona do średniej dekadowej (ryc. 6). Dróg nie było w 32 gminach, położonych głównie (20) w powiatach: słupskim, bytowskim, kościerskim, starogardzkim i kwidzyńskim. Najkorzystniejsza sytuacja (9,5 km/10 tys. mieszk.) miała miejsce w takiej samej liczbie gmin o zbliżonych cechach jak w przypadku wcześniej opisanej średniej wojewódzkiej. Najwyższe wartości (>20 km/10 tys. mieszk.) zanotowano w 2019 r. w turystycznych gminach pojeziernych (Chojnice, Stężyca, Konarzyny, Tuchomie, Brusy) i nadmorskich (Hel, Krokowa, Wicko, Łeba) oraz w gminie Malbork. Najniższe wartości wskaźnika (0,01–2 km/10 tys. mieszk.) posiadają – oprócz wcześniej wymienionych – gminy Luzino, Przywidz czy Krynica Morska. W analizowanym 9-leciu poprawa sytuacji nastąpiła w 86 gminach (70%), a spadek długości dróg zaledwie w 10 (8%) Względnie największy wzrost długości dróg rowerowych nastąpił w gminach, gdzie było ich brak w 2011 r., przede wszystkim w powiatach: kartuskim, wejhe-

rowskim, puckim, człuchowskim, chojnickim, starogardzkim i gdańskim. Największy postęp zanotowano w gminach: Stężyca, Krokowa, Wicko, Konarzyny i Borzytuchom. Od 30 do 70% zmniejszyła się gęstość dróg w gminach: Kobylnica, Luzino i Prabuty, a całkowicie zlikwidowano je w gminach: Rzeczenica, Kościerzyna, Gniew i Gniewino.



Ryc. 6. Długość dróg rowerowych w stosunku do liczby mieszkańców gmin województwa pomorskiego w 2019 r.

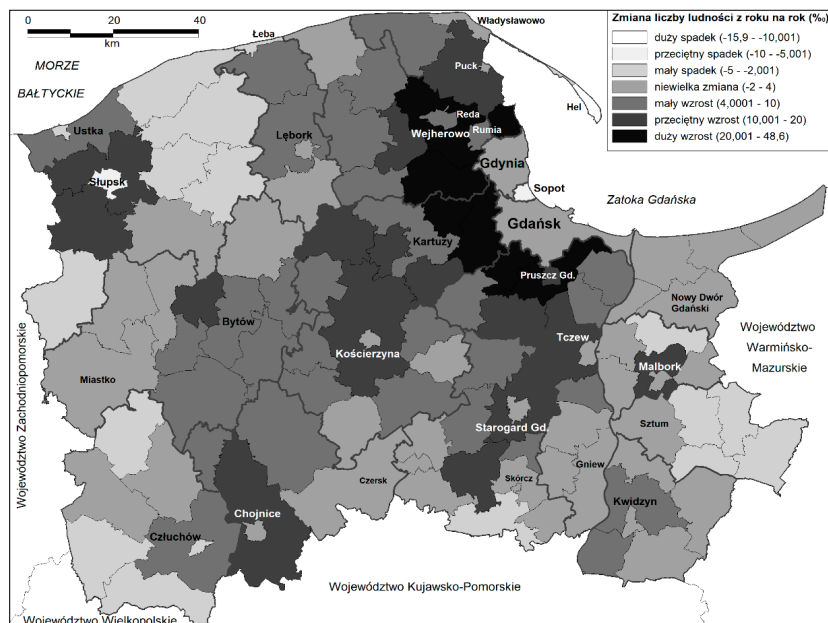
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Druga grupa wskaźników ilustrować ma przede wszystkim społeczny wymiar ekorozwoju. Co prawda pierwszy z nich – **różnica odsetka liczby osób korzystających z sieci wodociągowej i kanalizacyjnej** – dotyczy problematyki infrastruktury technicznej, ale obrazuje również wybrane aspekty jakości życia mieszkańców gmin. Średnia sytuacja w latach 2003-2019 w regionie pomorskim była o wiele korzystniejsza (różnica wynosiła 16%) niż w całym kraju (24,3%). W tym okresie najlepsza sytuacja (różnica odsetka liczby osób korzystających z obu sieci mniejsza niż 5%) występowała w 18 gminach – wyłącznie w miastach. Stosunkowo korzystna sytuacja (5-10%) miała również miejsce w gminach Bytów i Lipusz. Natomiast w przeważającej części gmin (78, czyli 63%) sytuacja była niekorzystna, ze względu na znaczną różnicę odsetka osób korzystających z obu sieci (od 22,5 do 90%). Najgorsza sytuacja panowała w powiatach: kartuskim, starogardzkim, kwidzyńskim, malborskim, nowodworskim, wejherowskim i słupskim, a szczególnie w gminach: Ostaszewo, Osieczna, Malbork,

Smółdzino i Skórcz, gdzie z sieci wodociągowej korzystało od 50 do 90% mieszkańców więcej niż z kanalizacyjnej. Sytuacja w 2019 r. była nieco lepsza, ale zbliżona do średniej z wielolecia. W całym regionie różnica wynosiła blisko 13%, przy 21% w Polsce. Najlepsze wartości wskaźnika (<5%) zanotowano w 27 gminach, głównie w miastach (w tym Trójmieście), ale również na terenach wiejskich gmin: Wejherowo, Sztutowo, Lipusz, Kobylnica, Dzierzgoń, Kosakowo i Stara Kiszewa. W szerszej perspektywie najlepszą sytuację posiadają powiaty człuchowski i kościerski, natomiast najgorsza występuje we wcześniej wymienionych, z wyjątkiem wejherowskiego. Najmniej korzystne wskaźniki (50-93%) wystąpiły w tych samych gminach co w wieloleciu, a ponadto w Lubichowie, Wicku i Sadlinkach. W całym województwie sytuacja poprawiła się o 1/3, przy czym pogorszyła się tylko w 15 gminach (12%), w trzech nie uległa zmianie, a w 105 poprawiła się. Dwukrotna lub większa poprawa nastąpiła głównie w gminach nadmorskich: Łeba, Sopot, Krynica Morska, Kosakowo, a także w Skórczu oraz mieście i gminie Wejherowo, blisko dwukrotne pogorszenie w gminach: Morzeszczyn, Lubichowo, Sadlinki i Ryjewo, a największe w Wicku (162%).

W latach 2003-2019 średnia **zmiana liczby ludności z roku na rok** w województwie pomorskim należała do najwyższych w kraju i wynosiła 4,2‰, w stosunku do zaledwie 0,3‰ w całym kraju. W związku z tym, spadek liczby ludności, oceniany tu korzystnie z punktu widzenia ekorozwoju, nastąpił w 42 gminach (1/3), a wzrost w pozostałych 2/3 ich liczby. Depopulacja najsilniej (>4‰) następowała w miastach nadmorskich: Helu (tu wynosiła średnio aż 16‰), Sopocie, Łebie i Ustce, a także w Słupsku i Człuchowie. Zaznaczała się również w większości gmin powiatów sztumskiego, słupskiego i człuchowskiego. Natomiast wzrost liczby ludności cechował przede wszystkim gminy otaczające największe miasta regionu, położone w aglomeracji trójmiejskiej oraz Słupsk, Kościerzynę, Chojnice, Starogard Gdański i Malbork. Największy (>30‰) nastąpił w gminach: Kosakowo, Pruszcz Gdański, Żukowo, Kolbudy i Wejherowo (ryc. 7). W 2019 r. zmiana liczby ludności była zbliżona do średniej z wielolecia – w województwie nastąpił wzrost o 4,5‰, a w całym kraju spadek o 0,7‰.

Mimo to oceniana korzystnie depopulacja wystąpiła w ponad połowie gmin (65), szczególnie w zachodniej i wschodniej części województwa oraz w części miast. Najsilniej (>10‰) wyludniały się niewielkie miasta: Łeba (aż 20‰), Czarna Woda, Krynica Morska i Ustka oraz gminy powiatu słupskiego (Kępice, Główny, Potęgowo, Dębica Kaszubska), a także Smętowo Graniczne, Miłoradz i Stary Dzierzgoń. Największy wzrost liczby ludności nadal notowano na terenach wiejskich otaczających największe miasta. Wcześniej wymienione gminy należy uzupełnić o Tczew, Szemud, Przodkowo i Kobylnicę, gdzie przyrost liczby mieszkańców przekraczał 20‰. W analizowanym okresie spadek liczby ludności zwiększał się przede wszystkim w gminach peryferyjnych zachodniej i wschodniej części woje-



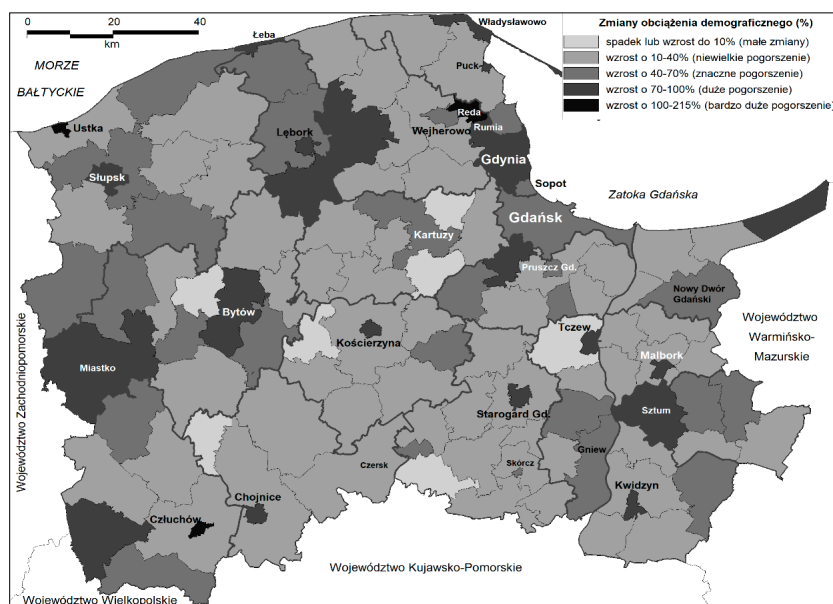
Ryc. 7. Średnia zmiana liczby ludności gmin województwa pomorskiego z roku na rok w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

wództwa, w większości powiatów: słupskiego, bytowskiego, człuchowskiego, nowodworskiego, sztumskiego, kwidzyńskiego i tczewskiego, a najbardziej (ponad 10-krotnie) w gminach: Gniew, Łeba, Kępice, Główny, Miłoradz, Ustka, Smołdzino i Lipnica.

Pod względem **obciążenia demograficznego osobami starszymi (w wieku 65+) w stosunku do osób w wieku produkcyjnym**, sytuacja w województwie pomorskim średnio w 17-leciu kształtowała się znacznie lepiej niż przeciętnie w całym kraju (odpowiednio wskaźnik wynosił 19,3 i 21,1 osoby). Przyczyniła się do tego głównie sytuacja w gminach wiejskich rozmieszczonych w całym regionie, najlepsza (wskaźnik 10,5-11,5) w północnej części aglomeracji trójmiejskiej (Reda, Kosakowo, Luzino). Najwyższe obciążenie (>21) charakteryzuje główne miasta województwa – Sopot (z maksimum 33,5), Gdynię, Gdańsk i Słupsk, a także mniejsze ośrodki – Puck, Ustkę i Czarną Wodę oraz gminę wiejską Osiek. Zbliżony rozkład przestrzenny charakteryzuje ostatni rok analizy (2019), w którym obciążenie uległo silnemu pogłębieniu, do wartości 25,5 osoby w regionie i 27,2 w kraju. Najmniejsze obciążenie (13,2-15,3), czyli najlepsza sytuacja, cechuje gminy wiejskie otaczające miasta aglomeracji (Luzino, Wejherowo, Somonino, Żukowo, Szemud, Pruszcz Gdański, Kosakowo) oraz otoczenie Tczewa i Starogardu. Najgorsza sytuacja (wskaźnik ≥ 30 osób) występuje w miastach nadmorskich:

Sopocie (wskaźnik aż 45), Ustce, Gdyni, Gdańsku, Słupsku, Pucku i Łebie (ryc. 8). W większych miastach zjawisko jest głównie skutkiem migracji osób czynnych zawodowo do gmin podmiejskich, a w mniejszych – spadku atrakcyjności osadniczej związanego z nadmiernym zagospodarowaniem i ruchem turystycznym oraz znacznym udziałem zatrudnienia sezonowego pracowników spoza tych miast. W latach 2003-2019 sytuacja uległa dużemu pogorszeniu. Obciążenie minimalnie zmalało jedynie w gminie Borzytuchoch i uległo niewielkiemu wzrostowi (poniżej 10%) w gminach: Osieczna, Konarzyny, Przodkowo, Lipusz, Somonino, Tczew. Największe pogorszenie nastąpiło w miastach, głównie w Helu (ponad 3-krotnie), Ustce, Człuchowie i Redzie (2-2,5-krotnie).

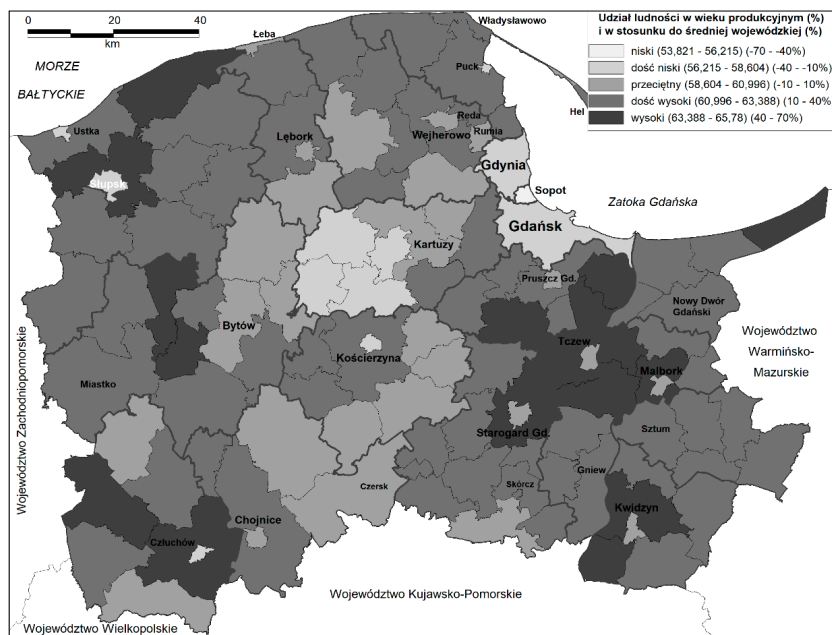


Ryc. 8. Zmiana obciążenia demograficznego osobami starszymi (65+) w gminach województwa pomorskiego w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Pokrewny wskaźnik dotyczy **udziału ludności w wieku produkcyjnym**. Jego interpretacja, wychodząc z podobnych przesłanek jak w przypadku poprzedniego wskaźnika, zakłada, że wzrost tego udziału może skutkować wzrostem presji na środowisko. Średnio w latach 2003-2019 jego wartość była taka sama (63%) w województwie i w Polsce. Udział ten był wówczas najniższy (poniżej 62%) w kilkunastu gminach w centrum województwa (głównie w powiecie kartuskim i częściowo w kościerskim, wejherowskim, chojnickim, starogardzkim) z minimum w gminie Sulęczyno (59,3%). Natomiast najgorsza sytuacja (udział tej ludności powyżej 65%) występowała

w dwóch grupach obszarów: popegeerowskich (powiat słupski, wschodnia część gdańskiego, między Malborkiem a Kwidzynem) oraz w części miast i gmin aglomeracji trójmiejskiej, z niskim udziałem ludności w wieku nieprodukcyjnym, szczególnie starszej. Tu najwyższy wskaźnik występował w Redzie (67%), a nieco niższy ($\geq 65,5\%$) w Helu oraz gminach Słupsk, Kobylnica i Kosakowo. Rozkład ten wyglądał inaczej w 2019 r. (ryc. 9), kiedy wartości wskaźnika w regionie i kraju uległy znacznemu obniżeniu do ok. 60%. Minima ($\leq 59\%$) wystąpiły w Trójmieście i innych głównych miastach (Słupsk, Starogard Gdański, Wejherowo, Tczew, Kościerzyna, Człuchów, Malbork, Ustka, Puck) oraz gminach wiejskich zachodniej części powiatu kartuskiego. Najmniej korzystna sytuacja (wskaźnik ($\geq 63,5\%$)) objęła przede wszystkim część gmin wiejskich powiatów: gdańskiego, tczewskiego, kwidzyńskiego, człuchowskiego, bytowskiego i słupskiego. Analizując zmiany udziału ludności w wieku produkcyjnym między 2003 a 2019 r., zaznacza się



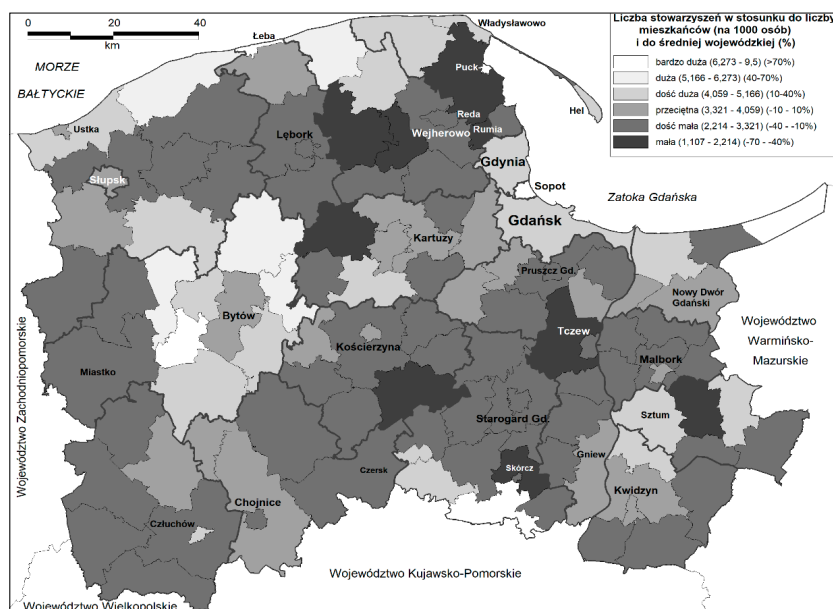
Ryc. 9. Udział ludności w wieku produkcyjnym w ludności gmin województwa pomorskiego w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

przewaga liczby gmin, w których nastąpił jego wzrost (75 gmin, czyli 61%) nad gminami, które odnotowały spadek (47 gmin). Udział ten zmniejszył się przede wszystkim w miastach aglomeracji trójmiejskiej (od Wejherowa do Pruszcza Gdańskiego), a powyżej 10% również w Ustce, Człuchowie, Słupsku i Pucku. Natomiast największy wzrost wskaźnika nastąpił w wielu gminach

wiejskich, w największym stopniu w powiatach: bytowskim, starogardzkim, wejherowskim, a w mniejszym stopniu w człuchowskim, kartuskim, kościerskim, gdańskim i malborskim. Maksymalny był on w gminach Osieczna i Borzytuchom (10,5–12,3%).

Ostatni wskaźnik ilustrujący sytuację w sferze społecznej dotyczy **liczby fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych w stosunku do liczby mieszkańców gmin**. W województwie średnio w latach 2005–2019 wynosił on tyle samo co w kraju, nieznacznie przekraczając 3 podmioty/1000 osób. Najlepsza sytuacja w tym zakresie (>5 podmiotów) panowała w powiecie bytowskim, słupskim oraz w Trójmieście, z maksimum wynoszącym około 8 podmiotów/1000 mieszkańców w Sopocie i Krynicy Morskiej oraz wysokimi wartościami w Łebie i gminach wiejskich Parchowo, Tuchomie i Smołdżino. Wynika to w dużym stopniu z niewielkiej liczby mieszkańców. Natomiast najgorsza sytuacja ($\leq 1,8$ podmiotu) ma miejsce w powiatach wejherowskim, starogardzkim, gdańskim i części gmin na wschodzie województwa, z minimum podmiotów (1,1–1,5) w gminach Luzino, Sierakowice i Puck. W badanym okresie sytuacja ulegała stopniowej poprawie. W województwie wskaźnik w 2019 r. wynosił 3,7, a w Polsce nieco ponad 3,8. Nadal był najkorzystniejszy (5–9,5 podmiotów) w tych samych częściach, co średnio w 15-leciu, a także w Łebie i Pucku oraz gminach wiejskich Choczewo i Dzierzgoń (ryc. 10).



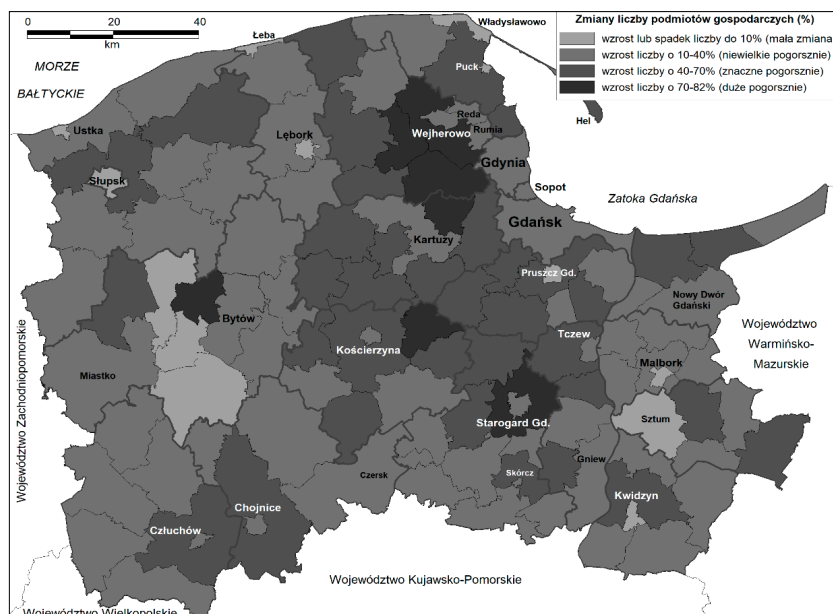
Ryc. 10. Liczba stowarzyszeń, fundacji i organizacji społecznych w stosunku do liczby ludności gmin województwa pomorskiego w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Najgorsza sytuacja (1,6-2,2 podmiotu) występowała w północnej części regionu (gminy Luzino, Łęczyce, Puck, Reda, Rumia) i w rozproszonych gminach wiejskich: Sierakowice, Stary Targ, Pszczółki, Tczew i Stara Kiszewa. We wszystkich gminach województwa, z wyjątkiem Starej Kiszewy, gdzie wartość wskaźnika spadła z 2,6 do 2,2, sytuacja w analizowanym okresie uległa poprawie – ogólnie o 2/3. Największy wzrost liczby stowarzyszeń nastąpił w gminach Ostaszewo (12-krotny) i Suchy Dąb (ponad 7-krotny), a ponad 3-krotny również w gminach: Choczewo, Luzino, Kaliska, Cedry Wielkie, Prabuty i Dzierzgoń.

W sferze ekonomicznej listę wskaźników otwiera **liczba podmiotów gospodarczych w stosunku do liczby mieszkańców gmin**. Średnio w 17-leciu była ona znacznie wyższa w województwie pomorskim (115) niż w kraju (103). Zjawisko to cechuje wysoka kontrastowość przestrzenna. W większości regionu, szczególnie w gminach wiejskich, sytuacja była korzystna, czyli podmiotów było mało, z minimami (46-50 podmiotów/1000 mieszkańców) w gminach: Sadlinki, Stary Targ, Mikołajki Pomorskie i Skórcz. Z drugiej strony, najwięcej podmiotów (>125/1000 osób) zarejestrowano w miastach (od Gdyni do Pruszcza) i gminach (Kosakowo, Pruszcz Gdański) aglomeracji trójmiejskiej, Słupsku i Człuchowie. Jednak najwyższe wartości (200-355 podmiotów) notowane są w turystycznych miastach nadmorskich: Łebie, Krynicy Morskiej, Jastarni, Władysławowie, Sopotcie i Helu. W 2019 r. sytuacja była mniej korzystna niż średnio w wieloleciu, ze względu na wzrost liczby podmiotów w województwie do 131, a w Polsce do 117, jednak rozkład przestrzenny wskaźnika był zbliżony. Ogólnie, im dalej od aglomeracji trójmiejskiej i brzegu Bałtyku, tym podmiotów było mniej. Minimalne wartości (59-60 podmiotów/1000 mieszkańców) wskaźnik osiągnął w gminach: Darnica, Mikołajki Pomorskie, Sadlinki i Nowy Targ, a maksymalne (150-365 podmiotów) ponownie w miastach nadmorskich i aglomeracji trójmiejskiej. Od 2003 r. prawie we wszystkich gminach sytuacja uległa pogorszeniu, czyli liczba podmiotów wzrosła (ryc. 11). Wyjątki stanowiły cztery miasta w północnej części województwa: Słupsk, Lębork, Ustka i Władysławowo, a w mieście i gminie Sztum, trzech gminach powiatu bytowskiego i kilku miastach wzrost liczby przedsiębiorstw był minimalny. Z kolei największy wzrost (o 71-82%) nastąpił w gminach powiatu wejherowskiego (Wejherowo, Luzino, Szemud) oraz Przodkowo, Nowa Karczma, Starogard Gdański i Borzytuchom.

Średnio w latach 2003-2019 **udział bezrobotnych zarejestrowanych wśród ludności w wieku produkcyjnym**, w województwie wynosił 7%, a w Polsce niespełna 8%. Najniższy (3-5%) był on w miastach (Trójmiasto, Pruszcz Gdański, Rumia) i gminach wiejskich (Kolbudy, Szemud, Pruszcz Gdański, Żukowo, Pszczółki, Przodkowo, Kosakowo) aglomeracji trójmiejskiej, a najwyższy (>12%) w powiatach: bytowskim, człuchowskim, chojnickim, słupskim, nowodworskim, malborskim i sztumskim. Najwyższe

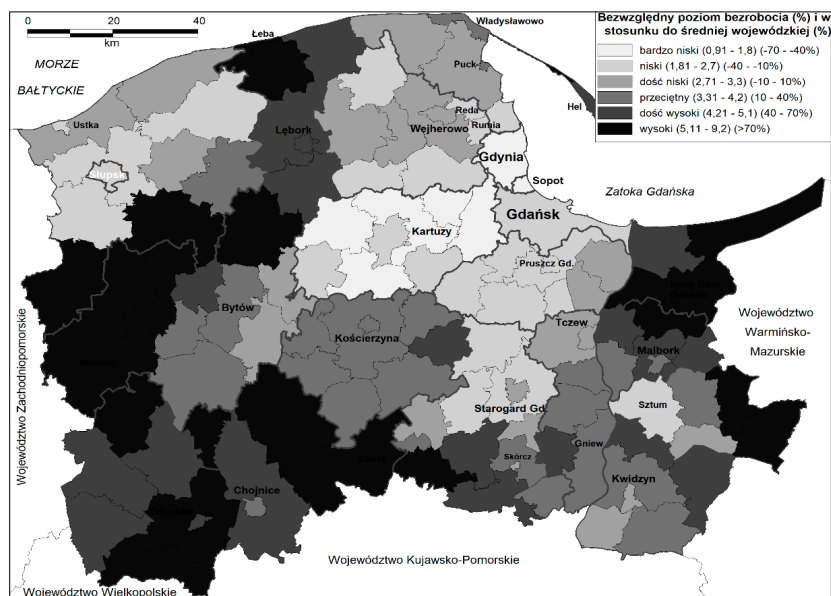


Ryc. 11. Zmiana liczby podmiotów gospodarczych w stosunku do liczby ludności gmin województwa pomorskiego w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

bezrobocie (15-18,5%) notowano w gminach: Trzebielino, Miastko, Czarna Dąbrówka, Debrzno, Dębica Kaszubska, Kępice, Koczała i Nowy Dwór Gdański. Sytuacja uległa znaczącym zmianom ilościowym i przestrzennym, w wyniku czego w 2019 r. bezrobocie wynosiło 3% w województwie pomorskim i niespełna 4% w kraju. Najniższe bezrobocie (<2%) cechowało powiat kartuski, Sopot, Gdynię oraz gminy Kolbudy i Szemud. Niskie (2-3%) było ono również w większości gmin powiatów: gdańskiego, wejherowskiego, słupskiego i starogardzkiego. Najmniej korzystna sytuacja – jednak i tak z niskim bezrobociem na poziomie 5-9% – występowała w powiatach: bytowskim, chojnickim, człuchowskim, słupskim (część południowa) i nowodworskim. Najwięcej wynosiło ono w gminach Miastko (9%) i Trzebielino (7%) (ryc. 12). Poziom bezrobocie w analizowanym okresie zmniejszył się we wszystkich gminach województwa pomorskiego – o 1/3 w porównaniu do 26% poprawy w kraju. Największej poprawie (ponad 2-krotnej) sytuacja uległa w gminach powiatu kartuskiego oraz w Sopocie i Gdyni, a najmniej-szej (poniżej 15%) w gminach: Miastko, Trzebielino, Konarzyny, Koczała, Kępice i Sztutowo.

Kolejny wskaźnik charakteryzuje presję części gospodarki leśnej reprezentowanej przez sektor prywatny i komunalny na środowisko. Dotyczy **pozyskania drewna w lasach prywatnych i gminnych w stosunku do powierzchni tych lasów**. W latach 2003-2019 w regionie średniorocznie

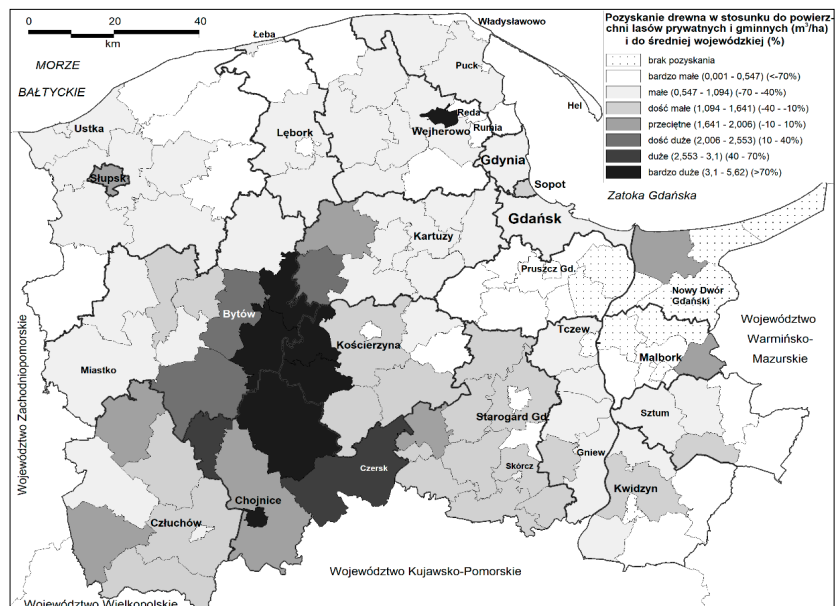


Ryc. 12. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w ludności w wieku produkcyjnym w gminach województwa pomorskiego w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

pozyskiwano $1,8 \text{ m}^3/\text{ha}$, podczas gdy w Polsce znacznie mniej – nieco ponad $0,8 \text{ m}^3/\text{ha}$. Prowadzono je w 90% gmin – z wyjątkiem terenów położonych na Żuławach i Mierzei Wiślanej. Bardzo mało ($<0,5 \text{ m}^3/\text{ha}$) pozyskiwano w powiatach gdańskim i malborskim oraz części gmin powiatów: słupskiego, kwidzyńskiego, sztumskiego, wejherowskiego i kościerskiego. Najwięcej drewna ($4\text{--}6 \text{ m}^3/\text{ha}$) pozyskiwano w gminach północnej części Borów Tucholskich: Studzienice, Parchowo, Lipusz, Dziemiany i Brusy, Czersk oraz w miastach Wejherowo i Chojnice (ryc. 13).

W całym regionie w 2019 r. pozyskanie było nieco wyższe ($2,15 \text{ m}^3/\text{ha}$) niż średnio w całym 17-leciu, podczas gdy w kraju nieznacznie spadło. Mimo to, aż w 29 gminach – podobnie jak poprzednio na Żuławach i Mierzei Wiślanej, ale również w powiecie słupskim oraz wielu średniej wielkości miastach – nie prowadzono pozyskania. W kolejnej 1/3 gmin było ono bardzo małe, szczególnie w powiatach: słupskim, wejherowskim, człuchowskim, kościerskim (część wschodnia), tczewskim i kartuskim oraz Gdyni i Gdańsku. Natomiast najwięcej ($>5 \text{ m}^3/\text{ha}$) pozyskiwano ponownie w Borach Tucholskich, szczególnie w gminach: Lipusz, Dziemiany, Studzienice, Parchowo, Brusy i Sulęcino, co było w dużym stopniu skutkiem katastrofalnego huraganu, który nawiedził te obszary 11 sierpnia 2017 r. Wysokie pozyskanie miało miejsce również w gminach Morzeszczyn i Miłkołajki Pomorskie oraz w Wejherowie i Chojnicach. W zakresie pozyskania



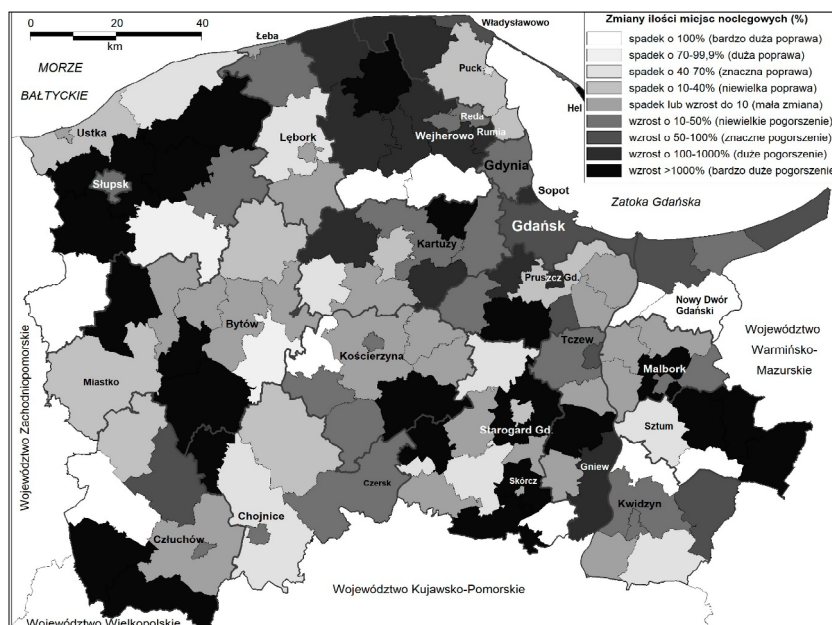
Ryc. 13. Średnioroczne pozyskanie drewna w lasach prywatnych i gminnych w stosunku do ich powierzchni w gminach województwa pomorskiego w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

drewna w lasach prywatnych i gminnych pomiędzy 2003 a 2019 r. wyręb zmniejszył się w niespełna 50 gminach i w podobnej liczbie wzrósł (nastąpiło pogorszenie), a w 26 nie uległ zmianie. Pozyskania zaniechano całkowicie w gminach: Kolbudy, Kobylnica i Słupsk, a prawie w całości Trzebielino i Stegna. Sytuacja uległa największej poprawie (>60%) w powiatach: wejherowskim, słupskim, człuchowskim i starogardzkim. Pozyskanie najbardziej wzrosło w centralnej części regionu (powiaty kościerski i bytowski) oraz w części gmin peryferyjnych, najbardziej (>100-krotnie) w Ustce i gminie Pruszcz Gdański, a 10-23-krotnie w gminach: Trąbki Wielkie, Kosakowo, Damnica, Człuchów, Sulęczyń, Lipusz i Somonino.

Wskaźnik **liczby turystycznych miejsc noclegowych w stosunku do liczby mieszkańców gmin** ilustruje potencjalną presję ruchu turystycznego na środowisko, nie tylko przyrodnicze, ale i społeczne. Średnio w analizowanym 17-leciu w województwie pomorskim był on blisko 2,5-krotnie wyższy (41,5 miejsca/1000 mieszkańców) niż w Polsce (17,2). W całym okresie bazy noclegowej nie stworzono w 15 gminach, z których połowa położona jest na Żuławach i Powiślu, a pozostałe na pojezierzach. W połowie gmin w województwie baza jest bardzo uboga (poniżej 12 miejsc/1000 mieszk.). Znajdują się one głównie w zachodniej (powiaty słupski, bytowski, człuchowski) i wschodniej (sztumski i kwidzyński) części województwa. Największa presja, wynikająca z gęstości bazy noclegowej, ma miejsce

w miastach nadmorskich: ogromna (1000-3300 miejsc) w Krynicy Morskiej, Łebie i Jastarni, a bardzo duża (500-800 miejsc) w Ustce (miasto i wieś) oraz gminach Władysławowo, Stegna i Sztutowo. Znaczna presja występuje też w gminach południowych Kaszub oraz Chojnice, Przechlewo i w Sopocie. Rozkład przestrzenny był podobny w 2019 r., chociaż liczba miejsc wzrosła do 51 w regionie i 21,5 w Polsce. Brakowało jej nie tylko w gminach Żuław i Powiśla, ale zaskakująco również w tak atrakcyjnych gminach pojeziernych, jak: Lipusz, Nowa Karczma, Liniewo, Borzytuchom, Kołczygłowy, Cewice, Lina, Szemud czy Osieczna. Wynika to z faktu dominacji w tych rejonach bazy indywidualnej (głównie domy letniskowe) oraz gospodarstw agroturystycznych, które nie zostały uwzględnione w konstrukcji wskaźnika. Bardzo mała liczba miejsc noclegowych w obiektach zbiorowego zakwaterowania cechuje większość gmin zachodniej i wschodniej części województwa, ale również powiatów wejherowskiego i kartuskiego. Natomiast ogromna presja (500-4800 miejsc/1000 mieszkańców) występuje we wcześniej wymienionych gminach nadmorskich, które można uzupełnić o Hel, a nieco niższa (100-200 miejsc) w gminach Krokowa, Wicko i Choczewo oraz we wcześniej wymienionych gminach pojeziernych. Interesujący jest rozkład zmian liczby miejsc noclegowych w okresie badań. W 37 gminach (30%) liczba ta spadła, w 16 nie uległa zmianie, a w 70 (57%) wzrosła (ryc. 14). Największy względny



Ryc. 14. Zmiana liczby turystycznych miejsc noclegowych w obiektach zbiorowego zakwaterowania w stosunku do liczby mieszkańców gmin województwa pomorskiego w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

spadek nastąpił w 10 gminach, rozproszonych w całym województwie, gdzie bazę całkowicie zlikwidowano. Jednak największy spadek bezwzględny nastąpił w gminach Studzienice (z 208 do 50 miejsc), Lubichowo (ze 111 do 47) i Smołdzino (z 68 do 26). Natomiast największy wzrost presji wynikający z powiększenia liczby miejsc miał miejsce w powiatach: wejherowskim, puckim, słupskim, sztumskim i starogardzkim, a szczególnie w gminach Kaliska, Gniewino, Stara Kiszewa, Malbork, Słupsk, Konarzyny i Tuchomie.

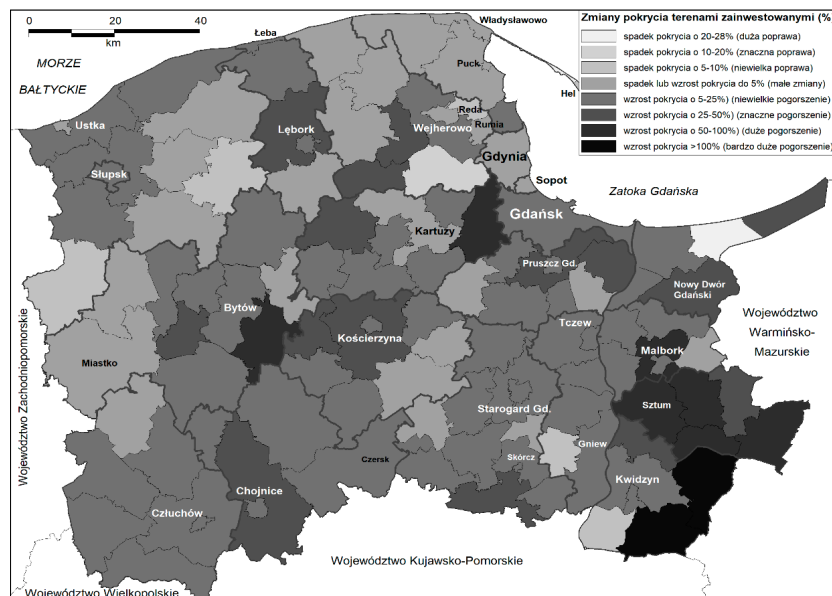
Ostatni ze wskaźników ekonomicznych dotyczy **udziału nowo zarejestrowanych podmiotów sektora kreatywnego w nowo zarejestrowanych podmiotach gospodarczych**. Średnio w regionie i kraju wartość tego wskaźnika w 11-leciu 2009-2019 wynosiła około 6%. Najlepsza sytuacja (8-9,3%) występowała w Trójmieście oraz jego sąsiedztwie (6-7,5%), w gminach: Kosakowo, Żukowo, Pruszcz Gdański i Kolbudy, a także w Bytowie, Kwidzynie i Słupsku. Najgorsza (wskaźnik <1,5%), w nadmorskich gminach turystycznych (Krynica Morska, Jastarnia, Władysławowo, Hel, Stegna, Choczewo, Krokowa) i gminach peryferyjnych (Trzebielino, Liniewo, Osieczna, Bobowo, Linia). W 2019 r. rozkład tego wskaźnika w gminach znacznie odbiegał od wyżej przedstawionego. Aż w 25 gminach (20%) rozproszonych w różnych częściach regionu (najwięcej na południu) nie utworzono żadnych podmiotów sektora kreatywnego. Słaby stan (udział podmiotów wynosił 1-2%) dotyczył dziewięciu gmin, głównie nadmorskich (Jastarnia, Choczewo, Ustka, Stegna, Sztutowo, Władysławowo) oraz Dzierżgoń, Przywidz i Stara Kiszewa. Natomiast najlepsza sytuacja, poza Trójmiastem i sąsiadującymi z nim gminami Żukowo, Przodkowo i Pruszcz Gdański, miała miejsce w gminach Debrzno, Sztum i Skórcz, gdzie wskaźnik wynosił 7-11%. Nieoczekiwanie najwyższy był w gminie Ostaszewo (11,8%). W latach 2009-2019 sytuacja, zarówno w województwie pomorskim, jak i w kraju, uległa poprawie, odpowiednio o 21 i 16%. W regionie poprawiła się w 68 gminach (55%), bez zmian pozostała w 14, a pogorszyła w 41 (33%). Najbardziej poprawiła się w gminach, gdzie w końcu pierwszej dekady XXI w. nie tworzą takich podmiotów – głównie w powiatach: bytowskim, nowodworskim, kościerskim i gdańskim, szczególnie w gminach: Ostaszewo, Studzienice, Mikołajki Pomorskie, Damnica i Lipnica. Znaczna poprawa nastąpiła również w większości gmin powiatu wejherowskiego i słupskiego. W 11 gminach udział tworzonych podmiotów kreatywnych spadł do zera, szczególnie w gminie Osiek (z 10%), ale znaczący spadek wystąpił również w gminach: Czarna Dąbrówka (z 10,7 do 3,1%), Stary Targ (z 6,9 do 2,2%), Miastko (z 8 do 3%), Człuchów (z 9,3 do 4%) czy Cewice (z 8,6 do 4%).

Celem dwóch ostatnich wskaźników jest ilustracja procesów i problemów związanych z zagospodarowaniem przestrzennym i jego presją na środowisko. Pierwszy dotyczy **udziału pokrycia terenami antropogenicznymi w areale gmin**, określonego na podstawie danych Corine Land Cover z lat 2006, 2012 i 2018. Średnia z tych lat wskazuje, że w województwie

wskaźnik ten jest nieco niższy (5,24%) niż w Polsce (5,66%). Udział ten jest bardzo niski (<2%) w wielu gminach wiejskich, szczególnie w zachodniej części województwa, gdzie dominują grunty leśne. Najmniejszy udział (<1%) stwierdzono w gminach: Osiek, Smołdzino, Konarzyny, Lipusz, Stara Kiszewa i Przywidz. Natomiast aż w 26 gminach, w tym 21 miastach, udział terenów antropogenicznych przekracza 10%. Największy ich obszar obejmuje aglomerację trójmiejską wraz z gminami wiejskimi: Kosakowo, Żukowo, Pruszcz Gdański i Pszczółki. Jednak najwięcej (50-70%) tereny te zajmują w średnich (Pruszcz Gdański, Malbork, Tczew, Chojnice), a nawet małych (Puck) miastach, podczas gdy w Gdańsku i Gdyni 30-40%. Bardzo zbliżony rozkład przestrzenny występuje w 2018 r., przy czym udział tych terenów ogólnie wzrastał i osiągnął 5,44% w województwie pomorskim i 5,92% w kraju. W tych samych regionach i gminach, które zostały wyżej wymienione, wskaźnik był najniższy, a co za tym idzie najkorzystniejszy. Podobnie było w przypadku regionów i gmin z największym udziałem terenów antropogenicznych. Między 2006 a 2018 r. zdecydowanie dominował wzrost udziału tych terenów, który nastąpił w 105 gminach (85%), podczas gdy zmniejszył się on tylko w 18 gminach. Korzystny trend, polegający na spadku ich areалу, ujawnił się głównie w gminach wiejskich, ale również w niektórych małych miastach nadmorskich, z największą intensywnością w Jastarni i Sztutowie³ (spadek o 25,5-27,5%) i w gminie Szemud (15%). Natomiast wzrost udziału był najwyższy w południowo-wschodniej części województwa, szczególnie w gminach: Prabuty i Gardeja (110-170%), Mikołajki Pomorskie, Sztum, Stary Targ, Malbork i Stary Dzierzgoń (50-100%) oraz Żukowo i Studzienice (ryc. 15).

Niestety, w zakresie ostatniego z analizowanych wskaźników, czyli **udziału terenów objętych obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni gminy**, sytuacja województwa pomorskiego (średnie pokrycie w latach 2009-2019 wynosiło 18%, a w 2019 r. 21%) jest gorsza niż średnio w Polsce (odpowiednio 29 i 31%). Najkorzystniejsza w tym zakresie sytuacja panowała w aglomeracji trójmiejskiej, a także wschodniej części województwa i części gmin powiatów kościerskiego, wejherowskiego i słupskiego, najgorsza – w zachodniej i południowej części województwa. W całym okresie pełne pokrycie planami miejscowymi nastąpiło w Pucku oraz gminach żuławskich – Suchym Dębie, Nowym Dworze Gdańskim i Cedrach Wielkich. Bardzo wysokie (>90%) było ono w miastach Wejherowo i Starogard Gdański oraz gminach wiejskich Czarna Dąbrówka, Pruszcz Gdański i Kościerzyna. Plany w ogóle nie obowiązywały w gminach: Sadlinki, Lichnowy, Osieczna i Skórcz, a pokrywały bardzo małe areale (<10%) aż 53 gmin (42%), w tym najmniej w gminach:

³ W związku z budową przekopu Mierzei Wiślanej w latach 2020-2021 trend uległ niekorzystnemu odwróceniu.



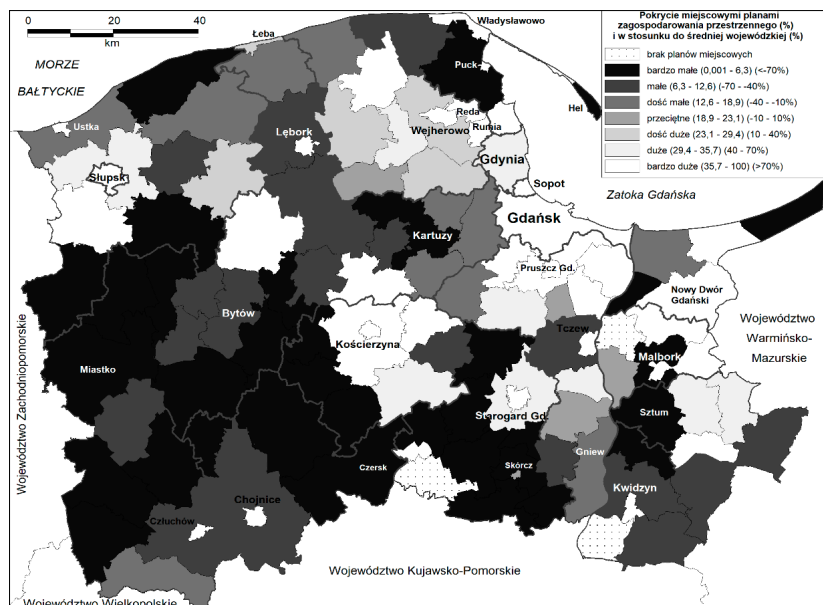
Ryc. 15. Zmiana udziału pokrycia terenami antropogenicznymi w powierzchni gmin województwa pomorskiego w latach 2006-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Corine Land Cover.

Dziemiany, Kaliska, Lubichowo, Smołdzino, Kępice, Hel, Konarzyny i Brusy. Prawie taki sam rozkład przestrzenny wskaźnika występował w 2019 r. (ryc. 16), przy czym wcześniej wymienione gminy o największym pokryciu planami miejscowymi należy uzupełnić o miasto Wejherowo i gminę Stężyca. Niewiele niższe (80-87%) jest pokrycie w Tczewie i Pruszczu Gdańskim. Najniższe pokrycie dotyczy wcześniej wymienionych gmin. W charakteryzowanym aspekcie w większości gmin województwa (109 – 89%) nastąpiła poprawa. W ośmiu gminach zmiany nie zaszły, a w sześciu powierzchnia spadła. Największa poprawa miała miejsce w gminach, gdzie w 2009 r. planów brakowało lub pokrywały nieznaczne powierzchnie, szczególnie w gminach żuławskich Miłoradz, Nowy Staw i Ostaszewo, ale również: Tuchomie, Smętowo Graniczne, Ryjewo, Czarne, Kołczygłowy i Mikołajki Pomorskie. Znaczna poprawa dotyczyła również powiatów bytowskiego, kościerskiego i człuchowskiego. Największy spadek pokrycia planami zanotowano w gminach Gniewino (18%), gdzie pokrycie było wysokie (46% w 2019 r.) i Dziemiany (50%).

Stan i dynamika zrównoważonego rozwoju województwa pomorskiego w ujęciu syntetycznym

Rezultaty badań przedstawione w poprzedniej części pozwoliły na dokonanie ocen syntetycznych, łącznie dla wszystkich mierników i odrębnie



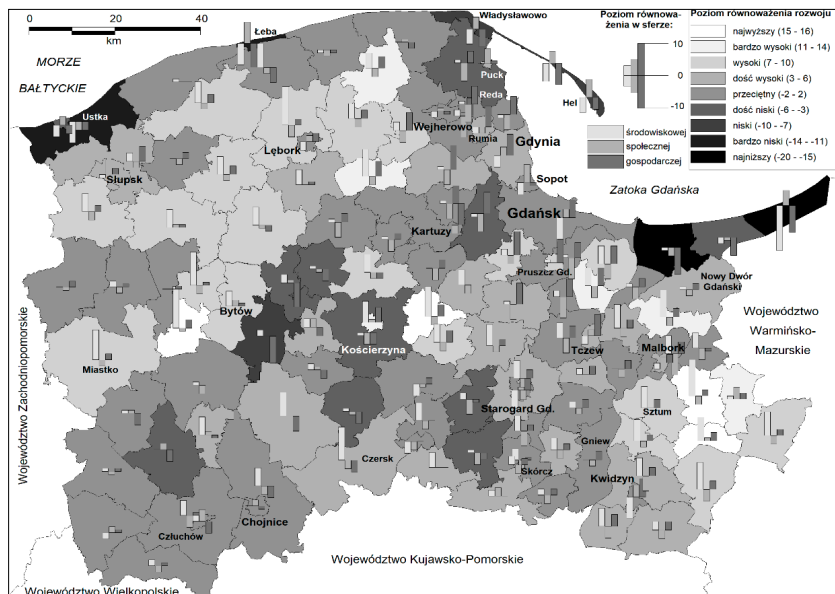
Ryc. 16. Pokrycie obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gmin województwa pomorskiego w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

w sferach środowiskowej, społecznej i gospodarczej – w każdej uwzględniono po pięć wskaźników. Średnio dla całego okresu oraz dla 2019 r. oceny te – w celu bardziej przeglądowej ilustracji badanych procesów – odniesiono również do powiatów. Tę część zamyka typologia gmin pod względem zrównoważonego rozwoju, uwzględniająca dynamikę procesów i ich średni stan w całym okresie badań lub w 2019 r.

Poziom równoważenia rozwoju gmin oceniono z zastosowaniem wcześniej przedstawionej skali bonitacyjnej. Zakres **średnich ocen dla całego okresu** i sumy ocen wszystkich 17 wskaźników wynosił od 16 do -20 (ryc. 17). Ilościowo dominowały gminy z przewagą procesów pozytywnych (>0), których było 82 (2/3 ogółu), nad tymi z procesami negatywnymi (<0) – 36 gmin (29%). Najwyższy poziom równoważenia rozwoju (15-16 punktów) stwierdzono w gminach: Tuchomie, Nowa Karczma, Mikołajki Pomorskie i Stary Targ. W perspektywie ekologicznej na tę wysoką ocenę wpłynęła przede wszystkim sytuacja w sferze środowiskowej, w mniejszym stopniu gospodarczej, a ocenę pogarszała głównie sytuacja w sferze społecznej. Bardzo wysoki poziom równoważenia (11-14) występował w gminach: Lina, miasto Kościerzyna, Nowy Staw, Suchy Dąb, Dzierzgoń i Gniewino. W pierwszych trzech również sytuacja środowiskowa i w mniejszym stopniu gospodarcza wpłynęły na wysoką ocenę. Natomiast w kolejnych trzech sytuacja w tych sferach była podobna – pozytywna, a sytuacja społeczna była

negatywna (w Kościerzynie neutralna), poza Dzierzgoniem, gdzie najsilniej wpłynęła na ocenę pozytywną. Większa liczba gmin ocenionych wysoko pod względem poziomu równoważenia rozwoju znajduje się w powiatach: słupskim, bytowskim, sztumskim i kwidzyńskim.



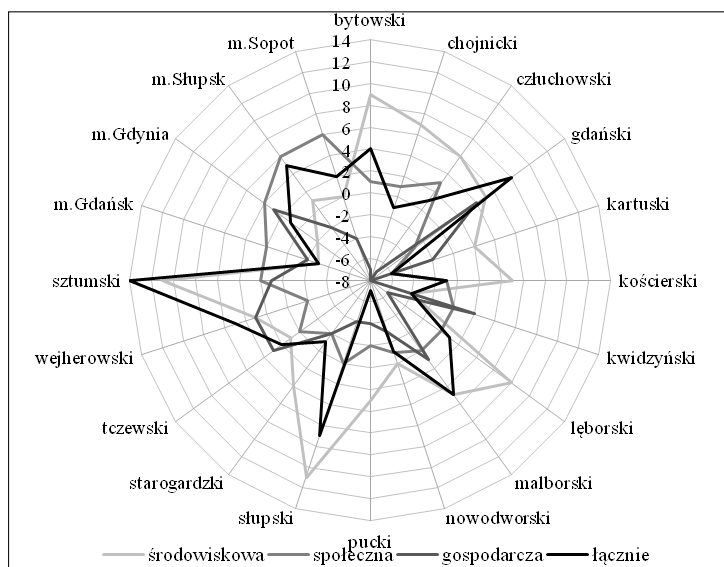
Ryc. 17. Ocena poziomu równoważenia rozwoju gmin województwa pomorskiego w latach 2003-2019 łącznie i w zakresie sfer środowiskowej, społecznej i gospodarczej.

Źródło: opracowanie własne.

Z drugiej strony, ewidentnie najniższy poziom równoważenia (-20) stwierdzono w Krynicy Morskiej, do czego przyczyniły się bardzo słabe oceny w sferach środowiskowej i gospodarczej, natomiast pozytywna była ocena w sferze społecznej. Bardzo nisko oceniono również gminę Stegna (-15), przy czym tu powodem było głównie nierównoważenie w sferze gospodarczej i w mniejszym stopniu w społecznej. Pozostałe gminy o niskim poziomie równoważenia rozwoju (od -7 do -12) to miasta nadmorskie (Łeba, Jastarnia, Hel, Władysławowo) i gmina wiejska Ustka, co wynika głównie z niskiej oceny w sferach środowiskowej i gospodarczej, natomiast sfera społeczna (z wyjątkiem Ustki) jest w nich pozytywnie oceniana. Do tej grupy dołącza gmina Studzienice, gdzie niska ocena wynika głównie z nierównowagi w gospodarce. Dość niskie łączne oceny zanotowano również w gminach rolniczo-leśnych lub turystycznych: Zblewo, Lubichowo, Karsin, Kościerzyna, Parchowo, Sulęcyno, Sztutowo i Puck oraz urbanizujących się, jak Żukowo. Odnosząc się do poszczególnych sfer, dla środowiskowej najwyższe oceny (10-14) stwierdzono w zachodniej i wschodniej części województwa

(gminy: Tuchomie, Borzytuchom, Miastko, Nowa Wieś Lęborska, Stary Targ) oraz w gminach Człuchów i Nowa Karczma, a najniższą ocenę w Krynicy Morskiej (-15) i innych miastach – głównie nadmorskich (Gdańsk, Łeba, Ustka, Jastarnia), ale również Kwidzyn i Starogard Gdański (ocena od -6 do -8). W sferze społecznej najwyższe oceny (5-7) dotyczyły turystycznych miast nadmorskich (Łeba, Hel, Sopot, Krynica Morska, Puck) oraz Słupska, natomiast najniższe (od -6 do -7), znacznie częściej występujące – gmin urbanizujących się, zwykle otaczających średnie i małe miasta lub położonych w sąsiedztwie aglomeracji trójmiejskiej: Starogard Gdański, Malbork, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Puck, Żukowo. Do tej grupy należy również Reda. W sferze gospodarczej najwyższe oceny (7-8) uzyskały miasta oraz gminy miejsko-wiejskie i wiejskie położone w aglomeracji trójmiejskiej i jej sąsiedztwie (Pruszcz Gdański, Rumia, Gdynia, Tczew, Żukowo, Kartuzy, Szemud, Kolbudy, Trąbki Wielkie). Najniższy poziom równoważenia rozwoju w sferze gospodarczej (od -6 do -9) występuje głównie w gminach położonych na Mierzei Wiślanej (Stegna, Sztutowo, Krynica Morska), miastach nadmorskich, których rozwój oparty jest na turystyce (Łeba, Jastarnia, Władysławowo) oraz gminach Studzienice i Parchowo, gdzie silnie negatywnie kształtują się wszystkie wskaźniki gospodarcze, z wyjątkiem liczby podmiotów gospodarczych, których jest stosunkowo niewiele.

Przyglądając się poziomowi równoważenia rozwoju w latach 2003-2019 bardziej przeglądowo, w układzie powiatowym (ryc. 18), ustalono,

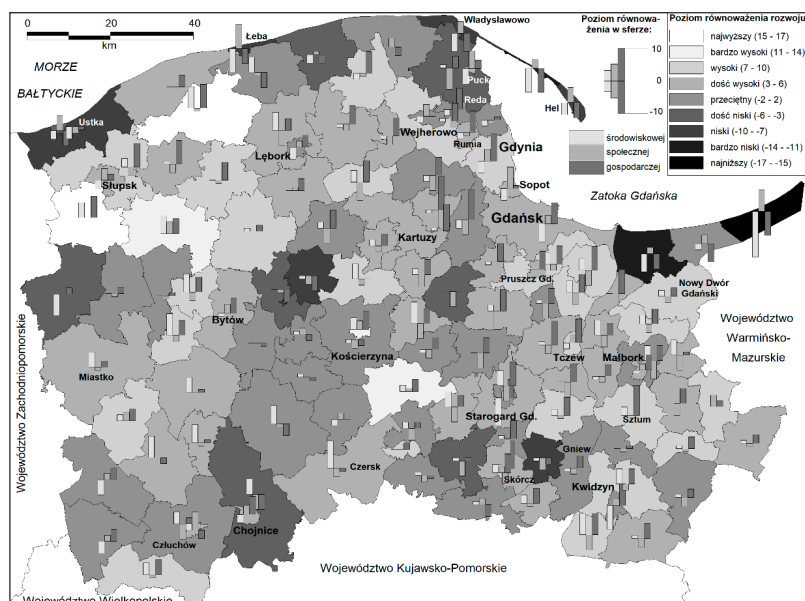


Ryc. 18. Ocena poziomu równoważenia rozwoju powiatów województwa pomorskiego w latach 2003-2019 łącznie i w zakresie sfer środowiskowej, społecznej i gospodarczej.

Źródło: opracowanie własne.

że przeciętnie w tym okresie najwyższy poziom na podstawie wszystkich wskaźników osiągnął powiat sztumski (14), a wysoki – powiaty gdański (8) i słupski (7). Najniższy kompleksowo poziom reprezentowały powiaty: pucki (-7), kartuski (-6), kwidzyński (-4) i Gdańsk (-3). Pod względem środowiskowym najlepiej prezentują się powiaty: sztumski, słupski, bytowski i lęborski, a najgorzej Gdańsk i powiat kwidzyński. W sferze społecznej najwyższy poziom równoważenia rozwoju osiągnięto w Słupsku, Sopocie i Gdyni oraz w powiecie człuchowskim, natomiast najniższy w powiatach kartuskim i gdańskim. W zakresie gospodarczym najlepiej oceniono sytuację w powiatach gdańskim, wejherowskim i tczewskim oraz w Gdyni, a najgorzej w powiatach: chojnickim, kościerskim, bytowskim, człuchowskim i lęborskim.

W ostatnim roku objętym badaniami (2019) oceny poziomu rozwoju zrównoważonego pokryły się częściowo z ocenami dla całego okresu, np. w odniesieniu do turystycznych gmin nadmorskich, zwykle nisko ocenionych (ryc. 19). Jednak w pozostałych częściach województwa różnice były większe. Inne gminy (z wyjątkiem miasta Kościerzyna) oceniono jako posiadające najwyższy (12-17 punktów) poziom rozwoju zrównoważonego, określony łącznie na podstawie 17 wskaźników. Należały do nich: Kobylnica, Głowczyce, Dębica Kaszubska i Stara Kiszewa. Wynikało to głównie z wysokiej oceny w sferach środowiskowej i gospodarczej, ale w Dębicy



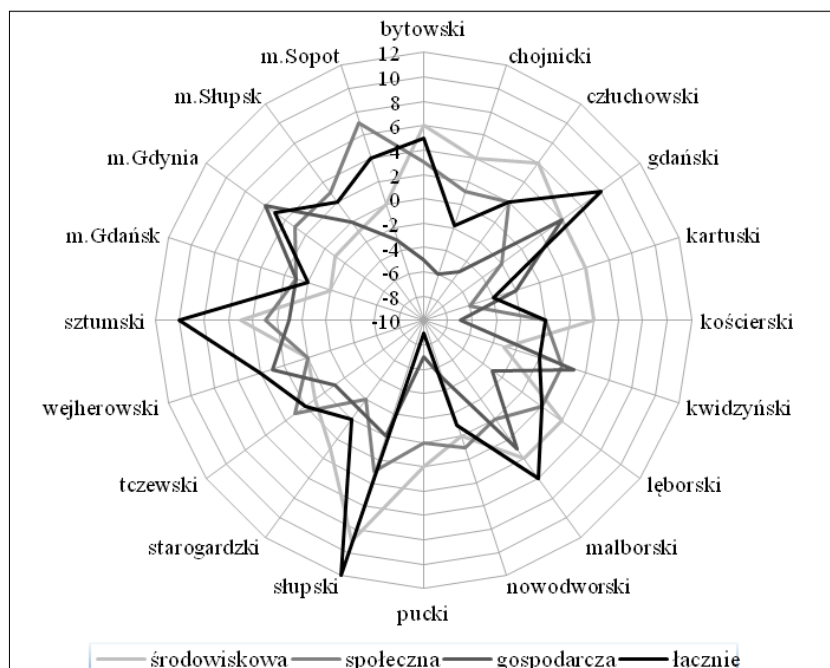
Ryc. 19. Ocena poziomu równoważenia rozwoju gmin województwa pomorskiego w 2019 r. łącznie i w zakresie sfer środowiskowej, społecznej i gospodarczej.

Źródło: opracowanie własne.

i Kościerzynie pozytywna była również ocena sfery społecznej. Korzystnie (7-10) poziom ten kształtował się również w wielu gminach powiatu słupskiego, północnej części aglomeracji trójmiejskiej, Żuław Wiślanych i Powiśla.

Natomiast podobnie jak w wieloleciu, najniższy poziom równoważenia rozwoju stwierdzono w miastach i gminach nadmorskich: Krynicy Morskiej (-17), Jastarni (-13), Stegnie (-11), Helu, Władysławowie, Ustce i Łebie (od -7 do -9), a także w gminach Sulęcyno i Morzeszczyn. Na tę ocenę wpłynął głównie niski poziom ocen w sferach środowiskowej i gospodarczej, z wyjątkiem dwóch ostatnich gmin, gdzie niski poziom objął również sferę społeczną, a środowiskowa była neutralna. Inne niż ocenione gminy rozproszone są w całym województwie. W odniesieniu do poszczególnych sfer, w środowiskowej zdecydowanie najkorzystniej prezentuje się zachodnia i południowa część województwa, najlepiej gmina Czersk (9 punktów), podobnie (7) gminy: Przechlewo, Tuchomie, Główny, Nowa Karczma i Sadlinki. Skrajnie najslabiej w tej sferze (-15) oceniono Krynice Morską, a słabo (od -7 do -9) również miasta: Starogard Gdański, Kwidzyn, Łebę i Jastarnię oraz gminę miejsko-wiejską Kępice. W sferze społecznej najkorzystniej oceniono głównie turystyczne miasta nadmorskie, najwyżej (7-8) Łebę, Krynice Morską i Sopot, a wysoko (5-6): Puck, Hel, Ustkę i Człuchów. Najniżej (od -6 do -7) w tej sferze oceniono gminy wiejskie rozproszone w całym województwie: Puck, Linia, Trąbki Wielkie, Przodkowo, Malbork oraz Redę. Łączy je stosunkowo bliskie sąsiedztwo aglomeracji trójmiejskiej. W sferze gospodarczej część z gmin tego rejonu została z kolei oceniona najlepiej, szczególnie Przodkowo (11 punktów), a także Żukowo, Kartuszy, Gdynia oraz dalej położone Skórcz i Sztum (9-10). Korzystne oceny posiada również wiele innych gmin aglomeracji trójmiejskiej, Kociewia, Powiśla i powiatu słupskiego. Natomiast najniższy (od -6 do -8) poziom równoważenia rozwoju w sferze gospodarczej cechował nadmorskie miasta i gminy turystyczne (Jastarnia, Władysławowo, Krynica Morska, Sztutowo). Niewiele lepiej (-5) było w Ustce, Łebie i Helu oraz gminach: Wicko, Stegna, Sulęcyno i Chojnice.

W ujęciu powiatowym ocena poziomu równoważenia rozwoju w 2019 r. jest dość zbliżona do oceny wieloletniej (ryc. 20). Łącznie dla 17 wskaźników najwyżej oceniono powiaty słupski (12), sztumski (10) i gdański (8), natomiast zdecydowanie najniżej powiat pucki (-9), dość niekorzystnie również kartuski (-4). W sferze środowiskowej zdecydowanie najkorzystniej prezentuje się powiat słupski, a pozytywnie również człuchowski, bytowski i sztumski. Oceny negatywne, ale stosunkowo łagodne, otrzymały powiat kwidzyński i Gdańsk. W sferze społecznej najbardziej pozytywna ocena poziomu równoważenia rozwoju wystąpiła w Sopocie (7), a najbardziej negatywna w powiecie kartuskim (-6), natomiast w pozostałych powiatach osiągała ona wartości bliskie średniej. W sferze gospodarczej najlepsza sytuacja miała miejsce w Gdyni (6) i powiecie gdańskim, a niekorzystna w znacznie większej liczbie powiatów, szczególnie w kościerskim, puckim i chojnickim.

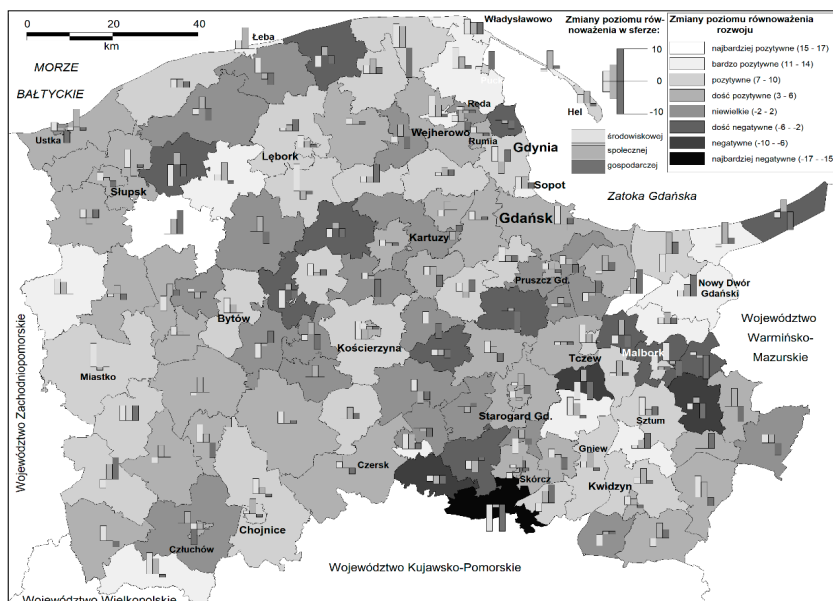


Ryc. 20. Ocena poziomu równoważenia rozwoju powiatów województwa pomorskiego w 2019 r. łącznie i w zakresie sfer środowiskowej, społecznej i gospodarczej.

Źródło: opracowanie własne.

Ostatni sposób oceny dotyczy **zmian poziomu równoważenia rozwoju gmin, które nastąpiły między 2003** (lub ewentualnie innym rokiem początku analizy) **a 2019 r.** Rozpiętość tej oceny dla wszystkich wskaźników wynosi od 17 do -17 punktów (ryc. 21). Zdecydowana większość gmin (94, czyli 76%) cechowała się poprawą poziomu rozwoju zrównoważonego, a tylko 24 gminy (niespełna 20%) pogorszeniem. Zdecydowanie największa pozytywna zmiana (16-17 punktów) nastąpiła w gminach Dębica Kaszubska i Ostaszewo, szczególnie dzięki sferom gospodarczej i społecznej. Znaczna poprawa (14) miała miejsce również we Władysławowie (we wszystkich sferach) oraz gminie Kępice, dzięki sferom przyrodniczej i społecznej. Pozostałe obszary, gdzie poziom ekorozwoju uległ wyraźnej poprawie, to przede wszystkim małe miasta i gminy nadmorskie, gminy powiatu nowodworskiego i Powiśla, ale również miasto i gmina Debrzno, gmina Potęgowo oraz Czarna Woda. Bardzo silnemu pogorszeniu (-17 punktów) uległ poziom zrównoważonego rozwoju w gminie Osiek, przede wszystkim ze względu na procesy w sferach środowiskowej i gospodarczej. Znacznie słabszemu (od -7 do -9) uległ on w gminach Osieczna, Subkowy i Stary Targ, również ze względu na pogorszenie w tych sferach, a w gminie Osieczna także w sferze społecznej. Pozostałe gminy negatywnie ocenione rozproszone są w całym wojewódz-

twie, a pewna ich koncentracja zaznacza się w powiecie malborskim. W tej grupie mieszczą się m.in. Lubichowo, Krynica Morska i Stare Pole.

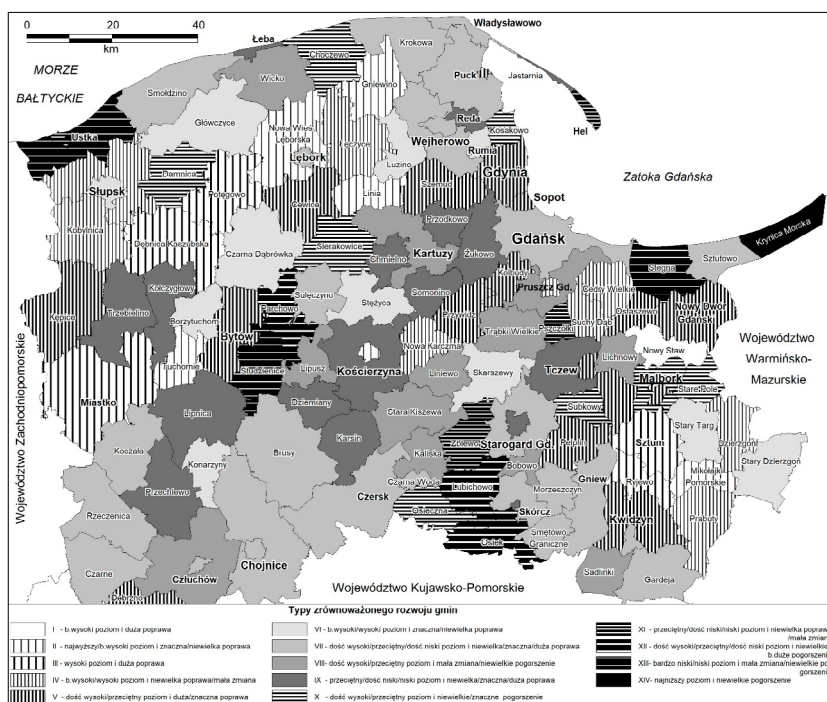


Ryc. 21. Zmiany oceny poziomu równoważenia rozwoju łącznie i w sferach środowiskowej, społecznej i gospodarczej w gminach województwa pomorskiego w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne.

W sferze środowiskowej sytuacja uległa poprawie w nieco mniejszej liczbie gmin (77 – 63%) niż łącznie. Najbardziej poprawiła się w gminach: Cewice, Krokowa, Miastko i Prabuty. Nieco słabiej w Wejherowie oraz gminach Puck, Debrzno i Malbork. Największe pogorszenie sytuacji miało miejsce w gminach Osiek i Damnica, znaczne również w Stegnie, Parchowie i Subkowy. W sferze społecznej zdecydowanie przeważają gminy, w których nastąpiła poprawa – największa w miastach i gminach nadmorskich z dominacją funkcji turystycznych: Stegna, Sztutowo, Krokowa, Ustka, Łeba, Jastarnia, ale również w gminach Dzierzgoń i Potęgowo. Znaczna poprawa nastąpiła również w wielu gminach peryferyjnych. Natomiast pogorszenie sytuacji społecznej miało miejsce z dużo mniejszym natężeniem i wystąpiło w Gdyni oraz w gminach: Stara Kiszewa, Lubichowo, Osieczna, Cewice, Słupsk i Kartuski. W sferze gospodarczej poprawa nastąpiła w najmniejszej liczbie gmin (52, czyli 42%), a pogorszenie w 57 (46%). Najbardziej poprawiła się w gminach Dębica Kaszubska i Ostaszewo, a w nieco mniejszym stopniu – Rzeczenica, Nowy Dwór Gdański, Linia, Smętowo Graniczne i miasteczko Puck. Największe pogorszenie nastąpiło w gminach: Krokowa, Osiek, Stare Pole, Człuchów i Trąbki Wielkie.

Podsumowanie ujęcia syntetycznego stanowią typologie gmin pod względem zrównoważonego rozwoju. Pierwsza uwzględnia **zmienność oraz średnią wartość analizowanych wskaźników w badanym okresie** i daje pełniejszy obraz perspektywy środowiskowej procesów ekorozwoju zachodzących w latach 2003-2019 (ryc. 22). Wśród 14 typów gmin, pierwsze sześć (I-VI) reprezentują jednostki samorządowe o korzystnym stanie i dynamice rozwoju zrównoważonego. Kolejne cztery typy (VII-X) obejmują gminy o przeciętnych wartościach ocen. Ostatnie cztery (XI-XIV) to zwykle gminy, które negatywnie oceniono w aspekcie stanu i dynamiki. W pierwszej grupie mieści się 49 gmin (40%), w drugiej 63 (51%), a w trzeciej tylko 11, co świadczy o przewadze ocen pozytywnych.



Ryc. 22. Typy gmin województwa pomorskiego pod względem średniej wartości i zmienności wskaźników zrównoważonego rozwoju w latach 2003-2019.

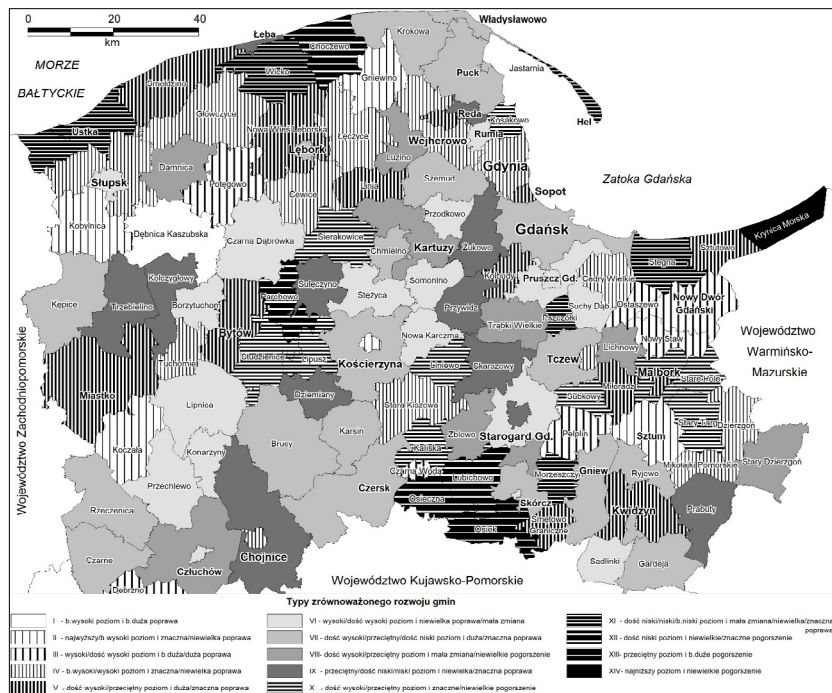
Źródło: opracowanie własne.

Gminy najwyżej ocenione koncentrują się w dwóch rejonach województwa – większym, w jego części północno-zachodniej, głównie w powiecie słupskim i częściowo w bytowskim, wejherowskim i lęborskim oraz drugim – w części wschodniej, w powiatach prawobrzeżnych dolnego Powiśla i Żuław. Do typu I, o bardzo wysokim poziomie i dużej poprawie zrównoważonego rozwoju, należy tylko gmina Nowy Staw. W typie II, o bardzo wysokim

poziomie i znacznej poprawie, znalazło się sześć gmin: Linia, Gniewino, Nowa Wieś Lęborska, Tuchomie, Mikołajki Pomorskie i miasto Kościerzyna. Typ III, z wysokim poziomem rozwoju zrównoważonego i jego dużą poprawą, obejmuje gminy: Dębica Kaszubska, Potęgowo, Miastko, Sztum oraz Ryjewo. Do typu IV, w którym poziom rozwoju zrównoważonego był wysoki, a poprawa niewielka lub nie nastąpiła, należy dziewięć gmin, położonych głównie w północnej i wschodniej części województwa: Kobylnica i Słupsk, Łęczyce i Nowa Karczma, Prabuty i Dzierżoń, Cedry Wielkie i Suchy Dąb oraz miasto Pruszcz Gdański. W typie V znalazło się najwięcej, aż 17 gmin, głównie we wschodniej i centralnej części województwa, część w aglomeracji trójmiejskiej. W tej grupie mieści się m.in. Gdynia i Sopot oraz miasto i gmina Bytów. W typie VI, słabiej ocenionym, mieści się 11 gmin, w tym miasto Słupsk. W drugiej grupie (typy VII-X), obejmującej ponad połowę gmin, znalazły się przede wszystkim gminy centralnej i południowej części województwa, zajmujące prawie całe powiaty: kartuski, kościerski, chojnicki i człuchowski oraz duże części powiatów starogardzkiego i wejherowskiego. Należy do niej również Gdańsk oraz większość miast średniej wielkości (Starogard Gdański, Kwidzyn, Chojnice, Człuchów, Kartuzy). Zdecydowanie negatywne oceny rozwoju zrównoważonego, zarówno w ujęciu statycznym, jak i dynamicznym, dotyczyły gmin typów XI-XIV. Są one położone w kilku rejonach – powiecie starogardzkim, wschodniej części bytowskiego oraz nadmorskiej części województwa. Do typu XI, gdzie średni poziom ekorozwoju był dość niski, ale ulegał niewielkiej poprawie, zaliczono cztery gminy: Pszczółki, Zblewo, Hel i miasto Ustka. Mimo małej liczby, ich oceny były zróżnicowane, np. w Helu średnią oceniono na -8, a dynamikę na 7, natomiast w gminie Zblewo średnią na -5, a dynamikę neutralnie (0). Jeszcze większe kontrasty występują w typie XII, gdzie zaliczono tylko trzy gminy. W Parchowie i Lubichowie występował dość niski średni poziom zrównoważonego rozwoju, a pogorszenie było niewielkie. Natomiast w gminie Osiek średni poziom był dość wysoki, ale nastąpiło bardzo duże pogorszenie. Do typu XIII, również z trzema gminami wiejskimi, należą nadmorskie Ustka i Stegna, z bardzo niskim poziomem ekorozwoju i niewielką poprawą oraz Studzienice z niskim poziomem i niewielkimi zmianami stanu ekorozwoju. Najniższy średni poziom rozwoju zrównoważonego (oceniony na -20) oraz niewielkie jego pogorszenie (-5), miały miejsce w Krynicy Morskiej.

W drugim ujęciu typologia gmin ponownie uwzględnia **zmiennosc zrównoważonego rozwoju w okresie 2003-2019**, a także **jego poziom w 2019 r.** (ryc. 23). W aspekcie stanu ekorozwoju uwzględnia więc najaktualniejsze dane dostępne w trakcie prowadzenia badań. Podobnie jak w poprzednim przypadku, gminy pozytywnie ocenione w obu aspektach zaliczono do typów I-VII, w których znalazło się aż 78 gmin (63%). Gminy, w których zwykle w jednym aspekcie ocena była pozytywna, a w drugim negatywna, czy też oceny były neutralne, należały do typów VIII-XI. Było ich 39 (32%).

Gmin, gdzie w obu aspektach ocena była negatywna, wskazano tylko sześć i zaliczono je do trzech typów (XII-XIV). Już z tego ogólnego opisu wynika, że sytuacja w znacznej części gmin regionu ulegała poprawie, jednak



Ryc. 23. Typy gmin województwa pomorskiego pod względem wartości wskaźników zrównoważonego rozwoju w 2019 r. i ich zmienności w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne.

nie było ich wiele więcej niż gmin, w których uległa pogorszeniu, chociaż częściej pogorszenie poziomu rozwoju zrównoważonego było słabsze niż poprawa. Rozkład przestrzenny tych gmin posiada cechy zbliżone do wcześniej przedstawionego. Korzystna sytuacja panowała w gminach północnej (z wyjątkiem strefy nadmorskiej) i w mniejszym stopniu wschodniej części województwa. W typie I znalazła się tylko gmina Dębica Kaszubska, z bardzo wysokim poziomem ekorozwoju i bardzo dużą poprawą. Typ II, gdzie poziom był bardzo wysoki, a poprawa znaczna lub niewielka, obejmuje pięć gmin: Kobylnica, Koczała, Gniewino, Sztum i miasto Kościerzyna. Do typu III zaliczono siedem gmin: sąsiadujące na Żuławach Ostaszewo, Nowy Staw i Nowy Dwór Gdański oraz Debrzno, Czarna Woda, Pelplin i Potęgowo, o wysokim lub dość wysokim poziomie ekorozwoju i bardzo dużej lub dużej poprawie. W typie IV znalazło się 12 gmin, z czego połowa (gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Łęczyce, Wejherowo oraz miasto Gdynia) położona jest

na Pobrzeżu Koszalińskim i Kaszubskim oraz w północnej części Pojezierza Kaszubskiego. Pozostałe to miasta Tczew i Chojnice oraz gminy: Mikołajki Pomorskie, Dzierzgoń, Cedry Wielkie, Stara Kiszewa i Tuchomie. Cechują się one bardzo wysokim lub wysokim poziomem ekorozwoju oraz znaczną lub niewielką poprawą. Typ V, o odwrotnych cechach – dość wysokim lub przeciętnym poziomie ekorozwoju i dużej lub znacznej poprawie, obejmuje 14 gmin rozproszonych w całym województwie, podobnie jak 18 gmin należących do typu VI i 21 gmin (w tym Gdańsk) w typie VII, o przeciętnym poziomie ekorozwoju i niskiej dynamice zmian, ale zwykle z przewagą słabych ocen pozytywnych. Większość gmin z przewagą niskiego poziomu rozwoju zrównoważonego lub procesów negatywnych położona jest w centralnej części województwa (powiaty kartuski i kościerski). Należą tu typy VIII i X (łącznie 22 gminy), z dość wysokim poziomem ekorozwoju i niewielkim pogorszeniem sytuacji oraz typy IX i XI, z dość niskim i niskim poziomem oraz niewielką lub znaczną poprawą (20 gmin). Negatywne oceny w obu aspektach otrzymało tylko sześć gmin, z których połowa tworzy zwarty kompleks w powiecie starogardzkim. Typ XII obejmuje cztery gminy: Lubichowo, Osieczna, Parchowo i Choczewo, o dość niskim poziomie ekorozwoju oraz niewielkim lub znacznym jego pogorszeniu. Dwa ostatnie typy obejmują tylko po jednej gminie. Typ XIII z Osiekiem, o przeciętnym poziomie rozwoju zrównoważonego (ocena -1), ale bardzo dużym jego pogorszeniu (ocena -17) oraz typ XIV z Krynicą Morską, o najniższym poziomie ekorozwoju (ocena -17) i niewielkim pogorszeniu.

Dyskusja i wnioski

Przedstawiona ocena stanu i dynamiki zrównoważonego rozwoju gmin województwa pomorskiego stanowi przykład podejścia do badania procesów rozwojowych opartego na danych statystycznych. Pomimo sukcesywnego rozwoju zakresu oraz metod gromadzenia i udostępniania danych statystycznych w Polsce, a także podejmowania w ostatnich latach prób poszerzenia bazy informacyjnej służącej monitorowaniu procesów rozwoju zrównoważonego, zaprezentowana próba operacjonalizacji oceny procesów zrównoważonego rozwoju dla poziomu gminnego wskazała na znacznie ograniczony zakres – tak tematyczny, jak i czasowy – danych przydatnych w tym celu. Pomimo iż w szeregu publikacji, również z ostatnich lat (m.in. A. Zielińska, 2013, M. Witkowska-Dąbrowska, 2017), można znaleźć propozycje zestawów takich wskaźników opartych na danych GUS, w praktyce okazało się, że liczba wskaźników, a nawet szerzej mierników możliwych do zastosowania dla poziomu gminnego w dłuższych okresach obejmujących ostatnie dwie dekady, jest dość ograniczona. Możliwości szczegółowej długookresowej analizy tych procesów są więc słabsze niż oczekiwania środowisk naukowych, a także praktyków zajmujących się np. planowaniem strategicznym, mimo że GUS podejmuje próby poprawy wizerunku,

choćby poprzez udostępnianie rezultatów monitoringu globalnych i krajowych celów Agendy na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 w formie strony internetowej (Oficjalne statystyki SDG...). Dostępne dane dotyczą jednak tylko poziomu krajowego. Jedną z ważnych przyczyn tej sytuacji jest stosowanie krytykowanej od lat tajemnicy statystycznej, zgodnie z ustawą z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. 1995 Nr 88 poz. 439 z późn. zmian.).

Ponadto, oprócz wymienionych ograniczeń, analizując wybrane wskaźniki można dyskutować o trafności doboru reprezentowanych przez nie procesów z punktu widzenia przydatności oceny środowiskowych aspektów zrównoważonego rozwoju (dotyczy to szczególnie sfery społecznej) czy też zakresu i powiązania monitorowanych zjawisk (np. obciążenia demograficznego osobami starszymi i udziału ludności w wieku produkcyjnym). Zdając sobie sprawę z tych wątpliwości, z pewnością warto dalej dyskutować o doborze najlepszych wskaźników służących ocenie procesów rozwoju zrównoważonego na poziomie gminnym, jednak – ze względu na ograniczony zakres danych GUS – wydaje się, że w przyszłości niezbędne będzie ich szersze łączenie z zastosowaniem innych metod, szczególnie socjologicznych, obejmujących szeroki zakres kwestionariuszy i wywiadów dotyczących głównych kierunków rozwoju regionu.

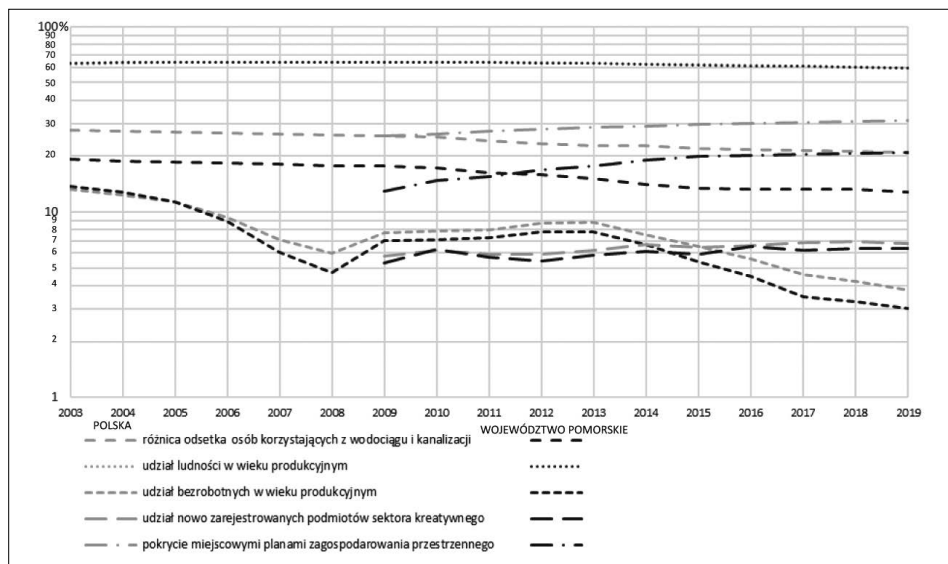
Nie mniej interesującym polem do dyskusji jest sposób interpretacji uzyskanych wartości wskaźników rozwoju zrównoważonego z punktu widzenia jego celów środowiskowych. Możliwości jego poszukiwań są rozległe, ze względu na bardzo szeroki zakres dokumentów, materiałów oraz opracowań naukowych i popularyzatorskich, poświęconych tej koncepcji rozwoju, zaczynając od klasycznych raportów Klubu Rzymskiego (D. H. Meadows i in., 1973, J. Tinbergen, 1976, M. Mesarović i E. Pestel, 1977) oraz ich aktualizacji (D. H. Meadows, 1992, D. H. Meadows i in., 2004), poprzez dokumenty konferencji ONZ (szczególnie Agendy 21 z 1992 r.; M. Radwan i A. Sienkiewicz (red.), 1998) oraz ich interpretacje i rozwinięcia (np. L. R. Brown i in., 1994, M. Carley i P. Spapens, 2000, S. Kozłowski, 2000, 2005), po przyjętą we wrześniu 2015 r. na 70 sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ **Agendę na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030**, obejmującą 17 celów globalnych i 169 zadań szczegółowych oraz **Europejski Zielony Ład** (*Communication from The Commission...*, 2019). Warto by więc z pewnością kontynuować dyskusję, czy poprawniejsze są interpretacje wywodzące się z podejścia maltuzjańskiego, idące w kierunku ograniczenia przyrostu populacji ludzkiej jako głównego źródła degradacji zasobów Ziemi, czy też takie, które zakładają rozwój technologii i zachowań przyjaznych środowisku, które tę degradację mogą zatrzymać. Znaczące tło dla tej dyskusji stanowią zarówno długookresowe procesy globalnych zmian środowiska, szczególnie klimatu, oraz dominacja demograficzna Azji, Afryki i Ameryki Łacińskiej nad społecznościami Eu-

ropy, Ameryki Północnej i Australii z Oceną, jak i krótkookresowe zjawiska katastrofalne, jak epidemia COVID-19 w 2020 i 2021 r.

Przyjęta perspektywa środowiskowa spowodowała, że interpretacja wskaźników często odbiegała od tradycyjnego ujęcia opartego na kryteriach społecznych i przede wszystkim ekonomicznych. Przykłady to udział ludności w wieku produkcyjnym lub liczba podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru, które z gospodarczego i zwykle również społecznego punktu widzenia są traktowane jako stymulanty – im są wyższe tym jest korzystniej, natomiast w perspektywie przyjętej w prezentowanych badaniach stanowią destymulanty, ze względu na potencjalny negatywny wpływ intensyfikacji działalności gospodarczej – przy wzroście liczby pracowników i przedsiębiorstw – na środowisko. Oczywiście sytuacja nie jest „zerojedynkowa”. Na przykład wzrost liczby pracowników w branżach zajmujących się technologiami ochrony środowiska lub wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych może przyczynić się do poprawy jakości środowiska, podobnie jak jej pogorszenie może np. wynikać z niedoboru podmiotów gospodarczych zajmujących się gospodarką komunalną (m.in. utylizacją odpadów). W tej sytuacji zastosowanie proponowanej tu interpretacji może w niektórych przypadkach doprowadzić do błędnych wniosków. Aby wyeliminować lub przynajmniej zminimalizować takie sytuacje, należałoby posiadać dużo bardziej szczegółowe dane (np. dotyczące struktury zatrudnienia i podmiotów gospodarczych z punktu widzenia ich presji na środowisko) i poświęcić ich analizie dużo więcej czasu. Być może w przyszłości warunki te będą łatwiejsze do spełnienia. Tymczasem należy – podobnie jak w prezentowanym studium – poszukiwać rozwiązań optymalizujących poziom wiarygodności wyników z czasochłonnością ich uzyskania, a także uwzględniać możliwie szeroki zakres uwarunkowań zrównoważonego rozwoju, od których zależy kierunek i tempo przebiegu tych procesów oraz sposób ich interpretacji.

W związku z przyjęciem prośrodowiskowej perspektywy analizy ekorozwoju w województwie pomorskim, częściowo może zaskakiwać uzyskany obraz jego rozkładu przestrzennego w regionie. Pomimo iż w całym województwie, podobnie jak w Polsce, od 2003 r. poziom zrównoważonego rozwoju po akcesji do Unii Europejskiej ulegał poprawie, to w różnych częściach województwa jego stan i dynamika wykazywały znaczne różnice. Ogólna poprawa została zilustrowana zmianami wartości pięciu wybranych wskaźników w latach 2003-2019 w Polsce i regionie (ryc. 24). Ze względu na przejrzystość do prezentacji wybrano wskaźniki wyrażone procentowo. Niemniej należy podkreślić, że w zakresie blisko połowy analizowanych wskaźników, z perspektywy środowiskowej ich wartość uległa pogorszeniu. Wśród zjawisk uwzględnionych w badaniach, których przebieg w porównaniu z rokiem 2003 uległ największemu pogorszeniu, należy wymienić: zalesienia prowadzone na gruntach prywatnych i gminnych, których wiel-

kość zmniejszała się rocznie w województwie pomorskim o 97%, obciążenie demograficzne osobami starszymi, które wzrosło o ponad połowę, liczba podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru (wzrost o 27%) czy pokrycie terenami antropogenicznymi (ponad 10% wzrost).



Ryc. 24. Zmiany wartości wybranych wskaźników zrównoważonego rozwoju w Polsce i województwie pomorskim w latach 2003-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Jednym z najbardziej niespodziewanych rezultatów prezentowanych badań jest najwyższa ocena poziomu rozwoju zrównoważonego na terenach peryferyjnych województwa pomorskiego, głównie wschodnich i zachodnich, włączonych do regionu administracyjnego w 1999 r. Przykłady to liczne gminy powiatu sztumskiego (Sztum, Mikołajki Pomorskie, Dzierżgoń) i słupskiego (Dębica Kaszubska, Potęgowo, Kobylnica). Do tej grupy zaliczyć można również gminy Nowy Staw i Tuchomie. Wszystkie położone są na terenach z dominacją funkcji rolniczych i częściowo istotnym udziałem gospodarki leśnej. Do roku 1990 w strukturze własnościowej gruntów rolnych dominowały tu Państwowe Gospodarstwa Rolne. Ze względu na problemy społeczne i ekonomiczne, które zachodziły w okresie transformacji, głównie w ostatniej dekadzie XX w., tereny te były do niedawna uznawane za najsłabiej rozwinięte i najbardziej problemowe w województwie pomorskim (F. Pankau (red.), 2010). Okazało się jednak, że to właśnie tu, gdzie opóźnienia rozwojowe były największe, akcesja do Unii Europejskiej stała się najsilniejszym bodźcem dla rozwoju w aspekcie środowiskowym. Przykładami największych postępów są gminy południowej części powia-

tu słupskiego, powiatu nowodworskiego i zachodniej części sztumskiego. Druga grupa gmin o wysokim poziomie ekorozwoju koncentruje się wokół i częściowo w obrębie miast aglomeracji trójmiejskiej. Jest to bardziej widoczne w 2019 r. niż w całym okresie, szczególnie w części gmin powiatu gdańskiego (Suchy Dąb, Cedry Wielkie, Kolbudy) i wejherowskiego (Gniewino, Linia, Wejherowo) oraz w Gdyni. Przez wiele lat możliwości rozwoju tych gmin ograniczała dominacja Trójmiasta i mniejszych miast satelickich, polegająca na wsysaniu inwestycji oraz potencjału społecznego i finansowego. Jednak w ostatnich dwóch dekadach, pełniąc funkcje suburbanne – oprócz skutków negatywnych – na terenach tych zaszło wiele procesów pozytywnych z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, np. wzrost stopnia skanalizowania lub gęstości dróg rowerowych. Pojawiły się również dodatkowe bodźce, związane z migracjami z miast i potrzebami w zakresie terenów rekreacyjnych oraz nowe źródła finansowania, m.in. unijne, służące wdrażaniu bardziej zrównoważonych modeli rozwoju.

Z drugiej strony, jako najniższy poziom zrównoważonego rozwoju oceniono w gminach nadmorskich, gdzie dominują funkcje wypoczynkowe, związane z bardzo wysoką liczbą rekreantów w stosunku do liczby stałych mieszkańców, a także silną koncentracją czasową takiego użytkowania w okresie letnim. Należą do nich gminy miejskie (Ustka, Łeba, Jastarnia, Hel, Krynica Morska i do 2014 r. Władysławowo) i wiejskie (Ustka, Stegna). W przypadku tych pierwszych, szczególnie położonych na mierzejach Helskiej i Wiślanej, „miejskość” posiada specyficzny charakter nadmorsko-wypoczynkowy, a terenom silnie przekształconym towarzyszą rozległe lasy na wydmach, miejscami tereny otwarte i osady rekreacyjne o charakterze wiejskim. Z kolei w gminach nadmorskich powstają bardzo gęsto zainwestowane osady turystyczne, przybierające charakter małomiasteczkowy. Ten konglomerat zagospodarowania i ruchu turystycznego, w powiązaniu z monofunkcyjnością gospodarczą, dużą liczbą podmiotów gospodarczych zarejestrowanych poza tym terenem i pracowników sezonowych spoza gminy oraz częstymi problemami środowiskowymi, tworzy warunki sprzyjające obniżaniu poziomu rozwoju zrównoważonego. Mimo to, w części tych gmin, szczególnie na Mierzei Wiślanej i w Łebie, w badanym okresie sytuacja uległa dużej poprawie. Pozostałe gminy o niskim poziomie ekorozwoju zajmują głównie centralną i południową część województwa. Widać to przede wszystkim w typologiach gmin przedstawionych na ryc. 22 i 23, gdzie oprócz terenów nadmorskich negatywnie prezentuje się południowa część powiatu starogardzkiego (gminy Lubichowo, Osiek i Osieczna) czy wschodnia bytowskiego (Parchowo i Studzienice). Również na Pojezierzu Kaszubskim (powiaty kartuski i kościerski) poziom oraz dynamika zrównoważonego rozwoju nie są najlepsze, co wynika m.in. z problemów rozwoju gospodarki rolnej i turystyki, chaotycznego rozwoju zagospodarowania

turystycznego oraz rozlewania się małych miast i wsi, a także coraz mniejszych możliwości skutecznej ochrony przyrody i krajobrazu.

Reasumując, przedstawiona próba operacjonalizacji oceny procesów rozwoju zrównoważonego na poziomie gminnym w województwie pomorskim wykazała, że w okresie po wstąpieniu do Unii Europejskiej przeważały pozytywne trendy w tym zakresie. W większej liczbie gmin nastąpiła poprawa niż pogorszenie sytuacji. Jednak nadal w odniesieniu do wielu aspektów ekorozwoju poprawa nie nastąpiła, a stwierdzane jest nawet pogorszenie. Niepokojąca sytuacja panuje na obszarach nadmorskich, szczególnie na Mierzei Helskiej i Wiślanej oraz w rejonie Ustki i Łeby, gdzie procesy zrównoważonego rozwoju są najbardziej zaburzone i wymagają największej interwencji, nie tylko w sferze środowiskowej, ale również społecznej, gospodarczej i przestrzennej.

Spis literatury:

- Balas A., Molenda A., 2016, *Koncepcja doboru wskaźników zrównoważonego rozwoju Polski oraz narzędzie ich udostępniania i prezentacji*, Optimum. Studia Ekonomiczne, 2(80), s. 97-114.
- BDL GUS, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Warszawa – <https://bdl.stat.gov.pl> [dostęp: 1.07.2021].
- Borys T. (red.), 1999, *Wskaźniki ekorozwoju*, Wydawnictwo Ekonomia i Środowisko, Białystok.
- Borys T. (red.), 2005, *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Ekonomia i Środowisko, Białystok.
- Brown L. R., Flavin C., Postel S., 1994, *Na ratunek Ziemi. Jak budować gospodarkę światową w duchu ekorozwoju*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa.
- Carley M., Spapens P., 2000, *Dzielenie się światem. Zrównoważony sposób życia i globalnie sprawiedliwy dostęp do zasobów naturalnych w XXI wieku*, Wydawnictwo Instytutu na Rzecz Ekorozwoju, Warszawa – Białystok.
- *Communication from The Commission. The European Green Deal*, 2019, European Commission, Brussels.
- *Core set of indicators for environmental performance reviews. A synthesis report by the Group on the State of the Environment*, 1993, Environmental Monographs, 38, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- Corine Land Cover, Inspekcja Ochrony Środowiska – <https://clc.gios.gov.pl/> [dostęp: 1.07.2021].
- *Environmental indicators: preliminary set*, 1991, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- *Europe sustainable development report. Meeting the sustainable development goals in the face of the COVID-19 pandemic*, 2020, Sustainable Development

- Solutions Network and Institute for European Environmental Policy, Paris and Brussels.
- *Europe's environment: The Dobris Assessment*, 1995, European Environment Agency, Earthscan, London.
 - *Healthy city indicators*, 1993, World Health Organization, Copenhagen.
 - Hildebrandt A., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., Woźniak W., 2014, *Atlas jakości życia w województwie pomorskim – III edycja*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
 - *Indicators of sustainable community*, 1993, Sustainable Seattle, Seattle.
 - *Indicators of sustainable development in Leicester: progress and trends*, 1995, Leicester City Council, Leicester.
 - *Indicators programme: monitoring human settlements*, 1995, United Nations Centre for Human Settlements and the World Bank, Nairobi.
 - Kałaska A., Przybyłowski P., 2020, *Pomiar jakości życia w świetle wskaźników zrównoważonego rozwoju na przykładzie wybranych powiatów województwa pomorskiego*, Uniwersytet Morski, Gdynia.
 - Kistowski M., 2003, *Regionalny model zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska Polski a strategie rozwoju województw*, Uniwersytet Gdański – Bogucki Wydawnictwo naukowe., Gdańsk – Poznań.
 - Kistowski M., 2006, *Wpływ programów ochrony na środowisko przyrodnicze. Ocena jakości i ekoinnowacyjności programów ochrony środowiska województw opracowanych w latach 2001-2005. Studia nad zrównoważonym rozwojem*, t. III, Polska Akademia Nauk, Komitet Człowiek i Środowisko przy Prezydium PAN, Gdańsk – Warszawa.
 - Kistowski M., Wiśniewski P., 2017, *Niskowęglowy rozwój obszarów wiejskich w Polsce a plany gospodarki niskoemisyjnej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
 - Kistowski M., 2021, *System obszarów chronionych a wybrane aspekty zrównoważonego rozwoju gmin Roztocza* [w:] T. Grabowski, W. Kałamucka (red.), *System obszarów chronionych Roztocza w Polsce i na Ukrainie a rozwój zrównoważony regionu*, Roztoczański Park Narodowy, Wydawnictwo UMCS, Zwierzyniec – Lublin, s. 321-347.
 - Kistowski M., 2012, *Diagnoza sozologiczna gmin Polski w I dekadzie XXI wieku*, Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 148, Warszawa.
 - Kozłowski S., 2000, *Ekorozwój. Wyzwanie XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
 - Kozłowski S., 2005, *Przyszłość ekorozwoju*. Wydawnictwo KUL, Lublin.
 - Lindenberg M., 2008, *Potencjał społeczno-ekonomiczny jednostek samorządowych województwa pomorskiego*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
 - Meadows D. H., 1992, *Beyond the limits: global collapse or a sustainable future*, Earthscan, London – Sterling.

- Meadows D. H., Meadows D. L., Randers J., Behrens III W. W., 1973, *Granice wzrostu*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Meadows D. H., Randers J., Meadows D. L., 2004, *Limits to growth – the 30 year update*, Chelsea Green Publishing, Chelsea.
- Mebratu D., 1998, *Sustainability and sustainable development: historical and conceptual review*, Environmental Impact Assessment, 18, s. 493-520.
- Mesarović M., Pestel E., 1977, *Ludzkość w punkcie zwrotnym*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Michalski T., 2020, *Problemy monitoringu przestrzennego sytuacji społecznej*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk – Pelplin.
- Nowicki M. (red.), 2012, *Atlas jakości życia w województwie pomorskim – II edycja*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Obracht-Prondzyński C., Stachura K., Jankowska M., Łubińska A., Kalinowska A., Przydatek U., Szulc J., Mordzon A., Smolińska K., 2016, *Warunki i jakość życia w województwie pomorskim. Raport z badań 2000-2015*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Oficjalne statystyki SDG – wskaźniki dla celów globalnych – <https://sdg.gov.pl/> [dostęp: 1.07.2021].
- Pankau F. (red.), 2010, *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Pietruszewski J. (red.), 2018, *Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Ocena realizacji inwestycji w latach 2013-2017*, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, Gdańsk.
- Piontek B., 2002, *Koncepcja rozwoju zrównoważonego i trwałego Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- *Przemysły kultury i kreatywne w latach 2014-2016*, 2018, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Krakowie, Warszawa – Kraków.
- Radwan M., Sienkiewicz A. (red.), 1998, *Dokumenty końcowe Konferencji Narodów Zjednoczonych „Środowisko i Rozwój” - Szczyt Ziemi, Rio de Janeiro, 3-14 czerwca 1992 r.*, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa.
- *Sustainable development in the European Union. Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context*, 2020, Eurostat, Luxembourg.
- Szara K., Wojtowicz P., 2016, *Sektor kreatywny w Polsce – stan i znaczenie*, Przedsiębiorstwo i Region, 8, s. 7-21.
- Tinbergen, J., 1976, *Reshaping the international order. A report to the Club of Rome*, Elsevier, Amsterdam.
- Ustawa z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. 1995 Nr 88 poz. 439 z późn. zm.).
- Witkowska-Dąbrowska M., 2018, *Zastosowanie informacji statystycznej w ocenie zrównoważonego rozwoju*, Roczniki Kolegium Nauk Ekonomicznych SGH, 49, s. 233-247.

- *Working list of indicators of sustainable development*, 1996, United Nations Commission on Sustainable Development, New York.
- *Wskaźniki zielonej gospodarki w Polsce*, 2019, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Białymstoku, Warszawa – Białystok.
- *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju Polski*, 2011, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice.
- *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju Polski*, 2015, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice.
- Zielińska, A., 2013, *System wskaźników rozwoju zrównoważonego i ekorozwoju dla obszarów przyrodniczo cennych*, *Ekonomia i Środowisko*, 3(46), s. 79-89.

Sandra Żukowska
Beata Chmiel

Strategie rozwoju a koncepcja *smart city* na przykładzie wybranych miast województwa pomorskiego

Wstęp

Jednostki samorządu terytorialnego prowadzą politykę rozwoju poprzez skoordynowany zestaw działań. Działania te obejmują obszar społeczno-gospodarczy, środowiskowy i przestrzenny, gdzie podstawowym aspektem jest podejmowanie aktywności przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju (J. Tutaj, 2018). Istotnym i pożądanym efektem jest również zapewnienie trwałego wzrostu konkurencyjności lokalnej przestrzeni gospodarczej, a w szczególności tworzenie nowych miejsc pracy i podnoszenie jakości życia mieszkańców (*Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r.*). Podstawowym narzędziem prowadzenia polityki rozwoju przez jednostki samorządu terytorialnego jest strategia rozwoju. Dokument ten zgodnie z ustawą określa dwa główne segmenty – pierwszy dotyczy uwarunkowań społecznych, gospodarczych, środowiskowych, przestrzennych, a drugi definiuje przyjęte cele i kierunki rozwoju, określone na podstawie diagnozy i analizy tychże uwarunkowań.

Celem badania jest sprawdzenie w jakim stopniu uwzględniane są rozwiązania oparte na koncepcji *smart city* w dokumentach strategicznych wybranych miast województwa pomorskiego. Badanie prezentuje również przykłady implementowanych rozwiązań opierających się na sześciu obszarach *smart*, które stanowią kluczowy element wzrostu jakości życia mieszkańców. Zakres merytoryczny opracowania przybliży znaczenie aktualnych wyzwań, z jakimi mierzą się miasta województwa pomorskiego oraz prezentuje syntetyczne ujęcie koncepcji *smart city*. Tezą pracy jest założenie, iż aglomeracja Trójmiejska – Gdynia, Sopot, Gdańsk zdecydowanie wyróżnia się na tle miast województwa pomorskiego pod względem implementowanych rozwiązań *smart* w swoich zamierzeniach rozwojowych.

Problematyka rozwoju miast

Współczesne miasta mierzą się z wieloma wyzwaniami, związanymi z globalizacją oraz postępującymi procesami urbanizacyjnymi. Globalizacja to zjawisko ujednolicania się i wzajemnego przenikania różnych kultur. Proces

ten dotyczy zarówno sfery ekonomicznej, jak i społecznej oraz kulturowej (B. Kaczmarek, 2014). Do wyzwań związanych z procesem urbanizacji można zaliczyć: zanieczyszczenia środowiska, nadmierny hałas, kongestię transportową czy suburbanizację. Współczesne miasta muszą być przygotowane na prognozowany przez ONZ wzrost liczby mieszkańców miast – do 7 mld osób w 2050 r. (*World urbanisation prospects...*, 2019). Inne wyzwania dotyczą mniejsze ośrodki miejskie. Mogą być one zagrożone m.in. stopniowym wyludnianiem na skutek sprzężenia problemów gospodarczo-społecznych, w szczególności bezrobocia oraz niedostatecznego poziomu rozwoju infrastruktury społecznej.

W województwie pomorskim znajdują się 42 miasta, a stopień urbanizacji wynosi 65% (*Powierzchnia i ludność...*, 2020). Cztery z nich funkcjonują na prawach powiatu. Do największych wyzwań mniejszych miast w województwie należy zaliczyć odpływ ludności do aglomeracji trójmiejskiej, co wynika z niedostatecznego rozwoju społeczno-gospodarczego mniejszych ośrodków, głównie peryferyjnych. W przypadku utrzymania się negatywnego trendu, miasta małe i średnie muszą podejmować działania mające na celu zatrzymanie procesu wyludniania. Istotnym problemem są również trudności komunikacyjne, które uniemożliwiają swobodne podróżowanie między miastami. Poważne zagrożenie to starzenie się społeczeństwa. Na terenie województwa pomorskiego funkcjonuje zaledwie pięć oddziałów geriatrycznych. Kolejne wyzwanie wiąże się z zagospodarowaniem przestrzennym – proces suburbanizacji obserwowany jest nie tylko na obszarze aglomeracji trójmiejskiej, ale również w mniejszych jednostkach, takich jak Łębork czy Słupsk. Postępujący proces suburbanizacji prowadzi do nadmiernego hałasu, zanieczyszczenia powietrza czy kongestii. Obecnie trwają prace nad budową nowej trasy S6, która jest odpowiedzią na przeciążoną drogę łączącą Szczecin z Gdańskiem. Jakość powietrza w województwie jest na zadowalającym poziomie, jednak zauważalne są lokalne przekroczenia norm. O ile miasta aglomeracji trójmiejskiej muszą przygotować się na znaczny wzrost liczby ludności, to ośrodki mniejsze borykać się będą z powolnym wyludnianiem. Szansą na przeciwdziałanie tej sytuacji jest rozwój transportu zbiorowego oraz ułatwienia dla pasażerów. Nieodłącznym elementem zmian jest odpowiednia analiza szans i zagrożeń oraz szczegółowa diagnoza miast.

Koncepcja *smart city*

Termin *smart city*, który można przetłumaczyć jako miasto inteligentne, w bezpośredni sposób odnosi się do wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych, przy wsparciu świadomych i zaangażowanych obywateli oraz władz miejskich (M. Jankowska, 2015). Miasto w stylu *smart* skupia się na implementowaniu założeń zrównoważonego rozwoju, który zdefiniować można jako rozwój w obszarach społecznym, gospodarczym

oraz środowiskowym bez uszczerbku dla przyszłych pokoleń. Koncepcja *smart city* jest znacznie szersza niż rozwój zrównoważony. Inteligentne miasto bazuje na sześciu obszarach funkcjonalnych, wpisujących się w ramy rozwoju społeczno-gospodarczego z poszanowaniem środowiska naturalnego (tab. 1). Jest to podejście holistyczne, traktujące miasto jako organizm (D. Stawasz, D. Sikora-Fernandez, M. Turała, 2012).

Tab. 1. Sześć obszarów funkcjonalnych w koncepcji *smart city*.

Obszar	Zakres działań
Smart gospodarka	• rozwój sektora Badań i Rozwoju • tworzenie i umacnianie środowiska probiznesowego • dostępność informacji dla inwestorów; centra wsparcia dla biznesu
Smart środowisko	• zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska, tj. powietrza, wody, gleby • edukacja ekologiczna • transformacja energetyczna – rozwój energetyki odnawialnej
Smart zarządzanie	• demokratyzacja życia publicznego • transparentne zarządzanie miastem • budowa zaufania pomiędzy sektorem publicznym a mieszkańcami
Smart mobilność	• rozwój mobilności elektrycznej i transportu zbiorowego • modernizacja infrastruktury i poprawa bezpieczeństwa • informatyzacja i automatyzacja usług
Smart ludzie	• rozwój edukacji i walka z bezrobociem • inicjatywy skierowane do osób starszych i z niepełnosprawnościami • przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu
Smart życie	• rewitalizacja przestrzeni • rozwój budownictwa mieszkaniowego • edukacja prozdrowotna mieszkańców • rozwój sektora kultury i sportu

Źródło: opracowanie własne.

Miasta z etykietą *smart* powinny być wysoko rozwinięte gospodarczo, innowacyjne i konkurencyjne (D. Sikora-Fernandez, 2019). W każdym z obszarów wyróżnić można konkretne działania, których podjęcie może zostać uznane za pretendowanie do miasta *smart*. Obszary te skupiają się na wszystkich aspektach funkcjonowania miasta, z włączeniem nowoczesnych technologii, które stały się elementem spajającym je w całość. Coraz częściej

w dyskusji na temat inteligentnych miast pojawiają się głosy o znaczeniu miast w ujęciu globalnym – ośrodki miejskie nie funkcjonują same dla siebie, ale stanowią część regionu i kraju, a ich rozwój powinien przyczyniać się do zbieżnego koncepcyjnie rozwoju obszarów miejskich i wiejskich (O. Mkrtychev i in., 2018).

Podstawowym celem wdrażania idei *smart city* jest podnoszenie jakości życia mieszkańców. Miasto w stylu *smart* to miasto otwarte, rozwinięte gospodarczo, z dużą ilością terenów zielonych i przejrzystym sposobem zarządzania (*Smart city Wien framework strategy...*, 2019). Koncepcja *smart city* to próba zniwelowania negatywnych skutków zmian klimatycznych. Obserwując liderów *smart city* można wnioskować, że są to miasta przyszłości, które dobrze radzą sobie ze współczesnymi wyzwaniem (*Smart City Strategy Index*, 2019). Ich wyróżnikiem jest dodatkowo podejście *learning by doing*, co wyraża się w stosowaniu różnorodnych narzędzi, których celem jest zwiększanie atrakcyjności oraz dostępności miasta dla wszystkich mieszkańców.

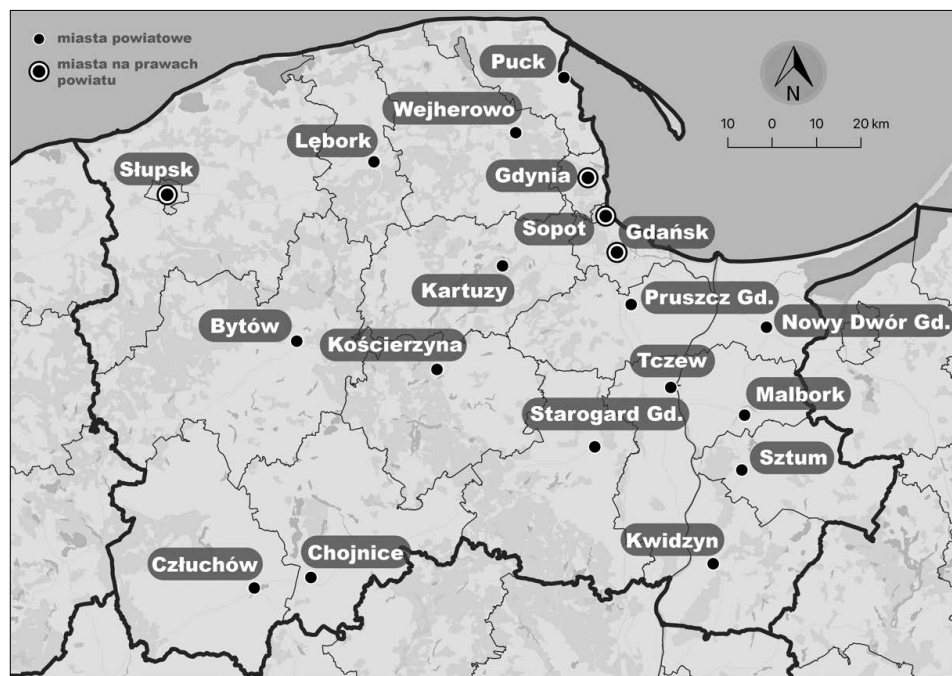
Do liderów *smart city* można zaliczyć Wiedeń, który od wielu lat figuruje w rankingach miast określanych jako *smart* (M. Jankowska, 2015). Polskie miasta również znajdują miejsce w rankingach *smart city*, jednak dotyczy to głównie Warszawy czy Krakowa. Jest to wynikiem dobrze przygotowanej strategii rozwoju, obejmującej długookresową wizję, co pozwala władzom na realizowanie celów i założeń w sposób uporządkowany i niezależny od wahań rynkowych czy zmian władz. Obecnie Wiedeń posiada jeden z lepiej rozwiniętych systemów transportu publicznego, włączającego wiele środków transportu indywidualnego oraz zbiorowego, a dodatkową zachętą dla mieszkańców jest aplikacja mobilna, pokazująca informacje w czasie rzeczywistym. Pozwala to na dużo szybsze przemieszczanie się po mieście z wykorzystaniem różnych środków transportu. Dodatkowo Wiedeń inwestuje w zieloną energię oraz recykling. Strategia rozwoju miasta obejmuje również globalny wymiar – Wiedeń pretenduje do bycia liderem *smart* rozwiązań na skalę światową. Przykład Wiednia pokazuje, że *smart city* to nie tylko koncepcja, ale także realny kierunek rozwoju.

Analiza dokumentów strategicznych wybranych miast w województwie pomorskim

Badanie opierało się na przeglądzie dokumentów strategicznych pod względem występowania zawartych w nich rozwiązań z sześciu obszarów *smart*. Wstępną czynnością było określenie obszaru badań poprzez podjęcie próby delimitacji jednostek samorządu terytorialnego województwa pomorskiego (ryc. 1). Na tej podstawie wyszczególniono dwie grupy miast szczebla regionalnego – miasta będące siedzibami powiatów (15) oraz miasta na prawach powiatu (4). Są to grupy miast, które posiadają szczególną właściwość oddziałującą na pozostałe sąsiadujące z nimi ośrodki. Do miast będących siedzibami powiatów (miasta powiatowe) i stanowiących centralny ośro-

dek rozwoju danego powiatu należą: Pruszcz Gdański, Bytów, Chojnice, Człuchów, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Puck, Starogard Gdański, Sztum, Tczew i Wejherowo.

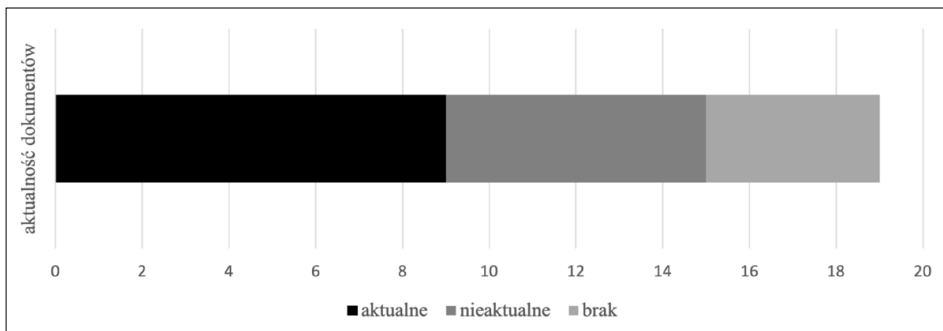
Miasta na prawach powiatu to gminy, które wykonują zadania powiatu według zasad określonych w ustawie o samorządzie powiatowym (*Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r.*). Należą do nich: Gdańsk, Gdynia, Sopot i Słupsk. Z uwagi na charakter aglomeracyjny Gdańska, Gdyni oraz Sopotu miasta te należy traktować jako rdzeń województwa, czyli ośrodki istotne dla rozwoju regionalnego i krajowego. Każde z miast posiada odrębną strategię rozwoju, zatem są analizowane osobno.



Ryc. 1. Delimitacja obszaru badań.

Źródło: opracowanie własne.

Pierwszym etapem badania było sprawdzenie dostępności dokumentów strategicznych na oficjalnych stronach podmiotowych miast, w szczególności w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP). Jednym z elementów *smart city*, który dotyczy obszaru *smart* zarządzania, jest poziom dostępności mieszkańców do informacji publicznej. Wszystkie wyszczególnione miasta posiadały strony podmiotowe, w których zawarte były poszukiwane dokumenty. Kolejną podjętą aktywnością w procedurze badawczej było sporządzenie listy dostępnych dokumentów strategicznych. Rozkład ich aktualności został przedstawiony na ryc. 2.



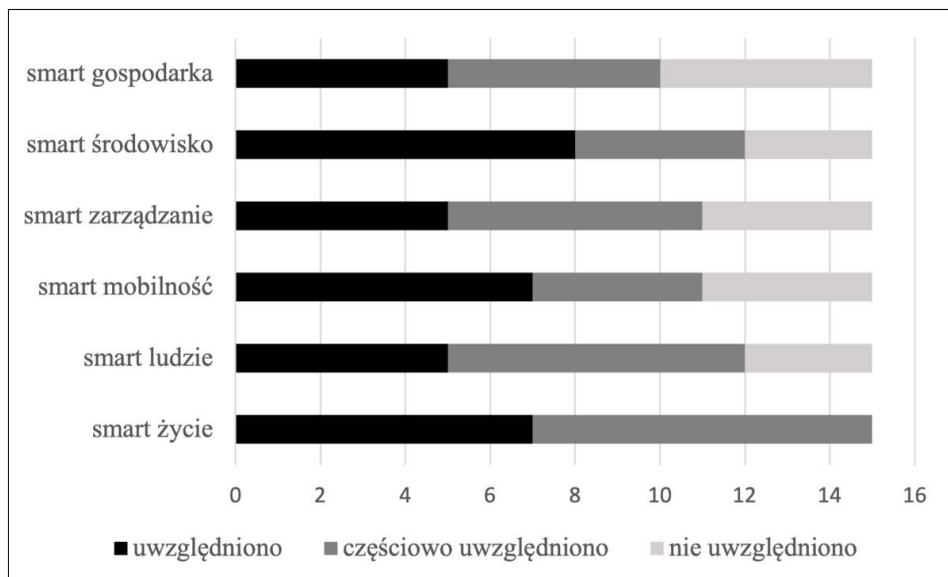
Ryc. 2. Aktualność dokumentów strategicznych wybranych miast w województwie pomorskim.

Źródło: opracowanie własne.

Obowiązujące dokumenty strategiczne posiadało dziewięć miast (Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Pruszcz Gdański, Człuchów, Lębork, Puck, Tczew i Wejherowo). Nieaktualność takich dokumentów stwierdzono w sześciu miastach (Sopot, Chojnice, Kościerzyna, Malbork, Starogard Gdański i Sztum). Ich aktualność w większości przypadków zakończyła się w 2020 r., jednak wyjątkiem było miasto Kościerzyna, którego strategia straciła aktualność w 2010 r. (*Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Kościerzyna...*). Były to głównie opracowania obowiązujące w latach 2013/2014-2020. Brak dokumentów strategicznych stwierdzono natomiast w czterech poddanych analizie miastach (Bytów, Kwidzyn, Kartuszy i Nowy Dwór Gdański).

Kolejny etap badania obejmował przegląd dokumentów strategicznych wybranych miast pod względem implementacji działań opartych na koncepcji *smart city* (ryc. 3). Zasadniczym celem była próba określenia czy miasta w swoich dokumentach strategicznych, będących zarazem narzędziem prowadzenia polityki rozwoju, uwzględniają kierunki działań zgodne ze składowymi *smart city*, do których należy *smart* gospodarka, *smart* środowisko, *smart* zarządzanie, *smart* mobilność, *smart* ludzie oraz *smart* życie. Podjęta analiza skupiała się na przeglądzie dokumentów zarówno aktualnych, jak i nieaktualnych oraz ocenie zawartych w nich zapisów w trzech skalach – pełnego uwzględniania rozwiązań opartych na koncepcji *smart city*, częściowego ich uwzględniania bądź braku uwzględniania rozwiązań tejże koncepcji. Do analizy zostało wykorzystanych łącznie 15 dokumentów strategicznych (ryc. 3).

Przeprowadzona analiza wskazuje na kilka zasadniczych wniosków. Pierwszym z nich jest średni udział uwzględniania rozwiązań opartych na koncepcji *smart city* w dokumentach strategicznych. Pomimo tego, że w niektórych opracowaniach nie wskazano konkretnych informacji o wykorzystywaniu elementów *smart* w celach rozwojowych, miasta te podejmują działania, które są tożsame i zbieżne z omawianą koncepcją.



Ryc. 3. Rozkład rozwiązań typu *smart city* w dokumentach strategicznych wybranych miast w województwie pomorskim.

Źródło: opracowanie własne.

Kolejnym wnioskiem jest to, że implementacja rozwiązań obejmujących obszar *smart* gospodarki wykazuje takie same udziały w każdej z przyjętych skali.

Na podstawie analizy dokumentów strategicznych stwierdzono kolejno, że najczęściej uwzględnianą składową *smart city* były rozwiązania z zakresu *smart* środowiska. Jest to m.in. następstwem wzrostu świadomości środowiskowej i odpowiedzialności za wykorzystywaną przestrzeń oraz chęci prowadzenia polityki rozwoju w trosce o ochronę środowiska, w imię zasad zrównoważonego rozwoju. Rozwiązania związane z obszarem *smart* zarządzania wykazywały zbliżone występowanie w przypadku jego uwzględniania i częściowego uwzględniania w dokumentach. Znaczny udział dotyczył uwzględniania rozwiązań w obszarze *smart* mobilności. W przeważającej części dokumentów dominowało częściowe uwzględnianie rozwiązań związanych z obszarem *smart* ludzi. Interesującym przykładem pozostaje obszar *smart* życia. W dokumentach brak jest nieuwzględniania tego typu rozwiązań, gdyż zasadniczym celem prowadzenia polityki rozwoju jest wzrost jakości życia mieszkańców, do czego służy przygotowywana i wdrażana strategia rozwoju.

Rozkład poziomu uwzględniania rozwiązań opartych na koncepcji *smart city* w dokumentach strategicznych wybranych miast województwa pomorskiego przedstawiają tab. 2 i tab. 3.

Tab. 2. Zbiorczy rozkład poziomu uwzględniania rozwiązań *smart city* wybranych miast województwa pomorskiego (1).

Obszar smart	Poziom uwzględniania	Bytów	Chojnice	Człuchów	Gdynia	Gdańsk	Kartuzy	Kościerzyna	Kwidzyn	Lębork
Gospodarka	Pełne				X	X				
	Częściowe		X	X						X
	Nie uwzględnia							X		
	Brak dokumentu	X					X		X	
Środowisko	Pełne				X	X				X
	Częściowe		X							
	Nie uwzględnia			X				X		
	Brak dokumentu	X					X		X	
Zarządzanie	Pełne				X	X				
	Częściowe		X	X						X
	Nie uwzględnia							X		
	Brak dokumentu	X					X		X	
Mobilność	Pełne				X	X				X
	Częściowe							X		
	Nie uwzględnia		X	X						
	Brak dokumentu	X					X		X	
Ludzie	Pełne				X	X				
	Częściowe		X							X
	Nie uwzględnia			X				X		
	Brak dokumentu	X					X		X	
Życie	Pełne				X	X				
	Częściowe		X	X				X		X
	Nie uwzględnia									
	Brak dokumentu	X					X		X	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 3. Zbiorczy rozkład poziomu uwzględniania rozwiązań *smart city* wybranych miast województwa pomorskiego (2).

Obszar smart	Poziom uwzględniania	Malbork	Nowy Dwór Gdański	Pruszcz Gdański	Puck	Słupsk	Sopot	Starogard Gdański	Sztum	Tczew	Wejherowo
Gospodarka	Pełne	X				X			X		
	Częściowe						X	X			
	Nie uwzględnia			X	X					X	X
	Brak dokumentu		X								
Środowisko	Pełne			X	X	X	X		X		
	Częściowe	X						X		X	
	Nie uwzględnia										X
	Brak dokumentu		X								
Zarządzanie	Pełne				X	X	X				
	Częściowe	X		X						X	
	Nie uwzględnia							X	X		X
	Brak dokumentu		X								
Mobilność	Pełne	X					X		X	X	
	Częściowe			X		X					X
	Nie uwzględnia				X			X			
	Brak dokumentu		X								
Ludzie	Pełne					X	X		X		
	Częściowe	X		X	X			X		X	
	Nie uwzględnia										X
	Brak dokumentu		X								
Życie	Pełne				X	X	X	X		X	
	Częściowe	X		X					X		X
	Nie uwzględnia										
	Brak dokumentu		X								

Źródło: opracowanie własne.

Smart gospodarka

Na podstawie rozkładu uwzględniania rozwiązań typu *smart* gospodarka należy stwierdzić, że dominującymi ośrodkami są Gdańsk i Gdynia oraz Słupsk, Malbork i Sztum. Interesującym przykładem jest Sopot, który częściowo uwzględnia rozwiązania tego typu. Wynika to z faktu ograniczenia działalności rozwojowych Sopotu przez kryteria ekologiczne, które determinują możliwość funkcjonowania danego sektora w granicach miasta (*Strategia rozwoju miasta Sopotu...*).

Działania związane z obszarem *smart* gospodarki dotyczą: rozwoju innowacyjności (innowacyjnych rozwiązań biznesowych, innowacyjnej gospodarki, gospodarki opartej na wiedzy), aktywności zwiększających atrakcyjność inwestycyjną miasta, tworzenia kompleksowych ofert w celu przyciągania kapitału zagranicznego poprzez zintegrowane działania związane z wykorzystaniem marketingu terytorialnego, w szczególności lokowania filii zagranicznych podmiotów z obszaru inteligentnych specjalizacji (m.in. gospodarka morska, ICT – technologie informacyjno-komunikacyjne), tworzenia mechanizmów wsparcia przedsiębiorczości i kreatywności, ze szczególnym naciskiem na rozwój startupów oraz zapewnienie pełnego dostępu do wsparcia instytucjonalnego (doradczego, finansowego, organizacyjnego i merytorycznego), zwiększenia powiązań pomiędzy sferą naukową i biznesową (segment niebieskiej i zielonej gospodarki) (*Strategia rozwoju miasta Gdańska...*, *Strategia rozwoju miasta Gdyni...*, *Strategia rozwoju miasta Słupska...*, *Strategia rozwoju gospodarczo-społecznego...*). Istotne jest również kształtowanie postaw i kompetencji, które mają na celu budowę spójnej i innowacyjnej gospodarki miasta, zwiększenie poziomu współpracy partnerskiej w ramach Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w zakresie wspólnej polityki gospodarczej, wspieranie rozwoju innowacyjności, potencjału zielonej gospodarki, inicjowanie działań ze sferą badawczo-rozwojową. W obszarze zamierzeń uwzględniających rozwiązania *smart* gospodarki jest również turystyka. Miasta będące przedmiotem badania podkreślają rozwój sektora turystycznego poprzez zwiększanie jego potencjału i zasobów. Do wskazanych przykładów zaliczyć należy m.in. współpracę klastrową o charakterze międzynarodowym.

Smart środowisko

Uwzględnianie rozwiązań typu *smart* środowisko dominuje w takich miastach jak: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Pruszcz Gdański, Puck, Słupsk, Lębork oraz Sztum. Działania związane z tym obszarem dotyczą w szczególności rozwiązań zapewniających równowagę pomiędzy rozwojem gospodarczym a ochroną środowiska, tzn. poprawę jakości środowiska i adaptacji do zmian klimatycznych. Należą do nich: polepszenie efektywności energetycznej, której następstwem będzie redukcja emisji gazów cieplarnianych,

zmniejszenie negatywnego oddziaływania sfery gospodarczej, wdrażanie proekologicznych modeli zarządzania (na przykładzie Gdyni – *green port* i *green city*)¹, podejmowanie inicjatyw proekologicznych i działań promujących wykorzystanie technologii ekologicznych oraz odnawialnych i niskoemisyjnych źródeł energii, wsparcie finansowo-organizacyjne dla podmiotów, które chciałyby wdrażać projekty o charakterze ekologicznym (zmiana systemu ogrzewania poprzez odnawialne źródła energii, poprawa efektywności energetycznej), działania edukacyjne i informacyjne zwiększające świadomość ekologiczną (edukacja ekologiczna).

Smart środowisko to także wdrażanie inteligentnych systemów monitoringu i zarządzania środowiskiem w mieście, zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego, rozwój infrastruktury ochrony środowiska dzięki realizacji inwestycji oraz modernizacji infrastruktury gospodarki odpadami i wodno-kanalizacyjnej, rozwój zielonej infrastruktury w mieście poprzez tworzenie sieci parków miejskich, budowę zbiorników retencyjnych i rozbudowę obszarów rekreacyjnych, a także miejskiego rolnictwa, oraz działania poprawiające dobrostan zwierząt (*Strategia rozwoju gminy miasta Puck...*, *Strategia rozwoju miasta Pruszcz Gdański...*). Miasta posiadają również inne dokumenty strategiczne, takie jak plany gospodarki niskoemisyjnej oraz programy ochrony środowiska, które precyzują formy i kierunki działań prośrodowiskowych.

Smart zarządzanie

Stosowanie rozwiązań typu *smart* zarządzanie dotyczy głównie Pucka, Gdyni, Sopotu, Gdańska oraz Słupska. Obszar ten cechuje się wysoką dostępnością informacji publicznej oraz udziału mieszkańców w podejmowaniu decyzji. Wyróżnia to szczególnie większe ośrodki miejskie. Mniejszy udział natomiast charakteryzuje ośrodki peryferyjne, w których m.in. systemy informacji są mniej rozbudowane, a działania partycypacyjne w sferze publicznej znacznie ograniczone.

¹ Koncepcja *green port* (zielonych portów) skupia się na podejmowaniu inicjatyw proekologicznych w trzech głównych obszarach – środowiska, gospodarki i społeczeństwa. Zielone porty to bieguny wzrostu, intensyfikujące przedsięwzięcia mające na celu zmniejszenie ich negatywnego oddziaływania, przy jednoczesnym implementowaniu zestawu działań poprawiających warunki i jakość życia, w szczególności na styku port-miasto (S. Żukowska, 2020). *Green city* (zielone miasto) to szeroka koncepcja, odnosząca się do poprawy jakości życia w mieście oraz podejmowania czynności, szczególnie z poziomu instytucjonalnego, mających na celu przekształcenie miasta zanieczyszczonego w miasto bardziej ekologiczne. Miasto ekologiczne wykazuje silny związek z terenami zieleni, będąc zarazem odpowiedzią na współczesne wyzwania przed jakimi stają miasta (A. Hulicka, 2015).

Działania związane z obszarem *smart* zarządzania dotyczą przede wszystkim zwiększenia udziału mieszkańców w debacie oraz życiu publicznym. Aktywności miast skupiają się na działaniach partycypacyjnych w przestrzeni miejskiej, prowadzeniu konsultacji społecznych oraz umożliwieniu mieszkańcom zwiększonego udziału w podejmowaniu kluczowych decyzji, dotyczących m.in. określania strategicznych kierunków rozwoju. Istotne jest uwzględnianie opinii wszystkich interesariuszy rozwoju miasta – mieszkańców, organizacji pozarządowych, sektora publicznego i biznesu. Ponadto ważne jest również wzbudzanie postaw współodpowiedzialności wśród mieszkańców w sferze zarządzania miastem, m.in. poprzez projekty Budżetu Obywatelskiego (BO).

Miasta wykazują aktywność również w stosunku do wzrostu zaangażowania mieszkańców w samorozwój społeczny, kulturalny i naukowy. *Smart* zarządzanie to wykorzystywanie cyfrowych rozwiązań – technologii informatycznych. Narzędzia te mają na celu wzrost jakości usług miejskich oraz zwiększenie do nich dostępu. Umożliwiają także kontakt mieszkańców ze sferą samorządową, m.in. poprzez inteligentne systemy obsługi mieszkańców typu e-zdrowie czy e-urząd. Miasta w swoich zamierzeniach rozwojowych kierować się będą zasadami jawności, współdecydowania oraz partycypacji, a także wdrożeniem systemu, który umożliwi mieszkańcom rozliczenie władzy z podejmowanych decyzji.

Smart mobilność

Implementacja rozwiązań związanych z obszarem *smart* mobilności dotyczy w szczególności Trójmiasta. Miasta będące rdzeniem aglomeracji trójmiejskiej – Gdańsk, Gdynia i Sopot w swoich działaniach strategicznych wykazują szczególne zainteresowanie rozwojem *smart* mobilności. Głównym działaniem jest tu wzrost mobilności mieszkańców wewnątrz obszaru metropolitalnego oraz poprawa dostępności do niego.

Kluczowym aspektem sprzyjającym podejmowaniu działań wykorzystujących rozwiązania *smart* mobilności są inteligentne specjalizacje, m.in. gospodarka morska czy sektor TSL (transport, spedycja i logistyka), które determinują zmiany w rozwiązaniach transportowych, zwiększając udział zrównoważonych form transportu oraz powiązań intermodalnych.

Działania związane z tym obszarem dotyczą rozwoju proekologicznych rozwiązań transportowych oraz nowoczesnych i zrównoważonych systemów komunikacji pieszej, rowerowej i transportu zbiorowego, a także rozwoju i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej, zwiększenia dostępności transportowej miasta, wzrostu mobilności mieszkańców (z uwzględnieniem wzrostu mobilności osób z niepełnosprawnościami), likwidacji barier i ograniczeń transportowych, podejmowania działań mających na celu ograniczenie negatywnych emisji powodowanych przez ruch kołowy, rozwoju komunikacji szynowej wraz z integracją z systemem parkingo-

wym typu *park & ride*². Do szczególnych obszarów intensyfikacji działań należy również implementowanie inteligentnych systemów zwiększających poziom bezpieczeństwa na drogach oraz poprawa komfortu użytkowania, wdrażanie systemu inteligentnego zarządzania ruchem i logistyką miejską, rozwój tras rowerowych, zwiększenie działalności inwestycyjnej w obszarze miejskiego transportu proekologicznego, tworzenie miejsc „uspokojonego ruchu” z naciskiem na większą swobodę ruchu pieszego i rowerowego (m.in. poprzez rozwiązania typu *woonerf*³). Kluczowa jest aktywność edukacyjna i promocyjna związana ze zmianami postaw mieszkańców w celu zwiększenia wykorzystywania ekologicznego transportu publicznego bądź indywidualnego (hulajnogi, rowery) oraz zwiększenia udziału wszystkich zainteresowanych we współprowadzeniu wspólnej polityki transportowej (samorząd – mieszkańcy).

Smart ludzie

Stosowanie rozwiązań typu *smart* ludzie zdecydowanie dotyczy Gdańska, Gdyni, Sopotu, a także Słupska i Sztumu. Ośrodek trójmiejski znacząco dominuje w sferze działań uwzględniających rozwiązania *smart* z obszaru *smart* ludzi, m.in. poprzez ścisłą rozbudowę infrastruktury naukowo-badawczej, będąc zarazem głównym ośrodkiem akademickim w północnej Polsce.

Implementacja rozwiązań związanych z tym obszarem obejmuje działania mające na celu rozwój innowacyjnego systemu kształcenia na każdym etapie życia, w imię modelu społeczeństwa „uczącego się przez całe życie”, rozwoju edukacji uwzględniającej potrzeby rynkowe związane z zachodzącą transformacją cyfrową, współpracy edukacji z biznesem, docelowo z podmiotami inteligentnych specjalizacji, wspierania rozwoju przestrzeni edukacyjnej jako składowej współpracy pomiędzy ośrodkami edukacyjnymi a instytucjami publicznymi i sferą biznesu, podnoszenia jakości edukacji we współpracy z krajowymi i zagranicznymi uczelniami,

² System *park & ride* (parkuj i jedź) to jeden z elementów zintegrowanego systemu transportowego, który umożliwia zwiększenie mobilności mieszkańców. Rezultatem implementacji tego systemu jest zwiększenie wykorzystania transportu publicznego poprzez możliwość zmiany użytkowanego pojazdu. Zasadniczo dotyczy to pozostawienia samochodu na parkingu zlokalizowanym w pobliżu punktu przesiadkowego oraz skorzystanie z ekologicznego miejskiego transportu publicznego (P. Bełch, 2015).

³ Koncepcja *woonerfu*, tzw. ulicy do mieszkania, pochodzi z zachodniej Europy. Głównym celem wdrażania tego rozwiązania jest poprawa bezpieczeństwa w strefie zamieszkałej, w szczególności uspokojenie ruchu samochodowego. W strefie *woonerfu* pierwszeństwo nad ruchem samochodowym wykazuje ruch pieszy bądź rowerowy. Kształtowanie otwartych przestrzeni opierających się na koncepcji *woonerf* – wspólnie użytkowanej przestrzeni bez jasno wydzielonych stref, tj. ulica, chodnik czy parking sprzyja poprawie integracji sąsiedzkiej, tym samym przekładając się na wzrost jakości życia mieszkańców (M. Betlej, A. Radziejewska, 2016).

inicjowania programów stażowych we współpracy z lokalnymi firmami. Obejmuje również wspieranie aktywności społecznej i zawodowej mieszkańców, umacnianie postaw społeczeństwa obywatelskiego, tworzenie wysokiego kapitału badawczo-rozwojowego, zwłaszcza kadr naukowych i menadżerskich, działania promujące komercjalizację wyników badań i interdyscyplinarność zespołową, z naciskiem na charakter międzynarodowy, rozwój talentów i przedsiębiorczości wśród mieszkańców oraz ich kreatywności. Istotne również będą strategiczne działania mające na celu wyrównywanie szans edukacyjnych oraz technologicznych, odnoszących się do grup wykluczonych, osób starszych i z niepełnosprawnościami.

Smart życie

Ostatnim z kluczowych obszarów *smart city* jest *smart życie*. Na podstawie przeglądu dokumentów strategicznych należy stwierdzić, że implementacja rozwiązań *smart życia* dotyczy głównie Pucka, Gdyni, Sopotu i Gdańska oraz Słupska, Starogardu Gdańskiego, Tczewa i Malborka. Jest to również przykład *smart obszaru*, który występował we wszystkich analizowanych dokumentach. Działania związane z tym obszarem dotyczą wykorzystywania modelu *smart city* w celu zapewnienia sprawnego zarządzania przestrzenią publiczną, w sposób efektywny i ekologiczny. Kluczowym aspektem jest kapitał ludzki. To on determinuje ukierunkowywanie działań na wzmacnianie więzi społecznych oraz budowanie wspólnoty (*Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Starogard ...*, *Strategia rozwoju Tczewa...*, *Strategia rozwoju gminy miejskiej Człuchów...*, *Strategia rozwoju miasta Chojnice...*). Dotyczy również wspierania lokalnych animatorów, rozwijania form pomocy sąsiedzkiej, inicjowania i prowadzenia działań mających na celu integrację mieszkańców, w szczególności rozwijanie społecznych form integracji (m.in. poprzez tzw. kawiarnie społeczne).

W zakresie zwiększenia komfortu i jakości życia mieszkańców planowane działania skupiają się na: zrównoważonym gospodarowaniu środowiskiem przyrodniczym, tworzeniu warunków do rozwoju mieszkańców i włączania grup wykluczonych, poprawie jakości usług publicznych, tworzeniu bezpiecznych przestrzeni ogólnodostępnych dla mieszkańców, uwzględniających ich potrzeby, inicjowaniu dialogu społecznego oraz form współpracy wychodzących poza granice administracyjne, m.in. w przestrzeni kreatywnej, kulturalnej, rozwoju szerokiej oferty kulturalnej i artystycznej dla mieszkańców oraz wydarzeń o randze ponadlokalnej, zwiększeniu dostępu do szybkiego Internetu. Miasta podejmować będą działania w zakresie aktywizacji zawodowej, prewencji i promocji *silver economy* – podkreślając rolę i atuty seniorów, szczególnie ich wiedzę i doświadczenie w przestrzeni społeczno-gospodarczej.

Do istotnych działań zaliczyć należy również profilaktykę zdrowotną, kształtowanie zdrowych nawyków wśród mieszkańców, zwiększanie

świadomości zdrowia fizycznego i psychicznego oraz inicjowanie międzysektorowej współpracy w zakresie zdrowia publicznego. *Smart* życie to funkcjonowanie w przestrzeni charakteryzującej się wysoką jakością funkcjonalną i estetyczną. W tym celu w przestrzeni miejskiej podejmowane będą działania rewitalizacyjne i partycypacyjne oraz zmierzające do poprawy ładu przestrzennego, estetyki i bezpieczeństwa, likwidacji barier, zwiększenia nacisku na obecność pieszego w przestrzeni miejskiej.

Wdrażanie *smart* rozwiązań jako wynik realizacji celów zawartych w strategiach rozwoju

Strategia rozwoju, jako kluczowy dla miasta dokument, nie powinna skupiać się głównie na zamierzeniach i planach, a wskazywać na konkretne działania. Te działania są wskaźnikiem mierzącym poziom realizacji strategii, a także ukazują rzeczywiste zainteresowanie władz miejskich wdrażaniem strategii *smart city* bądź zrównoważonego rozwoju. W województwie pomorskim realizowanych jest wiele inwestycji, głównie rozwijających sieć dróg oraz wspierających rodziny, typu *Maluch+*, *Dobry Start*, *Asystent Rodziny* (Pomorskie inwestycje i programy rządowe...). W województwie pomorskim również mniejsze miasta implementują rozwiązania oparte na koncepcji *smart city*. Trzy z nich – Łębork, Wejherowo i Malbork zdecydowanie wyróżniają się na tle pozostałych, dzięki podjęciu kluczowych inwestycji dla miasta, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców oraz dokumentami strategicznymi.

Łębork od 2018 r. prowadzi inwestycję Łęborskiego Węzła Przesiadkowego. Projekt realizowany jest przy wsparciu *Regionalnego programu operacyjnego województwa pomorskiego na lata 2014-2020* (Łęborski Węzeł Przesiadkowy...). W ramach węzła powstanie nowoczesny parking typu *kiss & ride* z czasem bezpłatnego postoju do pięciu minut, parking dla rowerów oraz pętla autobusowa (*Strategia rozwoju miasta Łęborka...*). Generalny remont przewidziany został dla pobliskich ulic, na których powstaną bezpieczne ronda. Rozbudowana zostanie również sieć ścieżek rowerowych. Inwestycja wpisuje się w *Strategię rozwoju miasta Łęborka na lata 2021-2030*, w której wskazano na konieczność wsparcia transportu rowerowego oraz zbiorowego autobusowego i kolejowego. Głównym czynnikiem decydującym jest lokalizacja miasta na trasie Szczecin-Gdańsk oraz promowany projekt ustawy metropolitalnej, która przewiduje włączenie Łęborka w obszar metropolitalny. Jednym z obszarów funkcjonowania metropolii miałby być wspólny bilet metropolitalny oraz rozwój transportu zbiorowego w idei *smart* mobilności (Projekt ustawy o związku metropolitalnym...).

Strategia Wejherowa skupiała się w znacznej części na poprawie jakości powietrza (*Strategia rozwoju miasta Wejherowa...*). Według pomiarów Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska z 2018 r., w Wejherowie jakość powietrza była "dostateczna", a w kilku dniach normy stężenia PM₁₀ w powietrzu

zostały przekroczone (*Ocena jakości powietrza...*, 2019). W celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza miasto zrealizowało projekt „Likwidacja niskiej emisji w śródmieściu Wejherowa” przy wsparciu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Inwestycja polegała na likwidacji tradycyjnych pieców niskiej jakości (tzw. kopciuchów) i na podłączeniu budynków do sieci miejskiej (Likwidacja niskiej emisji...). Obecnie stan powietrza w Wejherowie określa się jako „dobry”, co potwierdza monitoring jakości powietrza (Wejherowo: system monitoringu jakości powietrza...).

Malbork, zgodnie ze strategią przewidywania i zarządzania zmianą społeczno-gospodarczą na lata 2013–2020, realizuje inwestycje z zakresu *smart* gospodarki w zakresie turystyki oraz współpracy międzynarodowej z Obwodem Kaliningradzkim (*Strategia przewidywania...*). W tym celu powstał projekt Polska–Rosja, współfinansowany z programu współpracy transgranicznej Polska–Rosja 2014–2020. Zasadniczym celem projektu jest promocja oraz zachowanie unikalnych walorów kulturalnych i historycznych w miastach Malbork i Swietłyj (Projekt Polska–Rosja...). Miasta nawiązały współpracę polegającą na partnerstwie oraz rozwoju turystyki wodnej. Oba ośrodki leżą w pobliżu szlaków wodnych, które mogą zostać zagospodarowane jako atrakcja turystyczna. Do działań po stronie Malborka należy m.in. gruntowna rewitalizacja bulwarów miejskich oraz budowa punktu widokowego. Projekt ten jest także okazją do wzajemnej wymiany doświadczeń, co wpisuje się w koncepcję *learning by doing*. Projekt Polska–Rosja rozpoczął się w 2019 r., a przewidywany termin zakończenia to czerwiec 2022 r.

Podsumowanie

W Polsce przeważają małe i średnie ośrodki miejskie. W województwie pomorskim dominuje aglomeracja trójmiejska – Gdańsk, Gdynia, Sopot, która stanowi siłę rozwojową całego regionu. Pozostałe średnie miasta to ośrodki powiatowe bądź na prawach powiatu. Ich cechą charakterystyczną jest niższy stopień rozwoju w porównaniu do miast wchodzących w skład aglomeracji oraz zagrożenie wyludnieniem. Artykuł miał na celu sprawdzenie w jakim stopniu wybrane miasta województwa pomorskiego uwzględniają założenia koncepcji *smart city* w swoich dokumentach strategicznych, do których zaliczyć należy strategię rozwoju. Wyniki prezentują znaczące różnice w poziomie rozwoju i świadomości miast. Większe ośrodki w większym zakresie skupiają się na realizacji *smart* celów w stosunku do miast mniejszych i peryferyjnych, choć borykają się one z podobnymi zagrożeniami niezależnie od wielkości.

Przeprowadzone badanie jasno obrazuje różnice w poziomie implementacji rozwiązań typu *smart* w miastach poddanych analizie, tym samym ukazując dominującą pozycję aglomeracji trójmiejskiej. Wynika to głównie

z większej siły tych ośrodków (m.in. obszar metropolitalny, który umożliwia realizację inwestycji w ramach ścisłej współpracy trzech miast) oraz większych nakładów finansowych czy zwiększonej liczby specjalistów, którzy chętnie przenoszą się do dużych ośrodków miejskich. Na podstawie analizy zauważono, że w dokumentach strategicznych uwzględniane są rozwiązania typu *smart*, ale bez odwoływania się do konkretnej koncepcji rozwoju – *smart city*, miasto inteligentne czy zrównoważony rozwój, co wskazywać może na niską świadomość władz miejskich w tym zakresie. Miasta najchętniej angażują się w rozwój *smart* mobilności, *smart* gospodarki oraz *smart* środowiska, co odzwierciedla kierunki rozwoju reprezentowane przez Unię Europejską.

Niewiele miast rozwija się natomiast w obszarze *smart* zarządzania. W analizowanych dokumentach strategicznych dominującym działaniem w tej sferze jest Budżet Obywatelski, który jednak nie wyczerpuje w pełni potencjału obywateli w kształtowaniu przestrzeni miasta. Brakuje działań z zakresu włączania mieszkańców w debatę publiczną na temat kierunków rozwoju czy zagospodarowania przestrzennego oraz czytelnej i jasnej informacji ze strony władz miejskich. Miasta nie angażują wystarczająco sił, by odwrócić ten trend. Dlatego też to debata publiczna, włączająca wszystkich interesariuszy miasta, stanowi podstawę *smart* miasta, gdyż umożliwia podnoszenie jakości życia mieszkańców w oparciu o ich potrzeby.

Spis literatury:

- Belch P., 2015, *Analiza założeń koncepcji integracji transportu zbiorowego z indywidualnym*, Modern Management Review, 22(2), s. 7-14.
- Betlej M., Radziejewska A., 2016, *Rozwój idei stref woonerf w Polsce na przykładzie miasta Łodzi*, Autobusy, 17(6), s. 68-74.
- Hulicka A., 2015, *Miasto zielone – miasto zrównoważone. Sposoby kształtowania miejskich terenów zieleni w nawiązaniu do idei green city*, Prace Geograficzne, 141, s. 73-85.
- Jankowska M., 2015, *Smart city jako koncepcja zrównoważonego rozwoju miasta - przykład Wiednia*, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego, 42(2), s. 173-182.
- Kaczmarek B., 2014, *Ekonomiczne i społeczne następstwa globalizacji*, Annales. Etyka w życiu gospodarczym, 17(1), s. 35-46.
- Lęborski Węzeł Przesiadkowy. Roboty przy dworcu kolejowym – <https://www.lebork.pl> [dostęp: 12.05.2021].
- Likwidacja niskiej emisji w śródmieściu Wejherowa – <http://www.wejherowo.pl> [dostęp: 12.05.2021].
- Mkrtychev O., Starchyk Y., Yusupova S., Zaytceva O., 2018, *Analysis of various definitions for smart city concept*, IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 2, s. 1-6.

- *Ocena jakości powietrza w strefach w Polsce za rok 2018, 2019*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Warszawa.
- Pomorskie inwestycje i programy rządowe – <https://www.gdansk.uw.gov.pl> [dostęp: 10.05.2021].
- *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2020 roku*, 2020, GUS, Warszawa.
- Projekt PolskaRosja – <https://urząd.malbork.pl> [dostęp: 12.05.2021].
- Projekt ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim – <https://www.metropolia.gdansk.pl> [dostęp: 12.05.2021].
- Sikora-Fernandez D., 2019, *Szanse i zagrożenia wdrażania koncepcji smart city w Polsce* [w:] J. Danilewicz, D. Sikora-Fernandez (red.), *Zarządzanie rozwojem współczesnych miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 121-137.
- *Smart City Strategy Index*, 2019, Wydawnictwo Roland Berger, Monachium.
- *Smart city Wien framework strategy 2019-2050*, 2019, Vienna Municipal Administration.
- Stawasz D., Sikora-Fernandez D., Turała M., 2012, *Koncepcja smart city jako wyznacznik podejmowania decyzji związanych z funkcjonowaniem i rozwojem miasta*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Studia Informatica, 29, s. 97-109.
- *Strategia przewidywania i zarządzania zmianą społeczno-gospodarczą w mieście Malborku na lata 2013-2020* – <http://www.bip.malbork.pl> [dostęp: 15.01.2021].
- *Strategia rozwoju gminy miasta Puck na lata 2015-2025* – <http://miastopuck.pl> [dostęp: 15.01.2021].
- *Strategia rozwoju gminy miejskiej Człuchów na lata 2014-2021* – <https://czluchow.eu> [dostęp: 11.01.2021].
- *Strategia rozwoju gospodarczo-społecznego na lata 2014-2020* – <http://www.sztum.pl> [dostęp: 16.01.2021].
- *Strategia rozwoju miasta Chojnice 2020* – <https://www.miastochojnice.pl> [dostęp: 11.01.2021].
- *Strategia rozwoju miasta Gdańska 2030 plus* – <https://app.xyzgcm.pl> [dostęp: 11.01.2021].
- *Strategia rozwoju miasta Gdyni 2030* – <http://2030.gdynia.pl> [dostęp: 11.01.2021].
- *Strategia rozwoju miasta Lęborka na lata 2021-2030* – <https://www.lebork.pl> [dostęp: 15.01.2021].
- *Strategia rozwoju miasta Pruszcz Gdański na lata 2020-2030* – <https://pruszcz-gdanski.pl> [dostęp: 11.01.2021].
- *Strategia rozwoju miasta Słupska na lata 2017-2022* – <http://bip.um.slupsk.pl> [dostęp: 11.01.2021].
- *Strategia rozwoju miasta Sopotu 2014-2020* – <https://bip.sopot.pl> [dostęp: 11.01.2021].

- *Strategia rozwoju miasta Wejherowa na lata 2012-2022* – <http://www.wejherowo.pl> [dostęp: 15.01.2021].
- *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Kościerzyna* – <https://docplayer.pl> [dostęp: 16.01.2021].
- *Strategia rozwoju Tczewa na lata 2008-2015* – <https://bip.tczew.pl> [dostęp: 16.01.2021].
- *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Starogard Gdański 2013-2020* – <https://starogard.pl> [dostęp: 16.01.2021].
- Tutaj J., 2018, *Strategie rozwoju w jednostkach samorządu terytorialnego, Społeczności Lokalne. Studia interdyscyplinarne*, 2, s. 35-44.
- *Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, Dz. U. 2006 nr 227 poz. 1658.
- *Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym*, Dz. U. 1998 nr 91 poz. 578.
- Wejherowo: system monitoringu jakości powietrza – <https://powietrze.wejherowo.pl> [dostęp: 15.05.2021].
- *World urbanization prospects 2018, 2019*, United Nations, New York.
- Żukowska S., 2020, *Concept of green seaports. Case study of the seaport in Gdynia*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(3), s. 61-68.

Zmiany rozmieszczenia instytucji o randze regionalnej i ponadregionalnej w miastach Pomorza Środkowego w latach 1979-2019

Wstęp

Podział państwa polskiego na województwa wywołuje nieustanne kontrowersje – niezależnie od jego wariantu oraz okresu, w którym obowiązuje. Również współcześnie, w środowisku naukowym, politycznym i wśród opinii publicznej, żywe są dyskusje na ten temat, szczególnie, iż obecny system funkcjonuje bez znaczących korekt od ponad dwóch dekad. Istotnym zagadnieniem są uwarunkowania regionalne przemawiające za utworzeniem nowych województw, które zniwelowałyby dysproporcje rozwojowe na tych terenach w stosunku do obszarów rdzeniowych istniejących wydziałów. W wielu opracowaniach regionem uważanym za najbardziej wykluczony w obecnym podziale administracyjnym Polski jest Pomorze Środkowe, jako obszar nieutworzonego województwa środkowopomorskiego (m.in. E. Żuber, 2010 czy M. Jasiulewicz i A. Suszyński, 2016). W kontekście dyskusji odnośnie do wyżej zasygnalizowanego zagadnienia, niniejszy artykuł podejmuje tematykę instytucjonalno-usługowego przygotowania miast Pomorza Środkowego do pełnienia funkcji stolicy ewentualnego województwa środkowopomorskiego. Jego celem było wskazanie najbardziej predysponowanych do tej roli miast regionu w ujęciu dynamicznym – dla lat 1979, 1999 i 2019 – oraz znalezienie zależności między obowiązującym w danym roku podziałem administracyjnym a ich rolą i rozwojem instytucjonalnym. Podstawą do badań było opracowanie listy kilkudziesięciu placówek o randze regionalnej lub ponadregionalnej, zlokalizowanych w wymienionych latach na Pomorzu Środkowym, i nadanie im odpowiednich wartości rang. Ich suma składała się na wynik miasta, w którym dany obiekt się wówczas znajdował. Aktualne dane statystyczne, jeśli nie wspomniano inaczej, pochodzą z roku 2019.

Podziały administracyjne Polski w latach 1979-2019

Podział administracyjny to pojęcie powszechnie używane w kontekście organizacji przestrzennej państwa, której celem jest jak najbardziej efektywne sprawowanie władzy, delegowanie zadań państwa na niższe szczeble oraz

wykorzystanie potencjału endogennego danego obszaru (J. Wendt, 2001). W polityce wewnętrznej kwestie te są jednymi z najistotniejszych i budzących kontrowersje, również wśród opinii publicznej (J. Szreniawski, 2002). Ich uwarunkowania są ograniczone aspektami fizycznogeograficznymi, takimi jak rzeźba terenu czy sieć hydrograficzna, jak również czynnikami społeczno-kulturowymi – etnicznymi, historycznymi oraz funkcjonalnymi (J. Wendt, 2001). W rzeczywistości specyfika podziału terytorialnego państwa nie jest wynikiem zastosowania jednej przesłanki spośród wyżej wymienionych, lecz ich hybrydą, co niejednokrotnie powoduje nieadekwatność istniejących wydzielen w stosunku do pożądanego stanu pod kątem funkcjonalności. Podłoża takich działań należy upatrywać w interesie politycznym autorów reform i korekt podziałów państwa. Utworzone jednostki pełnią określone ustawowo funkcje administracyjne w sposób zespolony, a ponadto ich rola oddziałuje na pozostałe sfery administracji (administrację niezespoloną) oraz na sektor prywatny¹.

Należy zwrócić uwagę na różnicę semantyczną między pojęciami „podział administracyjny” oraz „podział terytorialny”. Pierwsze z nich jest adekwatne do systemu, w którym jednostki wszystkich szczebli istniejących wydzielen nie posiadają uprawnień samorządowych, a więc oddaje ono sytuację cechującą zasadniczo okres istnienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL). Drugie natomiast jest bardziej obszerne, gdyż zawiera w sobie nie tylko część administracyjną, lecz również odniesienie do samorządności terytorialnej, odpowiadając aktualnemu ustrojowi państwa polskiego (Ł. Zaborowski, 2013). Na potrzeby opracowania autor zdecydował się jednak używać zasadniczo pojęcia „podział administracyjny”, gdyż jest ono powszechniej stosowane.

W latach 1975-1998 funkcjonował dwustopniowy podział administracyjny państwa polskiego, opierający się wyłącznie na szczeblu wojewódzkim i gminnym, gdyż w 1975 r. zlikwidowano powiaty. Pociągnęło to za sobą całkowitą reorganizację poziomu wojewódzkiego – w miejsce 17 średniej wielkości regionów powstało 49 zupełnie nowych, zdecydowanie mniejszych (grupujących najczęściej po kilka dawnych powiatów), o granicach niepokrywających się z poprzednimi jednostkami, co niejako miało rekompensować największym miastom powiatowym i ich mieszkańcom utratę tego statusu. Miastami wojewódzkimi stały się nie tylko wszystkie ośrodki regionalne, lecz również większość subregionalnych². Działania te inspirowane były panującymi wówczas tendencjami do dostosowywania sieci osadniczej

¹ Administracja zespolona jest zorganizowana przestrzennie w sposób pokrywający się całkowicie z podziałem administracyjnym i podlega wojewodzie bądź staroście, podczas gdy niezespolona nie jest ograniczona tymi warunkami i podlega jest ministrowi lub generalnemu inspektorowi.

² Grupę trzech ośrodków subregionalnych nieposiadających od 1975 r. statusu miasta wojewódzkiego tworzyły Grudziądz, Elk i Puławy (według: A. Piskozub, 1987).

państw do teorii ośrodków centralnych W. Christallera, co miało znaleźć swoje odzwierciedlenie w organizacji przestrzennej organów władzy (A. Piskozub, 1987). W konsekwencji należy je uznać za wyraźny bodziec rozwojowy dla tej grupy miast, niemniej jednak cieniem na to kładzie się zapaść dawnych ośrodków powiatowych, które zostały zdegradowane do roli siedzib władz gminnych. Z drugiej strony, zachowano w tym okresie podział na 267 rejonów administracyjnych, co w pewien sposób utrzymywało status wielu z nich (w ten sposób zorganizowana była na przykład struktura Milicji Obywatelskiej). Podobna sytuacja dotyczyła ośrodków wojewódzkich – za zwiększeniem ich liczby rzadko szedł rozwój ich funkcji regionalnych, co *de facto* utrzymywało dawne miasta wojewódzkie w pozycji silniejszej względem nowych (J. Wendt, 2001). Istniejący od 1975 r. podział administracyjny państwa był poddawany nieustannej krytyce ze strony środowisk naukowych, a po okresie transformacji ustrojowej – również politycznych, szczególnie związanych z tzw. obozem solidarnościowym (por. A. Stasiak (red.), 1984, 1986). W efekcie, w latach 90. podjęto działania mające na celu reorganizację przestrzenną podziału administracyjnego państwa polskiego, rozpoczynając od utworzenia w 1990 r. rejonów (można je określić mianem *quasi*-powiatów) oraz przywrócenia w tym samym czasie samorządu terytorialnego, choć wówczas wyłącznie na poziomie gminnym (samorządność nie istniała na żadnym szczeblu podziału państwa od 1950 r., pomimo zachowywania pozorów demokratycznych standardów przez władze PRL) (A. K. Piasecki i A. Ptak, 2019).

1 stycznia 1999 r. większa część zasadniczego podziału terytorialnego państwa polskiego uległa reorganizacji. Ówczesna reforma dotyczyła nie tylko przestrzennego aspektu organizacji aparatu państwowego, lecz w znaczącej mierze jego kompetencji i funkcjonalności, dotykając kwestii politycznych, społecznych, instytucjonalnych, finansowych, a nawet kształtowania sfery psychologii społecznej (M. Kulesza, 2000). Niniejsze opracowanie zasadniczo podejmuje tematykę związaną z geograficznymi aspektami sprawowania władzy i delegowania zadań w Polsce. Wprowadzono wówczas, a w zasadzie przywrócono, trzeci stopień podziału terytorialnego państwa – powiaty. Dotychczasowe 49 województw uległo likwidacji, a w ich miejsce powstało 16 nowych, w większości dużo większych jednostek. Od tego czasu zadania administracji publicznej są wykonywane zarówno przez administrację rządową, jak i samorząd terytorialny, których poziomy są ze sobą kompatybilne, zapewniając (w teorii) odpowiednią funkcjonalność aparatu władzy i jego organów, w odróżnieniu od podziału z lat 1975-1998 (J. Szreniawski, 2002). Reformie towarzyszył duch dostosowania do standardów zachodnioeuropejskich w celu ułatwienia akcesji Polski do Unii Europejskiej, co objawiało się w ustanowieniu dużych regionów samodzielnych gospodarczo i finansowo, wzorem Niemiec czy Hiszpanii (M. Porczek, 2020). Jeden z głównych autorów wcielonej w życie w 1999 r.

koncepcji, M. Kulesza, podkreślał, iż tenże podział administracyjny wpłynął pozytywnie na odbudowę lokalnych więzi oraz przywrócenie należytej roli małym i średnim ośrodkom, co stanowi adekwatne założenie dla funkcjonowania szczebli gminnego i powiatowego powstałych wydzielen. Takie ujęcie sprawia jednak, iż poziom regionalny, tożsamy z wojewódzkim, od momentu wdrożenia reformy jest kształtowany na podstawie istniejących jednostek, zamiast dopasowania liczby i granic województw do istniejących powiązań w skali regionalnej (M. Kulesza, 2000; por. Ł. Zaborowski, 2013). Co więcej, początkowe założenia obejmujące wariant podziału kraju na 12 województw uległy znaczącym korektom i w wyniku kompromisów politycznych ówczesnych władz Rzeczypospolitej Polskiej powstało 16 jednostek, które cechuje znaczne zróżnicowanie potencjału demograficznego, wielkości i rangi ośrodka stołecznego w sieci osadniczej kraju (grupę stolic województw tworzą zarówno ośrodki ponadregionalne, jak i część regionalnych) (m.in. J. Wendt, 2001). Powstały w ten sposób system uwzględnił jedynie częściowo aspiracje mniejszych regionów, wyróżniając Ziemię Kielecką (województwo świętokrzyskie) czy Śląsk Opolski (województwo opolskie), pomijając m.in. Pomorze Środkowe, wschodnią Wielkopolskę oraz duże i średnie miasta historycznej Małopolski, takie jak Częstochowa, Radom czy Tarnów. Środowiska naukowe planistów i geografów postulowały koncepcje dużych makroregionów (ok. 10 jednostek) lub 20-30 regionów, przy czym oba podziały zapewniałyby dość równomierne pokrycie w skali kraju, czego nie można powiedzieć o obecnych województwach (M. Koter, 1999) (choć założenia obecnego podziału terytorialnego kraju wyjściowo bliższe są koncepcji mniejszej liczby jednostek, o dużej powierzchni i wielu kompetencjach, a więc ok. 10 województw). Podobne kontrowersje związane są z liczbą i charakterem wydzielen powiatowych, w szczególności istnieniem miast na prawach powiatu oraz kompetencjami samorządu tego szczebla (A. Gendźwiłł i in., 2016). Można zauważyć, że zarówno podział administracyjny z lat 1975-1998, jak i obowiązujący od 1999 r., nie uwzględniły opracowań eksperckich, co spowodowało ich wyraźną dysfunkcjonalność (J. Wendt, 2001).

Po upływie ponad 20 lat od wdrożenia zmian w organizacji przestrzennej administracji państwowej należy zweryfikować założenia zespołu kierowanego przez M. Kuleszę jako nazbyt optymistyczne, gdyż w wyniku nacisków i zmian politycznych część z nich została zniekształcona na tyle mocno, iż przestały one spełniać początkowe wizje – począwszy od liczby i wielkości istniejących wydzielen wszystkich szczebli, po ich kompetencje oraz zdolności do wykonywania zadań publicznych. Weryfikację funkcjonalności jednostek wszystkich szczebli przeprowadzał m.in. P. Swianiewicz (2014), dochodząc do ambiwalentnych wniosków, iż w obecnym systemie administracyjnym duże jednostki radzą sobie lepiej z wykonywaniem zadań oraz działają z większą efektywnością ekonomiczną, z drugiej zaś mniejsze

cechują się lepszą implementacją standardów związanych z demokracją lokalną i samorządnością, a więc wypadają korzystniej w ujęciu społecznym. P. Swianiewicz wraz z zespołem (2016) akcentuje również rolę potencjału demograficznego najsłabiej zaludnionych jednostek (w szczególności gmin i powiatów) jako endogennej bariery rozwojowej, co stawia pod znakiem zapytania postulaty jeszcze większego rozdrobnienia terytorialnego państwa polskiego, szczególnie w obliczu ogólnego spadku liczby ludności w kraju. Stąd też korekty na mapie kraju, niezależnie od stopnia podziału administracyjnego, wymagałyby zarówno kompleksowej zmiany w podejściu do kształtowania terenowej administracji państwowej, jak i winny być poprzedzone przekonującymi analizami. Według stanu z 1 stycznia 2019 r., Rzeczpospolita Polska była podzielona na 16 województw, 380 powiatów i 2477 gmin (Podział administracyjny Polski 2019).

Zagadnienie lokalizacji placówek o randze regionalnej i ponadregionalnej w odniesieniu do podziału Polski na województwa

Województwo jest jednostką samorządu terytorialnego najwyższego szczebla w państwie polskim. Kompetencje tego poziomu przestrzennej organizacji kraju dotyczą zarówno władz lokalnych, wybieranych w wyborach bezpośrednich (sejmik województwa), jak i przedstawicielstwa władz państwowych (wojewoda), co odróżnia go od powiatów i gmin, w których to administrację sprawują jedynie władze samorządowe (J. Wendt, 2001). Zasadniczo urzędy i organy administracji wojewódzkiej (bądź niespolonej) lokalizowane są w ich stolicach, co wykazały badania T. Bocheńskiego i T. Rydzewskiego (2020) (można zauważyć analogię do badań K. Wałachowskiego (2019) w odniesieniu do usług na poziomie centralnym, gdzie placówki administracji wykazują się zdecydowaną koncentracją przestrzenną w stolicy państwa).

Administracja zespolona wykazuje się największą tendencją do centralizacji przestrzennej jej organów wykonawczych na poziomie wojewódzkim. Co więcej, wszystkie miasta wojewódzkie w Polsce są jednocześnie największymi miastami regionów, które obejmują, stąd też naturalnym działaniem wydaje się lokowanie w nich najważniejszych instytucji wykonawczych. W wyjątkowych przypadkach, spowodowanych najczęściej przesłankami lokalnymi lub historycznymi, urzędy administracji zespolonej znajdują się w miastach nieposiadających statusu stolicy województwa. Placówki, których zasięg przestrzenny działania pokrywa się z podziałem administracyjnym, związane są często ze sferą usług sądowniczych, skarbowych, służb mundurowych, jak również wojewódzkich inspektoratów (T. Bocheński i T. Rydzewski, 2020).

Znacznie większe zróżnicowanie przestrzenne przejawiają organy administracji niespolonej oraz podziały specjalne. Ich lokalizacja i obszar obsługi niejednokrotnie są odzwierciedleniem niejednorodności prze-

strzeni geograficznej z uwzględnieniem lokalnej specyfiki bądź też wiąże się z zaszczołkami, które nie zostały skorygowane w latach późniejszych (oparte na zniesionych wiele lat wcześniej podziałach administracyjnych). Motywacją do takiego umieszczenia ekspozytury lub instytucji może być również działanie polityczne, którego celem jest wyróżnienie miasta (lub grupy miast), niepełniącego w podziale administracyjnym oraz organach administracji zespolonej wielu funkcji. W odniesieniu do obecnego podziału państwa w wielu aspektach można zauważyć, iż te same funkcje administracyjne w części niezespolonej pełnią zarówno miasta wojewódzkie, jak i część miast na prawach powiatu (w większości stolice województw z okresu podziału Polski na 49 tego rodzaju jednostek). Przykładem instytucji, której organizacja przestrzenna jest odzwierciedleniem lokalnej specyfiki, są Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych (RDLP), których jest 18, o dwie więcej niż województw – dodatkowe placówki zlokalizowano w Szczecinku i Pile, a więc na obszarach Pomorza Środkowego i północnej Wielkopolski, odznaczających się rozwiniętym przemysłem drzewnym i wysokim wskaźnikiem lesistości. Co więcej, RDLP dla Ziemi Kieleckiej oraz dla województwa podkarpackiego nie zostały ustanowione w Kielcach i Rzeszowie, lecz w Radomiu i Krośnie. Zgodnie z historycznymi uwarunkowaniami funkcjonuje m.in. podział regionalny Totalizatora Sportowego oparty na 17 oddziałach, pokrywający się z podziałem administracyjnym obowiązującym w latach 1950-1975.

Licznie reprezentowane, choć bardzo niejednoznaczne do określenia, są usługi niezwiązane z administracją, lecz organizowane w sposób nawiązujący do podziału administracyjnego bądź do sieci osadniczej kraju. Wśród tego rodzaju placówek znajdują się zarówno publiczne, jak i prywatne, które pełnią funkcje miastotwórcze na podobnym poziomie. Na poziomie miast wojewódzkich oraz mających takie aspiracje można wymienić Regionalne Centra Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa (21 miast, w tym pięć niewojewódzkich) czy Zakłady Doskonalenia Zawodowego (22 miasta, w tym cztery niewojewódzkie). W sektorze prywatnym często dobrym wskaźnikiem są sklepy wielkopowierzchniowe oraz lokale gastronomiczne, których lokalizacja bardziej odpowiada układowi sieci osadniczej i rzeczywistym powiązaniom funkcjonalnym niż podziałowi administracyjnemu – np. sieć restauracji szybkiej obsługi North Fish znajduje się w 20 miastach w Polsce, w tym w trzech niebędących stolicami województw.

W literaturze przedmiotu niejednokrotnie poruszano kwestię rangi miasta w układzie osadniczym Polski na podstawie placówek w nim zlokalizowanych. W 2001 r. obszerną klasyfikację metodą rangowania wykonał J. Wendt, osobno rozpatrując poziom regionalny oraz lokalny. Otrzymane wyniki wskazały, iż znaczna część miast niewojewódzkich pełni funkcje podobne lub większe w stosunku do ówczesnych stolic tych jednostek. Spośród nich najwyższe miejsca zajęły wówczas Płock, Częstochowa, Ko-

szalin i Siedlce. Należy jednak zauważyć, iż wybór placówek w tym badaniu w większym stopniu skupiał się na przesłankach administracyjnych i historycznych, w mniejszym zaś na obsłudze lokalnej społeczności. Podobną, choć znacznie rozszerzoną klasyfikację, wykonali w 2020 roku T. Bocheński i T. Rydzewski, biorąc pod uwagę cały szereg placówek lokalizowanych nie tylko w miastach wojewódzkich. Przeprowadzone badanie wykazało, iż spośród miast nieposiadających tego statusu najwyższe miejsce zajął Radom, nieznacznie niższe wyniki otrzymały Bielsko-Biała, Koszalin, Elbląg, Konin, Słupsk, Częstochowa, Płock i Przemyśl. Zdaniem autora, klasyfikacja T. Bocheńskiego i T. Rydzewskiego (2020), zarówno ze względu na jej aktualność, jak i holistyczne podejście, daje wyniki odzwierciedlające rangę miast w sposób bliższy rzeczywistości niż u J. Wendta (2001).

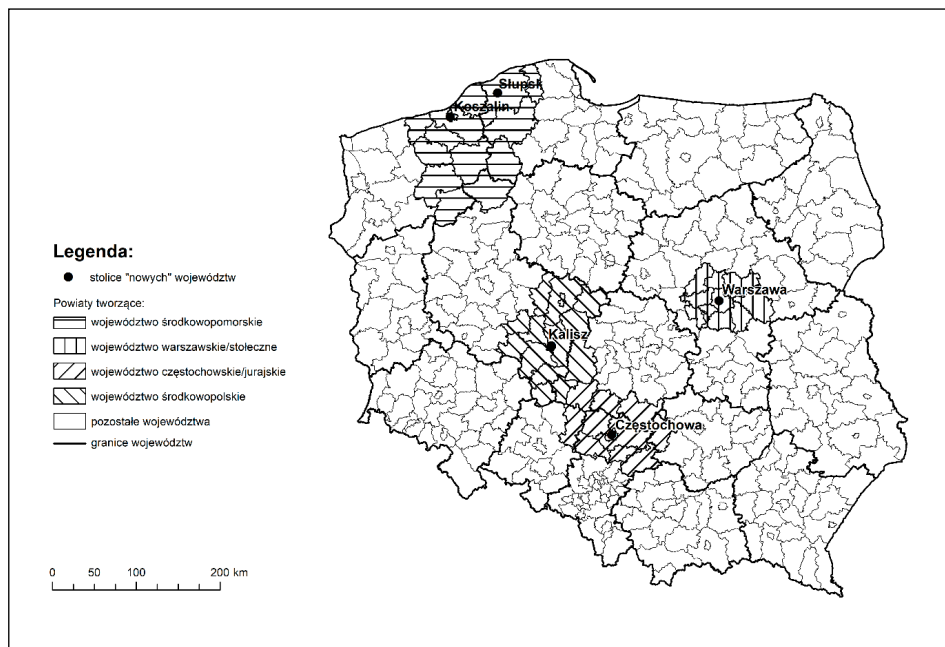
Powszechnie stosowaną metodą pozwalającą ustalić wielkość i zasięg oddziaływania miasta w regionie jest badanie dojazdów do pracy na podstawie statystyki prowadzonej przez Główny Urząd Statystyczny. I. Jażewicz (2013) natomiast zauważa, na przykładzie podziału administracyjnego Polski z lat 1975-1998, iż ranga miasta wyraźnie wzrasta w krajowej sieci osadniczej po uzyskaniu przez niego statusu stolicy województwa (np. Słupsk awansował o 13 pozycji w ciągu 13 lat od utworzenia w 1975 r. województwa słupskiego).

Istotnym zagadnieniem z perspektywy geografii ludności i osadnictwa jest fakt, iż grupa 18 miast wojewódzkich w Polsce nie jest tożsama z pierwszymi 18 miastami pod względem liczby mieszkańców (z wyłączeniem miast we wspólnych obszarach funkcjonalnych/zespołach miejskich). Podobna sytuacja miała miejsce w poprzednich podziałach administracyjnych kraju. Według stanu za 2019 r., dysproporcje te są bardzo wyraźne, gdyż najmniejsze miasta wojewódzkie, takie jak Gorzów Wielkopolski (124 tys.), Opole (128 tys.) i Zielona Góra (141 tys.), są niemal dwukrotnie mniejsze od największych miast niepełniących tej funkcji i znajdujących się poza aglomeracjami z większymi ośrodkami. Najbardziej jaskrawymi przejawami tego są Częstochowa (220 tys.) i Radom (211 tys.), nieco mniejszym zaś Bielsko-Biała (171 tys.). Wymienić można również szereg miast o wielkości podobnej lub nieco mniejszej od wspomnianej wyżej trójki, lecz pełniących podobne funkcje w układzie przestrzennym kraju – Płock (119 tys.), Elbląg (119 tys.), Wałbrzych (111 tys.), Włocławek (110 tys.), Tarnów (108 tys.), Koszalin (107 tys.), Kalisz (100 tys.), Legnica (99 tys.) oraz Słupsk (91 tys.). W konsekwencji, zagadnienie podziału kraju na województwa oraz ich stolic ustawicznie budzi kontrowersje ze względu na niezadowolenie wóldarzy i mieszkańców wykluczonych miast i regionów. Opinii publicznej najczęściej przedkładane były idee utworzenia województw (tab. 1, ryc. 1). Zdecydowanie mniejszy rozgłos uzyskały inne pomysły, choć część z nich nie jest pozbawiona racjonalnych argumentów za ich wcieleniem w życie.

Tab. 1. Proponowane przez różne środowiska korekty w podziale kraju na województwa poprzez utworzenie nowych jednostek, według najbardziej obszernych wariantów.

Województwo	Stolica/stolice	Źródło projektu
Środkowopomorskie	Koszalin i Słupsk	Obywatelski projekt ustawy o zmianie ustawy z dn. 24.07.1998 o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz.U. 1998 nr 96 poz. 603), Komitet Inicjatywy Ustawodawczej Koszalin-Słupsk, 2003.
Częstochowskie/jurajskie	Częstochowa	D. Sokolowski, 2014, <i>Niektóre uwarunkowania korekty podziału Polski na województwa</i> , Przegląd Geograficzny, 86.
Środkowopolskie	Kalisz	
Warszawskie/stołeczne	Warszawa	Według podziału statystycznego NUTS 2 – region warszawski stołeczny.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 1. Proponowane przez różne środowiska korekty w podziale kraju na województwa poprzez utworzenie nowych jednostek, według najbardziej obszernych wariantów.

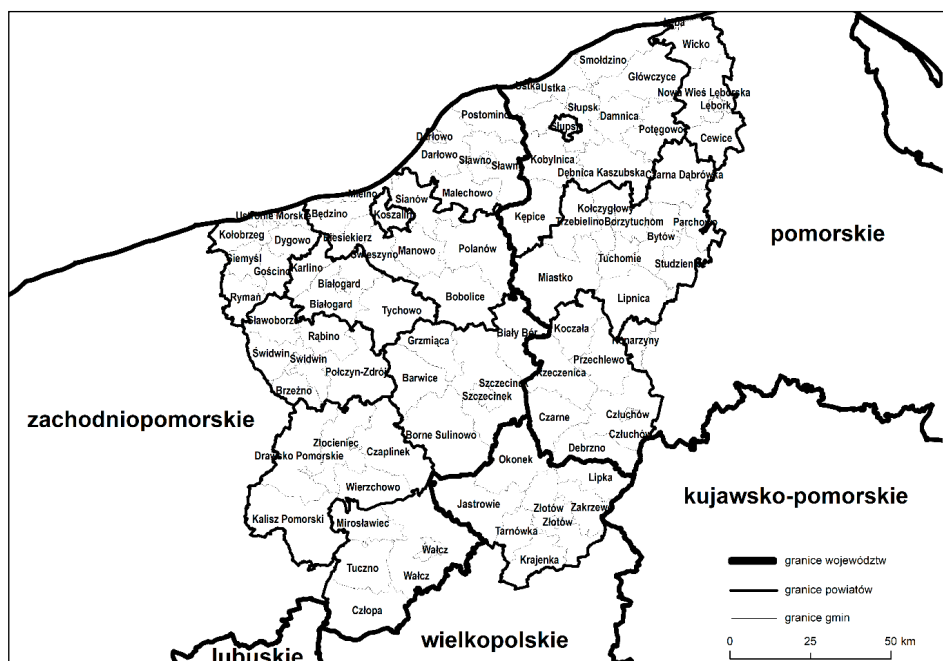
Źródło: opracowanie własne.

Szczególne miejsce w badaniach geograficznych zajmuje dostępność czasowo-przestrzenna usług. Co prawda w odniesieniu do skali wojewódzkiej zazwyczaj obszar obsługi nie jest tożsamy z zasięgiem rynku pracy w kontekście dojazdów codziennych, gdyż podróże do miast o tej randze odbywają się rzadziej, niemniej czas przejazdu do miasta wojewódzkiego powinien być taki, aby umożliwić mieszkańcowi danego regionu komfortową podróż, którą można odbyć w ciągu jednego dnia w obie strony. J. Wendt (2000) wyróżnił izochronę 90 minut podróży transportem indywidualnym oraz 120 minut transportem zbiorowym jako wartość graniczną dla optymalnej dostępności ośrodka władzy wojewódzkiej w Polsce, wskazując, że przemieszczenie trwające ponad dwie godziny sprawia, iż komunikacja z tymże ośrodkiem jest utrudniona, natomiast w przypadku podróży ponad trzygodzinnej – w zasadzie nierealna. Stąd też w gestii zarówno władz centralnych, organizujących przestrzenny podział kraju i odpowiedzialnych za najważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe, jak i regionalnych, będących zasadniczym organizatorem przewozów transportu zbiorowego na swoim obszarze (szczególnie kolejowego) i mających możliwość usprawniania infrastruktury transportowej, leży jak najbardziej efektywna i optymalna dla mieszkańców organizacja sieci transportu zbiorowego, co niejednokrotnie jest wyzwaniem dla polityki regionalnej. Pod kątem dostępności czasowo-przestrzennej dużo korzystniej przedstawiała się sytuacja w latach 1975-1998, kiedy to ośrodki władzy wojewódzkiej były dostępne zasadniczo w ciągu 60 minut transportem indywidualnym, a w czasie 90-120 minut zbiorowym, z których drugi odznaczał się dużo gęstszą siecią połączeń niż w pierwszych dwóch dekadach XXI w., choć warto zauważyć, iż dostępność usług o randze regionalnej i ponadregionalnej była w dużej mierze iluzoryczna, gdyż – jak wcześniej wspomniano – za nadaniem miastu rangi ośrodka wojewódzkiego rzadko kiedy szło w parze jego wzmocnienie usługowo-instytucjonalne (M. Nowakowski, 1984).

Pomorze Środkowe jako obszar badań

Empiryczna część opracowania została ograniczona przestrzennie do obszaru Pomorza Środkowego – regionu znajdującego się w północno-zachodniej Polsce, który w podziale administracyjnym od 1999 r. nie posiada samodzielnego statusu wojewódzkiego. W latach 1975-1998 obszar ten był podzielony między trzy województwa – koszalińskie i słupskie w całości oraz pilskie w części. Po reformie wdrożonej w 1999 r., został on podzielony między trzy większe jednostki, tj. województwa zachodniopomorskie, pomorskie i wielkopolskie, które swym obszarem obejmują znacznie większe terytorium, a region Pomorza Środkowego jest w nich położony peryferyjnie. Granice obszaru badań określono na podstawie dwóch przesłanek – zawarcia w nim jednocześnie całej powierzchni województw koszalińskiego i słupskiego z lat 1975-1998, gdyż wydzielienia te można uznać za rdzeń regionu, oraz

najbardziej obszernych przestrzennie koncepcji utworzenia województwa środkowopomorskiego, proponowanych przez parlamentarzystów, środowiska społeczne i naukowe po 1998 r. (E. Żuber, 2010). W efekcie, według stanu z roku 2019, na Pomorze Środkowe składa się dziewięć powiatów z województwa zachodniopomorskiego, pięć powiatów i jedna gmina z województwa pomorskiego oraz jeden powiat z województwa wielkopolskiego (ryc. 2). Obszar badań nawiązuje również do innych jednostek administracyjnych spójnych dla regionu, a funkcjonujących w latach poprzednich – głównie do zasięgu rejencji koszalińskiej z lat 1818-1938 oraz województwa koszalińskiego z lat 1950-1975 (E. Żuber, 2010). Pomorze Środkowe obejmuje obszar niemal 19 tys. km² i jest zamieszkane przez ok. 1,1 mln osób.



Ryc. 2. Podział Pomorza Środkowego na powiaty i gminy.

Źródło: opracowanie własne.

Pomorze Środkowe bardzo często określane jest mianem najbardziej wykluczonego regionu w obecnym podziale administracyjnym, gdyż bardzo długo było ono pod tym względem samodzielne, posiada rozbudowane wewnętrzne powiązania funkcjonalne oraz jest wyraźnie oddalone od ośrodków władzy wojewódzkiej z 1999 r. (E. Rydz, 2006). Wpływa to negatywnie na rozwój regionu, m.in. ze względu na stale pogłębiające się wykluczenie transportowe, instytucjonalne czy lokowanie tam niewielu dużych inwestycji wzmacniających konkurencyjność gospodarczą (m.in.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, 2011 czy S. Goliszek i in., 2017). Dodatkowo, obecne granice województw przecięły wiele powiązań funkcjonalnych, częściowo je zacierając, niemniej jednak nawet po upływie ponad dwóch dekad od reformy administracyjnej granica między województwem zachodniopomorskim a pomorskim jest uważana za sztuczną (M. Porczek, 2020). Tematyka ta była wielokrotnie poruszana przez środowiska naukowe wywodzące się z regionu, jak i spoza niego (również w opracowaniach państwowych) (E. Żuber, 2010). Sytuacja Pomorza Środkowego w obecnym podziale administracyjnym, mimo iż jest często podejmowana, wymaga jednak pogłębionych analiz w kontekście racjonalności utworzenia województwa środkowopomorskiego – szczególnie, jeśli takie działanie nie byłoby związane z innymi korektami bądź reformami organizacji przestrzennej aparatu państwowego.

Na miejską sieć osadniczą Pomorza Środkowego w 1979 r. składało się 36 miast, 20 lat później ich liczba wzrosła do 37, a po upływie kolejnych dwóch dekad ich suma sięgnęła 40. Jednak z punktu widzenia predyspozycji do pełnienia funkcji wojewódzkich (zakładając utworzenie województwa środkowopomorskiego w określonych wyżej granicach) ich próbę należy ograniczyć do miast średnich, a więc o liczbie ludności w przedziale 25-250 tys. (tab. 2)³. W granicach Pomorza Środkowego nie znajduje się żadne miasto duże. Stąd też grupę badawczą tworzą: Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg, Szczecinek, Lębork i Wałcz⁴. Cztery spośród wymienionych sześciu znajdują się w północnej części regionu – w pasie nadmorskim lub jego bezpośrednim sąsiedztwie; wyjątkami od tej reguły są Szczecinek i Wałcz.

Tab. 2. Liczba ludności w średniej wielkości miastach Pomorza Środkowego.

Miasto	Liczba ludności		
	1979	1999	2019
Koszalin	89 974	109 941	107 048
Słupsk	84 262	100 318	90 681
Kołobrzeg	37 449	45 029	46 259
Szczecinek	35 213	39 807	40 043
Lębork	28 745	35 416	35 273
Wałcz	22 029	26 735	25 179

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego ...*, 1980; *Rocznik statystyczny województwa pilskiego ...*, 1980; *Rocznik statystyczny województwa słupskiego...*, 1980; BDL GUS.

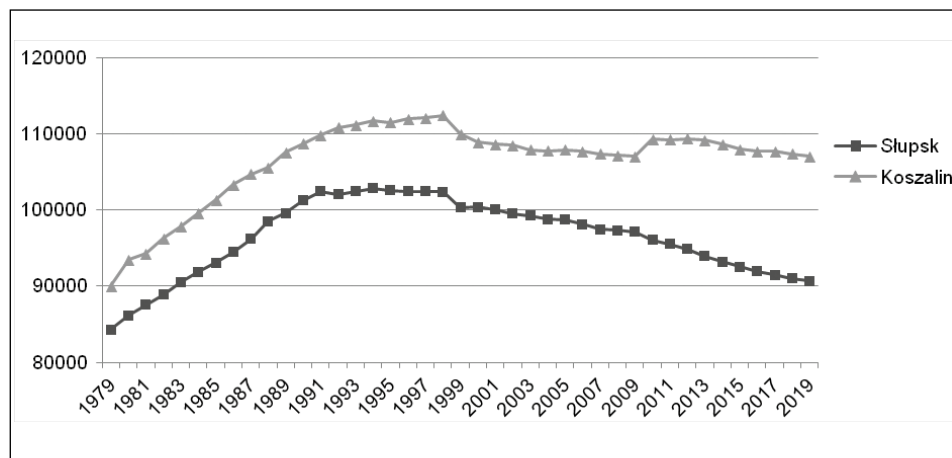
³ W literaturze istnieje szereg progów ludnościowych różnicujących miasta duże, średnie i małe – autor zdecydował się na ich arbitralny wybór.

⁴ W 1979 r. Wałcz nie spełniał warunku zaludnienia przez przynajmniej 25 tys. osób, co uległo zmianie w ciągu dwóch dekad i przez większość analizowanego okresu było to miasto średniej wielkości.

Od kilkuset lat Koszalin i Słupsk są najważniejszymi miastami Pomorza Środkowego oraz pełnią istotne funkcje w sieci osadniczej Pomorza i kraju. Od ok. 100 lat są to miasta o największym potencjale demograficznym w regionie. Są one historycznie wykształcone w pełnieniu funkcji wojewódzkich (głównie Koszalin, w mniejszym stopniu Słupsk), a zarazem stanowią swoiste bieguny rozwoju obszaru nadmorskiego, pozostając w ścisłym układzie bipolarnym i pełniąc funkcje komplementarne (E. Rydz, J. Zaleski, 1992). Od wielu lat stanowią one największe ośrodki dojazdów do pracy w regionie środkowopomorskim, przyciągające po kilka tysięcy pracowników (I. Jażewicz, 2013).

Koszalin jest największym miastem Pomorza Środkowego od 1975 r., a od ponad trzech dekad jego liczba mieszkańców przekracza 100 tys. Pomimo iż w okresie średniowiecza i wczesnej nowożytności był niewielkim ośrodkiem, wyraźnie ustępującym Słupskowi i Kołobrzegowi, bardzo dynamicznie rozwijał się od XIX w. dzięki nadaniu mu ważnych funkcji administracyjnych (siedziba rejencji) oraz włączeniu w sieć transportową dróg utwardzonych i linii kolejowych. Po II wojnie światowej, pomimo zmiany przynależności państwowej z niemieckiej na polską oraz dużych zniszczeń, Koszalin został szybko odbudowany i uzyskał status stolicy województwa koszalińskiego pięć lat po jej zakończeniu. Na okres PRL przypadł bardzo dynamiczny rozwój miasta, który pozwolił mu zostać największym ośrodkiem regionu i jego formalną stolicą. Procesy te wyhamowały wraz ze zmianami ustrojowymi, w tym podziału administracyjnego, w latach 90. Od tego momentu miasto pogrąża się w stagnacji, niemniej pozostało najbardziej wyróżniającym się w skali kraju miastem regionu (pomijając Kołobrzeg promowany poprzez jego rozwiniętą funkcję turystyczną).

Słupsk jest drugim co do wielkości miastem Pomorza Środkowego. W przeciwieństwie do Koszalina, tylko przejściowo znajdował się on w gronie miast stutysięcznych (w latach 1990-2001). Przez większość XIX i XX w. było to największe miasto regionu, które odznaczało się stosunkowo szybką industrializacją i rozwojem przestrzennym. Wcześniej, do XVII w., wyróżniało je przejściowe pełnienie funkcji stołecznych księstw pomorskich, co predysponuje je do roli historycznej stolicy Pomorza Środkowego. Jednak brak nadania Słupskowi odpowiednich funkcji administracyjnych spowodował, iż w drugiej połowie XX w. rozwijał się on wolniej od sąsiedniego Koszalina, co przełożyło się na jego mniejszą rolę w układzie osadniczym kraju i regionu. W połączeniu z bolesną dla prężnie działającego w okresie PRL słupskiego przemysłu transformacją gospodarczą na przełomie lat 80. i 90., ośrodek ten borykał się z wieloma problemami natury społecznej i rozwojowej, w czym nie pomogła mu utrata statusu miasta wojewódzkiego od 1999 r. Podobnie jak Koszalin, Słupsk jest miastem stagnującym, przy jednoczesnej wyraźnej regresji demograficznej w ciągu ostatnich dwóch dekad (ryc. 3).



Ryc. 3. Zmiany liczby ludności Koszalina i Słupska w latach 1979-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: BDL GUS.

Spośród pozostałych miast średnich należy wyróżnić przede wszystkim Kołobrzeg, jako historycznie największy ośrodek regionu aż do XIX w. (choć w 2019 r. był już dwukrotnie mniejszy od Słupska), wyspecjalizowany w usługach turystycznych, leczniczych i uzdrowiskowych (E. Rydz, 2006). Nieco mniejszy od Kołobrzegu Szczecinek jest miastem położonym w sercu Pomorza Środkowego i największym ośrodkiem pasa pojezierzy w jego granicach. Na rozwój Szczecinka wpłynęła rozbudowa szlaków transportowych, szczególnie kolejowych – w 2019 r. nadal był to (teoretycznie) najważniejszy węzeł kolejowy Pomorza Środkowego. Lębork to ośrodek położony w połowie drogi między Słupskiem a Trójmiastem, znajdujący się na peryferiach regionu, w XX i XXI w. coraz silniej związany z Trójmiastem kosztem relacji funkcjonalnych z Pomorzem Środkowym⁵. Podobnie peryferyjnie położony jest Wałcz, będący częściowo ośrodkiem satelickim dla większej Piły (miasto poza granicami obszaru badań), położonej w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

Metodyka

W celu uzyskania odpowiedzi na postawiony cel badawczy stworzono listę placówek zlokalizowanych w latach 1979, 1999 i 2019 w miastach średniej

⁵ Wskazuje na to niechęć władz i mieszkańców miasta do przynależności do województwa słupskiego w latach 1975-1998 oraz do ewentualnego włączenia powiatu lęborskiego do województwa środkowopomorskiego, jak również rozwijanie sieci powiązań funkcjonalnych między Trójmiastem a Lęborkiem – m.in. poprzez wydłużenie ze stacji Wejherowo do stacji Lębork kursów Szybkiej Kolei Miejskiej, która zasadniczo obsługuje odcinek między wspomnianym Wejherowem a Gdańskiem.

wielkości Pomorza Środkowego, których ranga odpowiadała miastom wojewódzkim (w odniesieniu do podziału administracyjnego obowiązującego od roku 1999) lub wybranym najważniejszym ośrodkom w kraju (lista, w formie tabelarycznej, została zamieszczona jako załącznik do artykułu). Wzięto również pod uwagę takie instytucje, których zasięg funkcjonowania obejmował obszar ewentualnego województwa środkowopomorskiego w całości lub w części pozwalającej na uznanie ich za obsługujące region i jego mieszkańców. Ze względu na fakt, iż podział kraju na 49 województw, a w konsekwencji istnienie takiej samej liczby miast wojewódzkich, trudno uznać za odpowiednie rozwiązanie dla najwyższego szczebla podziału administracyjnego kraju takiego jak Polska (liczba jednostek była zdecydowanie zbyt duża), autor odrzucił instytucje związane z tymże podziałem kraju, obecnie podlegające podziałom specjalnym (np. Delegatury Krajowego Biura Wyborczego). Odrzucono również placówki, których rola w tworzeniu rangi miasta oraz obsłudze mieszkańców jest marginalna, takie jak Oddział Polskiego Związku Logopedów w Świdwinie (sam Świdwin nie jest nawet miastem średniej wielkości). Oparto się wyłącznie na pierwszym stopniu podziału danych instytucji, bez uwzględnienia delegatur czy oddziałów poszczególnych placówek terenowych bądź samorządowych pierwszego stopnia, w celu zachowania analogii do poziomu wojewódzkiego jako najwyższego w hierarchii stopnia podziału administracyjnego. Ważną rolę przypisano również placówkom centralnym na cały kraj, które znajdowały się w miastach Pomorza Środkowego, nieco mniejszą instytucjom zlokalizowanym w badanym regionie, lecz obsługującym całe województwa, w których się znajdują – gdyż w przypadku utworzenia województwa środkowopomorskiego byłyby one naturalnym załącznikiem tworzącej się administracji regionalnej. Autor ma świadomość, że informacje o instytucjach znajdujących się na Pomorzu Środkowym w latach 1979 i 1999 zapewne są niepełne ze względu na trudność w dostępności danych, z czym mierzyli się również inni badacze w tej dziedzinie (m.in. T. Bocheński i T. Rydzewski, 2020), jednak nawet ich fragmentaryczność zapewnia porównywalność między ośrodkami, w których placówki działały w danym roku. Nie są one natomiast w pełni wiarygodnie porównywalne między wybranymi do analizy latami, choć pozwalają prześledzić pewne tendencje. Z pewnością nie udało się również uniknąć arbitralności w wyborze usług – być może rozwiązaniem byłoby stworzenie jednolitej, powszechnie uznawanej w środowisku naukowym, metodyki w tym zakresie.

Ekspozyturom, które znalazły się w wyselekcjonowanym gronie, przypisano określone rangi, a ich suma składała się na wynik danego miasta w danym roku. Sposób klasyfikacji został przedstawiony w poniższej tabeli (tab. 3). Inne, bardziej skomplikowane sytuacje, nie miały miejsca w badaniu.

Tab. 3. Sposób klasyfikacji placówek w metodzie rangowania.

Ranga	Sposób przyznawania	Przykład
4	placówka jedyna w kraju	Polska Żegluga Bałtycka (Kołobrzeg)
2	placówka jedyna w województwie i na Pomorzu Środkowym	Zarząd Dróg Wojewódzkich (Koszalin)
1	placówka jedyna na Pomorzu Środkowym, ale niejedyna w województwie	Urząd Morski (Słupsk)
0,5	placówka niejedyna na Pomorzu Środkowym	Sąd Okręgowy (Koszalin i Słupsk)

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki

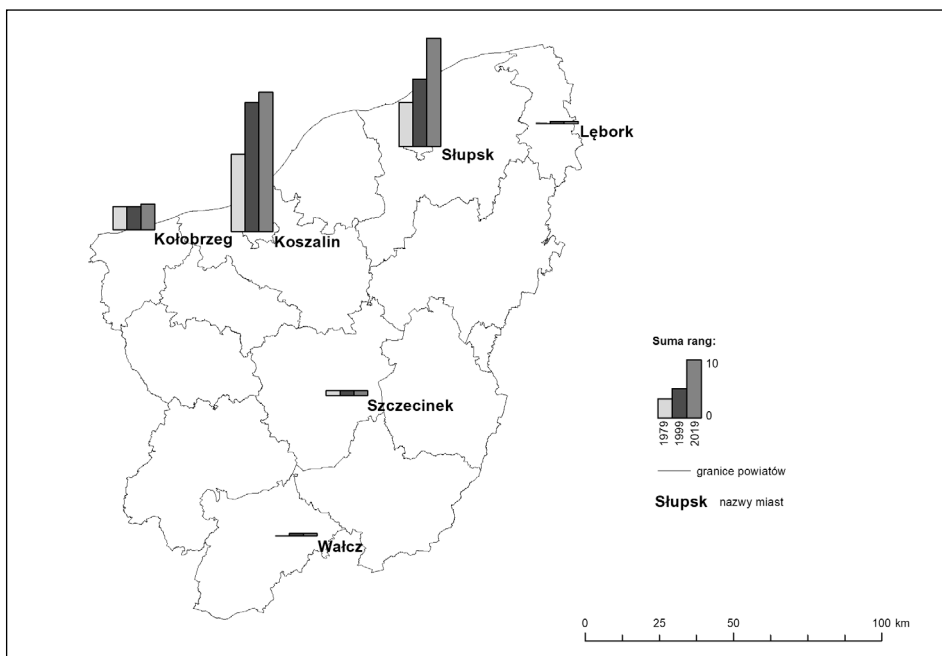
Na podstawie wyżej przedstawionej procedury badawczej sklasyfikowano wszystkie wzięte pod uwagę placówki znajdujące się w średnich miastach Pomorza Środkowego w latach 1979, 1999 oraz 2019, poprzez przypisanie adekwatnych rang do konkretnych miast, w których się znajdowały. Wyniki zostały zawarte w poniższej tabeli (tab. 4) oraz na mapie (ryc. 4).

Tab. 4. Wyniki metody rangowania.

Miasto	Wynik		
	1979	1999	2019
Koszalin	15	25	27
Słupsk	8,5	13	21
Kołobrzeg	4,5	4,5	5
Szczecinek	1	1	1
Lębork	0	0,5	0,5
Walcz	0	0,5	0,5

Źródło: opracowanie własne.

W 1979 r. najwyższy wynik uzyskało największe miasto regionu – Koszalin, dla którego suma rang była niemal dwukrotnie większa niż dla kolejnego w klasyfikacji Słupska. Było to wówczas jedno z dwóch miast wojewódzkich Pomorza Środkowego, jednak o dłuższych tradycjach związanych z pełnieniem tej roli. Stąd też wiele z placówek znajdujących się tam wówczas było związanych z ich powołaniem w tym mieście w okresie podziału Polski na 17 województw, m.in. Regionalna Izba Obrachunkowa czy



Ryc. 4. Rozmieszczenie placówek o randze regionalnej i ponadregionalnej w miastach Pomorza Środkowego.

Źródło: opracowanie własne.

Oddział Totalizatora Sportowego. Takiego dziedzictwa nie posiadał Słupsk, którego rola w krajowej i regionalnej sieci osadniczej zaczęła wzrastać od 1975 r., kiedy to pierwszy raz w historii został on stolicą województwa (lub jednostki równoważnej), wzbogacając się m.in. o Sąd Wojewódzki. Niemniej jednak już wcześniej miasto to było w pewnej części lokalizacją instytucji o randze wojewódzkiej kosztem stołecznego Koszalina, jako siedziba Urzędu Morskiego czy Zakładu Doskonalenia Zawodowego. Pomimo nieznacznej różnicy w potencjale demograficznym obu tych miast, pełnienie przez większe z nich funkcji administracyjnych przez dłuższy okres wpłynęło pozytywnie na jego wynik.

Wyraźnie ustępujący liczbą ludności Kołobrzeg, nieposiadający żadnych tradycji związanych z funkcją stolicy województwa, oprócz teoretycznie równoważnej pozycji w stosunku do Koszalina jako siedziba diecezji koszalińsko-kołobrzesckiej kościoła rzymskokatolickiego, wyróżniał się przede wszystkim placówką Polskiej Żeglugi Bałtyckiej – organu koordynującego działania w zakresie pasażerskiego transportu morskiego w skali całego kraju. Jeszcze słabszy wynik uzyskał najmniejszy z grona czterech miast Szczecinek, wraz ze znajdującą się w tym ośrodku ekspozyturą Lasów Państwowych w postaci jednej z kilkunastu w kraju Regionalnej Dyrekcji,

która swoim zasięgiem obejmowała znaczną część Pomorza Środkowego. Jej powstanie w tym miejscu związane było z kontynuowaniem przedwojennych tradycji państwa niemieckiego, które również wyróżniło Szczecinek do pełnienia tych funkcji. Zarówno w Łęborku, jak i w Wałczu w 1979 r. nie znajdowała się żadna placówka o randze regionalnej lub ponadregionalnej.

W pierwszym roku funkcjonowania nowych realiów administracyjnych (1999) formalna rola obu największych ośrodków regionu wyraźnie zmalała – zostały one zdegradowane do roli miast powiatowych, choć wydzielono je jako samodzielne miasta na prawach powiatu. Zmiany te, wraz z utratą podmiotowości administracyjnej Pomorza Środkowego jako spójnego regionu i podziałem między trzy duże województwa (do 1998 r. było ono również podzielone między trzy województwa, lecz obejmowały one łącznie tereny w zdecydowanej większości pokrywające się z granicami Pomorza Środkowego), pociągnęły za sobą reorganizację administracji państwowej w terenie. Należy jednak podkreślić, że do tego momentu oba ówczesne miasta wojewódzkie, tj. Koszalin i Słupsk, były wzmacniane kolejnymi placówkami, co spowodowało, iż ich łączny wynik w 1999 r. był wyraźnie wyższy niż dwie dekady wcześniej – w przypadku pierwszego z nich o 67%, natomiast drugiego o 53%. Większe z nich, jako naturalna stolica administracyjna całego Pomorza Środkowego, stało się w latach 80. i 90. siedzibą kilku oddziałów okręgowych zrzeszeń zawodowych (m.in. lekarskich czy aptekarskich). Zarówno Koszalin, jak i Słupsk zostały ważnymi ośrodkami administracji skarbowej, gdyż zlokalizowano w nich Urzędy Kontroli Skarbowej. Pomimo tego, reforma wdrożona w 1999 r. pozbawiła oba miasta znacznej liczby pełnionych przez nie do tej pory funkcji administracyjnych. Oprócz nieuwzględnianych w badaniu organów administracji zespolonej z podziałem administracyjnym na 49 województw, takich jak Izby Skarbowe czy Wojewódzkie Urzędy Statystyczne, w Koszalinie zlikwidowano m.in. Regionalną Izbę Obrachunkową i Delegaturę Najwyższej Izby Kontroli, których organizacja przestrzenna w Polsce została dopasowana do podziału kraju na 16 województw. Wcześniej opierała się ona na jednostkach z okresu funkcjonowania 17 wydzielen tego stopnia, na czym ucierpiało w 1999 r. właśnie Pomorze Środkowe, gdyż Koszalin był jedynym miastem, które posiadało status stolicy województwa w latach 1950-1975, a któremu tej funkcji po niemal ćwierć wieku nie przywrócono. W konsekwencji rola miasta zaczęła ulegać powolnej deprecjacji w skali kraju, choć nadal pozostało ono regionalnym centrum w sferze administracji i innych usług. W stosunku do 1979 r. ani wynik ani jego struktura, nie uległy zmianie w odniesieniu do dwóch pozostałych miast, tj. Kołobrzegu i Szczecinka, które po 20 latach odstawały jeszcze wyraźniej od Koszalina i Słupska, natomiast w Łęborku i Wałczu (jak również w Koszalinie i Słupsku) pojawiły się dwa lata wcześniej Oddziały Polskiej Fundacji Przedsiębiorczości, które stały się pierwszymi i jedynymi placówkami uwzględnianymi w badaniu w tych ośrodkach.

Rok 2019, we wszystkich branych pod uwagę miastach regionu oprócz Słupska, przyniósł wyniki takie same lub bardzo zbliżone do tych z 1999 r., co może być spowodowane brakiem reform i korekt administracyjnych podziału państwa polskiego w granicach Pomorza Środkowego oraz stagnacją procesów gospodarczych i demograficznych w tych miastach, w przeciwieństwie do rozwoju przez cały XX w. (z wyjątkiem okresu II wojny światowej). Wynik Koszalina okazał się być wyższy jedynie o 8%, Kołobrzegu wzrósł o 9%, natomiast w przypadku Szczecinka, Lęborka i Wałcza nie uległ on żadnej zmianie w ciągu dwóch dekad. Słupsk natomiast osiągnął sumę rang o ponad połowę wyższą niż dwadzieścia lat wcześniej (wzrost o 62%). Pomimo iż był to zaledwie trzeci wielkościowo ośrodek województwa pomorskiego, położony na jego peryferiach, a na Pomorzu Środkowym ustępował demograficznie (choć nie administracyjnie) Koszalinowi, w ciągu pierwszych kilkunastu lat XXI w. został on wyraźnie wzmocniony placówkami obsługującymi kraj i województwo. W 2019 r. powołano w nim siedzibę Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego, a więc urzędu obejmującego swoim zasięgiem cały kraj (analogicznie do kołobrzesckiej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej). Dziewięć lat wcześniej miasto stało się lokalizacją Pomorskiego Zespołu Parków Krajobrazowych, a więc organu obsługującego całe województwo pomorskie. Ważną rolą miastotwórczą i podnoszącą jego rangę było nadanie tamtejszej orkiestrze statusu filharmonii w 2005 r., co jednocześnie względnie osłabiło pozycję Koszalina, posiadającego tego rodzaju instytucję kultury od kilkudziesięciu lat.

W największym mieście Pomorza Środkowego również ulokowano nowe organy administracyjne i usługowe, takie jak Oddział Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa czy Oddział Państwowej Spółki Gazownictwa, lecz w połączeniu z likwidacją kilku innych (Oddziału Naczelnej Organizacji Technicznej czy Urzędu Kontroli Skarbowej – choć drugiego został pozbawiony również Słupsk) nie wpłynęło to na wyraźny rozwój funkcji regionalnych i ponadregionalnych w tym ośrodku. Niemniej jednak Koszalin i Słupsk były w 2019 r. nie tylko zdecydowanie największymi, ale i najważniejszymi miastami regionu.

Należy zauważyć, że zmiany w zakresie oferowanych w miastach Pomorza Środkowego usług i lokalizacji placówek według przyjętego w badaniu klucza były ściśle związane z obowiązującym w danym okresie podziałem administracyjnym. Wysoka pozycja Koszalina w 1979 r. w stosunku do pozostałych miast była pokłosiem pełnienia przez nie funkcji stolicy województwa w latach 1950-1975 oraz utrzymania tego statusu po 1975 r. W tym okresie Słupsk dopiero stawał się miastem o pozycji równorzędnej Koszalinowi, gdyż przez poprzednie niemal 200 lat pozostawał wobec niego w pozycji gorszej administracyjnie, pomimo iż był miastem większym. W kolejnych latach (do 1998 r.) oba miasta przeżywały swój dalszy rozwój instytucjonalny, ze wskazaniem na Koszalin, który zwiększył swój dystans

względem Słupska. Było to związane z faktem, iż pomimo istnienia 49 równorzędnych ośrodków wojewódzkich w latach 1975-1998, kolejne przejawy organizacji przestrzennej usług administracyjnych i innych opierały się na poprzednim systemie, niejako go konserwując, co można wytłumaczyć tym, iż 49 stolic województw w kraju takiej wielkości jak Polska należy uznać za zbyt dużą liczbę. Od 1999 r. natomiast żaden z ośrodków miejskich Pomorza Środkowego nie pełni roli stolicy województwa, czego efektem było pozbawienie Koszalina i Słupska części ekspozytur administracji zespolonej i niezespolonej. Niemniej jednak w wyniku organicznego rozwoju tych miast bądź decyzji zapadających na poziomie ogólnokrajowym lub wojewódzkim, część nowych usług jest lokowana właśnie w nich, co pozwala zachować im względnie stałą pozycję w sieci osadniczej regionu, jak również w szerszej skali przestrzennej. Badanie wykazało również, iż brak tradycji pełnienia funkcji administracyjnych przez pozostałe miasta, w połączeniu z ich znacznie mniejszym od Koszalina i Słupska potencjałem demograficznym, niemal całkowicie pozbawia je funkcji odpowiednich dla regionalnego lub ponadregionalnego poziomu obsługi.

Interpretacja otrzymanych wyników wskazuje, iż gdyby w 1999 r. powstało województwo środkowopomorskie, to naturalną jego stolicą powinien być zostać Koszalin, jako miasto największe i o zdecydowanie największym spektrum oferowanych w nim usług. Gdyby jednak korekta lub reforma podziału kraju na województwa została dokonana później, w szczególności w badanym 2019 r., należałoby ustanowić w takiej jednostce dwie stolice – nie tylko w Koszalinie, lecz również w Słupsku. Uzyskane przez te dwa miasta wyniki nie różniły się od siebie znacząco (różnica 22% na niekorzyść Słupska), podobnie jak ich potencjał demograficzny, gdzie dystans był jeszcze mniejszy (o 15% mniejsza liczba mieszkańców w Słupsku). Oba ośrodki pełnią komplementarne, a niepokrywające się role w sieci osadniczej Pomorza Środkowego, w obu z nich funkcjonują delegatury placówek wojewódzkich (zachodniopomorskich i pomorskich) z Delegaturami Urzędów Wojewódzkich na czele. Instytucje te byłyby naturalnymi załączkami tworzenia środkowopomorskiej administracji, jeszcze bardziej wzmacniając pozycję obu miast. Być może należałoby również rozważyć utworzenie kilku ekspozytur w pozostałych miastach regionu, takich jak Kołobrzeg czy Szczecinek, aby podnieść również ich rangę w stosunku do pozostałych miast w Polsce. Jako że w Polsce funkcjonują obecnie województwa z dwiema stolicami (kujawsko-pomorskie i lubuskie), z których jedna jest siedzibą wojewody, a druga marszałka województwa, taki podział należałoby również poczynić dla województwa środkowopomorskiego. Tradycja wskazuje na nadanie większemu z pary miast siedziby wojewody, predysponowany do tej roli jest zatem Koszalin, natomiast Słupskowi przypadłby Marszałkowski Urząd Wojewódzki, co byłoby adekwatne ze względu na lepsze warunki lokalowe w dawnym słupskim urzędzie wojewódzkim, a obecnej delegaturze Pomor-

skiego Urzędu Wojewódzkiego – jest to budynek bardziej nowoczesny od jego koszalińskiego odpowiednika.

Koszalin, jako ewentualne miasto wojewódzkie w województwie śródkowopomorskim, byłby predysponowany do pełnienia roli ośrodka regionalnego pod względem oferowanych usług administracyjnych, naukowych oraz w dziedzinie kultury i mediów, jak również samorządów i zrzeszeń zawodowych, gdyż posiada w tym zakresie dobrze rozwinięte przez kilkadziesiąt lat zaplecze. Słupsk natomiast w mniejszym stopniu mógłby pełnić funkcje administracyjne, podobnie jak w przypadku zrzeszeń zawodowych, aby nie dublować pozycji Koszalina, choć w kontekście wymienionych organizacji zawodowych Słupsk w 2019 r. był zdecydowanie prężniej działającym miastem niż Koszalin w zakresie obsługi lokalnej gospodarki, w tym przemysłu i działalności rzemieślniczej, co ma związek z tradycjami i dziedzictwem tego ośrodka. Dodatkowo Słupsk wyróżniał się w regionie usługami związanymi z nauką i edukacją, ochroną zdrowia oraz kulturą. Należy odnotować, na przykładzie usług związanych z ochroną zdrowia, iż dwa największe miasta regionu w 2019 r. uzupełniały się wzajemnie, co zapewniłoby optymalną obsługę mieszkańców – podczas gdy w Koszalinie siedzibę miała Poliklinika MSWiA, w Słupsku funkcjonowało Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa oraz dyspozytornia medyczna (ostatnia z wymienionych placówek znajdowała się również w Kołobrzegu). W podkoszalińskim Zegrzu Pomorskim w sezonie letnim organizowano również okresowo bazę Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, której charakter ma zostać do 2023 r. zmieniony na stały, dodatkowo wzmacniając rolę Koszalina jako ośrodka regionalnego, przy jednoczesnym braku dublowania funkcji z innym miastem Pomorza Środkowego (Jest zapowiedź utworzenia całorocznej bazy...).

Podsumowanie

W ramach przeprowadzonej procedury badawczej, otrzymane wyniki w metodzie rangowania pozwoliły na określenie predyspozycji do pełnienia funkcji stolicy regionu, w tym ewentualnego województwa śródkowopomorskiego, wskazując na największą rolę Koszalina w stosunku do pozostałych miast średniej wielkości na Pomorzu Środkowym. Warto jednak odnotować, iż w 2019 r. jego pozycja była niewiele wyższa od nieco mniejszego Słupska, co w przypadku utworzenia osobnego wydzielenia najwyższego szczebla podziału administracyjnego w Polsce dla badanego regionu wskazywałoby na wytypowanie tych dwóch miast do pełnienia funkcji jego stolic. Ujęcie dynamiczne, odnoszące się do trzech horyzontów czasowych oraz dwóch podziałów administracyjnych, pozwoliło na prześledzenie zmian w liczbie znajdujących się w miastach Pomorza Środkowego placówek – fluktuacje te były jedynie częściowo związane ze zmianami w systemach przestrzennej organizacji władzy w kraju. Jako że celem badania nie było określenie

przesłanek stojących za utworzeniem województwa środkowopomorskiego, należy dodać, iż takie działanie winno iść w parze ze zmianą założeń kształtowania organizacji i zadań administracji publicznej w przestrzeni państwa polskiego, a wyniki przedstawione w opracowaniu mogą pełnić wówczas rolę pomocniczą, wskazując na specyfikę regionu mogącego potencjalnie tworzyć niezależną jednostkę podziału administracyjnego na najwyższym szczeblu.

Spis literatury:

- BDL GUS, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Warszawa – <https://bdl.stat.gov.pl> [dostęp: 21.03.2021].
- Bocheński T., Rydzewski T., 2020, *Stolice byłych 49 województw w Polsce – wybrane zagadnienia rozwoju miast*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Gendźwiłł A., Kurniewicz A., Łukomska J., Swianiewicz P., 2016, *Wielkość gmin i powiatów a sprawność ich funkcjonowania. Hipotezy wielkoludów i liliputów*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Goliszek S., Marcińczak S., Stępiak M., Wiśniewski R., 2017, *Dostępność przestrzenna do usług publicznych w Polsce*, Prace Geograficzne, 261, IGiPZ PAN.
- Jasiulewicz M., Suszyński A., 2016, *Pomorze Środkowe – region zmarginalizowany w obecnym podziale administracyjnym*, Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych Politechniki Koszalińskiej, 2(20), s. 39-56.
- Jażewicz I., 2013, *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej, Słupsk.
- Jest zapowiedź utworzenia całorocznej bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w regionie koszalińskim – <https://gk24.pl> [dostęp: 20.07.2021].
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Załącznik do Uchwały nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (poz. 252).
- Koter M., 1999, *Za jakim modelem podziału terytorialnego Polski opowiedzieć się? Wnioski z doświadczeń przeszłości oraz wzorców europejskich*, Acta Universitatis Lodzensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica, 1, s. 7-29.
- Kulesza M., 2000, *Transformacja ustroju administracyjnego Polski (1990-2000)*, Studia Iuridica, 38, s. 79-86.
- Nowakowski M., 1984, *Kształtowanie sieci usług*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- *Obywatelski projekt ustawy o zmianie ustawy z dn. 24.07.1998 o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa* (Dz.U. 1998 nr 96 poz. 603) – <http://orka.sejm.gov.pl> [dostęp: 21.03.2021].
- Piasecki A. K., Ptak A., 2019, *Wiejska społeczność w procesie kreowania władz lokalnych* [w:] M. Halamska, M. Stanny, J. Wilkin (red.), *Ciągłość i zmiana. Sto lat rozwoju polskiej wsi*, Tom 1, Wydawnictwo Scholar, Warszawa, s. 673-697.

- Piskozub A., 1987, *Dziedzictwo polskiej przestrzeni. Geograficzno-historyczne podstawy struktur przestrzennych ziem polskich*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Podział administracyjny Polski 2019 – <http://ksng.gugik.gov.pl> [dostęp: 26.11.2019].
- Porczek M., 2020, *Uwarunkowania przebiegu granic jednostek współczesnego podziału administracyjnego Polski*, Praca doktorska, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- *Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego 1980, 1980*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Koszalinie, Koszalin.
- *Rocznik statystyczny województwa pilskiego 1980, 1980*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Pile, Piła.
- *Rocznik statystyczny województwa słupskiego 1980, 1980*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Słupsku, Słupsk .
- Rydz E., 2006, *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych w okresie transformacji systemowej na Pomorzu Środkowym*, Wydawnictwo Pomorskiej Akademii Pedagogicznej, Słupsk.
- Rydz. E., Zaleski J., 1992, *Rola i funkcje Słupska na tle sieci osadniczej Środkowego Wybrzeża*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Słupsku, Słupsk.
- Sokołowski D., 2014, *Niektóre uwarunkowania korekty podziału Polski na województwa*, Przegląd Geograficzny, 86, s. 567-590.
- Stasiak A. (red.), 1984, *Podział administracyjny kraju*, Biuletyn KPZK PAN, 158.
- Stasiak A. (red.), 1986, *Podział administracyjny kraju. Studia. Materiały. Dyskusja*, Biuletyn KPZK PAN, 128.
- Swianiewicz P., 2014, *Ocena podziału terytorialnego państwa z uwzględnieniem efektywności funkcjonowania urzędów organów jednostek samorządu terytorialnego – wnioski i rekomendacje. Raport przygotowany na zlecenie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Szreniawski J., 2002, *Wstęp do nauki administracji*, Wydawnictwo Mopol, Lublin.
- Wałachowski K., 2019, *Lokalizacja urzędów centralnych w systemie osadniczym Polski*, Studia Miejskie, 35, s. 103-112.
- Wendt J., 2000, *Dostępność komunikacyjna ośrodków władzy wojewódzkiej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, s. 183-203.
- Wendt J., 2001, *Geografia władzy w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Zaborowski Ł., 2013, *Podział kraju na województwa. Próba obiektywizacji*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Żuber E., 2010, *Województwo środkowopomorskie – dlaczego być powinno? Część I. Przesłanki historyczne i społeczne, ekonomiczne i prawne*, Wydawnictwo Feniks, Koszalin.

Załącznik

Placówka	Miasto 1	Okres działania (w latach 1979-2019)	Czy jedyna w województwie	Miasto 2	Okres działania (w latach 1979-2019)	Czy jedyna w województwie
Archiwum Państwowe	Koszalin	1979-2019	nie	-	-	-
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli	Koszalin	1979-1998	nie	-	-	-
Diecezja kościoła rzymskokatolickiego	Koszalin i Kolobrzeg	1979-2019	nie	-	-	-
Dyrekcja Rejonowa Kolei Państwowych	Ślupsk	1979-1998	nie	-	-	-
Dyspozytornia medyczna	Ślupsk	2017-2019	nie	Kolobrzeg	2012-2019	nie
Filharmonia/orkiestra symfoniczna	Koszalin	1979-2019	nie	Ślupsk	2005-2019	nie
Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego	Ślupsk	2019		jedyna w kraju		
Izba Związku Rzemiosła Polskiego	Ślupsk	1979-2019	nie	-	-	-
Lotnisko pasażerskie	Koszalin	1979-1991	nie	Ślupsk	1979-1991	nie
Naczelna Organizacja Techniczna	Koszalin	1979-2018	nie	Ślupsk	1979-2019	nie
Oddział Głównej Biblioteki Lekarskiej	Koszalin	1979-2019	tak	Ślupsk	1990-2019	tak
Oddział Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa	Koszalin	2017-2019	nie	-	-	-
Oddział Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego (KRUS)	Koszalin	1991-2019	tak	-	-	-
Oddział Państwowej Spółki Gazownictwa	Koszalin	2003-2019	nie	-	-	-
Oddział Polskiej Fundacji Przedsiębiorczości	Koszalin	1997-2019	nie	Ślupsk	1997-2019	nie
Oddział Stowarzyszenia Architektów Polskich	Łębork	1997-2019	nie	Wałcz	1997-2019	nie
Oddział Totalizatora Sportowego	Koszalin	1979-2019	nie	Ślupsk	1979-2019	nie
Oddział ZUS	Koszalin	1979-2019	nie	-	-	-
Okręg Związku Polskich Artystów Plastyków	Koszalin	2000-2019	nie	-	-	-

Okręgowa Izba Apekatrska	Koszalin	1991-2019	nie	-	-	-
Okręgowa Izba Adwokacka	Koszalin	1979-2019	nie	-	-	-
Okręgowa Izba Lekarska	Koszalin	1989-2019	nie	-	-	-
Okręgowa Izba Pielęgniarek i Położnych	Koszalin	1991-2019	nie	Slupsk	1991-2019	nie
Okręgowa Izba Radców Prawnych	Koszalin	1983-2019	nie	-	-	-
Okręgowy Inspektorat Służby Więziennej	Koszalin	1979-2019	nie	-	-	-
Okręgowy Zarząd Polskiego Związku Działkowców	Koszalin	1981-2019	nie	Slupsk	1981-2019	nie
Okręgowy Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego	Slupsk	1989-2019	tak	-	-	-
Okręgowy Związek Żeglarski	Koszalin	1979-2017	nie	Slupsk	1979-2019	nie
Placówka Doskonalenia Nauczycieli	Koszalin	2004-2019	nie	Slupsk	2005-2019	nie
Polska Żegluga Bałtycka	Kołobrzeg	1979-2019	jedyna w kraju			
Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych	Slupsk	2010-2019	tak	-	-	-
Prokuratura Okręgowa (Wojewódzka)	Koszalin	1979-2019	nie	Slupsk	1979-2019	nie
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych	Szczecinek	1979-2019	nie	-	-	-
Regionalna Izba Obradunkowa	Koszalin	1979-1998	nie	-	-	-
Regionalna Rozgłośnia Polskiego Radia	Koszalin	1979-2019	nie	-	-	-
Regionalne Centrum Kwiadawstwa i Kwioloznictwa	Slupsk	1979-2019	nie	-	-	-
Regionalny Oddział Polskiej Izby Biegłych Rewidentów	Koszalin	1993-2019	nie	-	-	-
Regionalny Oddział WOPR	Koszalin	2003-2019	nie	-	-	-
Sąd Okręgowy (Wojewódzki)	Koszalin	1979-2019	nie	Slupsk	1979-2019	nie
Szpital MSWIA (Poliklinika)	Koszalin	1979-2019	nie	-	-	-
Stowarzyszenie Rzeczoznawców Majątkowych	Koszalin	1994-2019	nie	-	-	-
Urząd Kontroli Skarbowej	Koszalin	1992-2017	nie	Slupsk	1992-2017	nie
Urząd Morski	Slupsk	1979-2019	nie	-	-	-
Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa (Inspekcji Nasiennictwa)	Koszalin	1999-2019	tak	-	-	-
Zakład Doskonalenia Zawodowego	Slupsk	1979-2019	nie	-	-	-
Zarząd Dróg Wojewódzkich	Koszalin	1999-2019	tak	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Rozwój głównych portów morskich w Polsce

Wstęp

Od 2015 r. widoczny jest intensywny rozwój polskich portów. W 2018 r. obroty ładunkowe przekroczyły 90 mln ton (*Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 2020). Od tego czasu porty utrzymują wysoką pozycję i ustabilizowały poziom przeładunków. W 2020 r. w portach w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie-Świnoujściu przeładowano ponad 103 mln ton towarów (Pandemia nie zaszkodziła portom...). Pomimo obostrzeń sanitarnych spowodowanych pandemią w pierwszej połowie 2020 r., nie przeszkodziło to polskim portom w osiągnięciu wysokiego poziomu obrotów. Szczególnie dynamicznie rozwija się obsługa transportu intermodalnego, w tym z wykorzystaniem kontenerów.

Nieustannie prowadzone inwestycje mają na celu zwiększenie potencjału przeładunkowego polskich portów. Dotyczy to między innymi poprawy dostępu kolejowego do portów w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu, modernizacji i rozbudowy falochronu północnego w Porcie Gdańsk, a także pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

Zgodnie z programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 r. (*Program rozwoju...*, 2018) kolejne inwestycje będą dotyczyły budowy nowego terminalu głębokowodnego w Świnoujściu, Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz Portu Centralnego w Gdańsku. Wykonanie tych inwestycji morskich pozwoli polskim portom na podwojenie dotychczasowych możliwości przeładunkowych oraz wejście do europejskiej czołówki.

Zakres analizy objął pięć największych polskich portów morskich – Gdańsk, Gdynię, Świnoujście, Szczecin i Police. Cztery pierwsze to porty tzw. podstawowego znaczenia dla gospodarki kraju, zaś ostatni to znacznie mniejszy port przemysłowy, funkcjonalnie powiązany ze Szczecinem i Świnoujściem¹. Badane porty położone są w dwóch obszarach metropolitalnych – gdańskim (trójmiejskim) i szczecińskim. Według klasyfikacji T. Bocheńskiego

¹ Port Police, położony przy torze wodnym Szczecin-Świnoujście, posiada specjalistyczne terminale, jego przeładunki kształtują się na poziomie 1-2 mln ton rocznie. Pomimo że administracyjnie stanowi on samodzielną jednostkę, zdaniem autorów stanowi istotną część zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.

(2019), porty Gdańsk i Gdynia należą do portów pierwszorzędnych, Szczecin i Świnoujście do drugorzędnych, a Police do trzeciorzędnych. Pozostałe małe porty pełniące funkcje handlowe zakwalifikowano jako czwartorzędne.²

Celem artykułu jest analiza obrotów i struktury ładunków w najważniejszych polskich portach oraz kierunków prowadzonych prac inwestycyjnych i przekształceń, a także wskazanie perspektyw ich rozwoju w kontekście planowanych dużych inwestycji infrastrukturalnych.

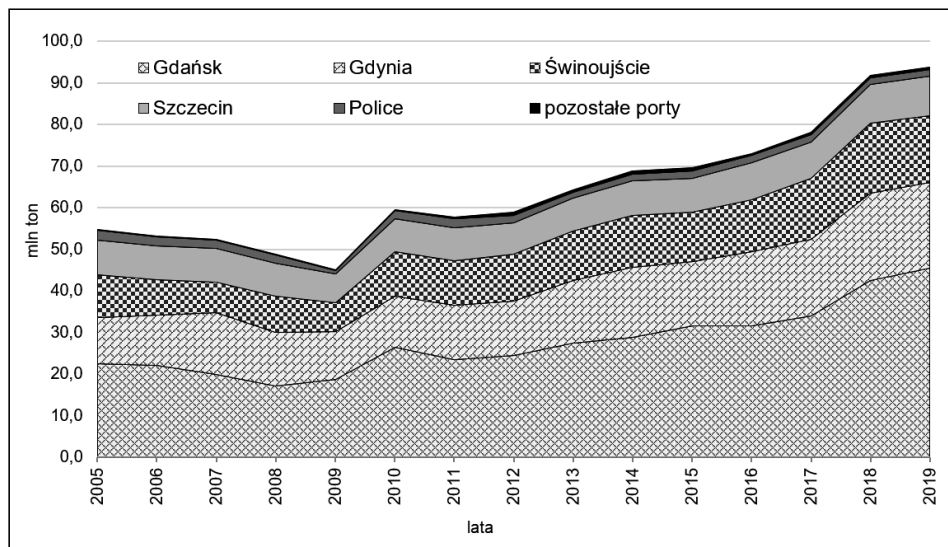
Wykonanie postawionych w pracy celów wymagało zastosowania trzech kategorii metod badawczych: analizy danych zastanych, metod analizy statystycznej oraz kwerendy zasobów internetowych. Pierwszą z nich, analizę danych zastanych, przeprowadzono z wykorzystaniem literatury przedmiotu, druga objęła dane statystyki publicznej (GUS). Posłużyły one do identyfikacji stanu gospodarki morskiej i porównania sytuacji w poszczególnych portach. Uzupełnieniem metod badawczych była kwerenda prasy branżowej (Rynek Infrastruktury, Portal Morski i Gospodarka Morska, a także dwutygodnik *Namiary na Morze i Handel*), co pozwoliło na identyfikację najnowszych tendencji rozwojowych badanych portów.

Przeładunki w portach morskich Polski w latach 2005-2019

Wzrost obrotów ładunkowych w portach morskich Polski jest wyraźnie widoczny od 2012 r. Wcześniej, od 2005 r. obroty te spadały, osiągając minimum w 2009 r. – 45,1 mln ton, co należy wiązać z apogeum ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego. Dynamika wzrostu była różna w poszczególnych portach i latach. Największy skok odnotowano w 2010 r. – o 32% i 2018 r. – o 18% (ryc. 1).

W prawie całym badanym okresie – poza latami 2007-2008 – ponad 40% obrotów ładunkowych przypadało na port Gdańsk, a jego udział wśród polskich portów w 2019 r. osiągnął 48,5%. Port w Gdyni odpowiadał za ponad 20% przeładunków, ze szczytem w 2007 r., kiedy osiągnął 28,3%. Udział portu Świnoujście pod względem obrotów ładunkowych kształtował się na poziomie 17-19%, z okresowymi spadkami poniżej 16% w latach 2006-2007 i 2009 oraz maksimum w 2012 r., kiedy osiągnął udział na poziomie 19,2%. Natomiast udział portu Szczecin spadł do 10%, a największy był w 2008 r. – 15,9%. Port w Policach odnotował spadek udziału w obrotach ładunkowych z ponad 4% do poniżej 2%. Wynikało to głównie ze stosunkowo stabilnych przeładunków, podczas gdy przeładunki ogółem poza kryzysowymi latami 2008-2009 stale rosły. Udział pozostałych portów morskich poza 2012 r. nie przekraczał 1%, zaś w najsłabszym 2008 r. wyniósł zaledwie 0,2% (ryc. 1).

² Klasyfikacją objęto porty w krajach regionu Morza Bałtyckiego przy uwzględnieniu następujących czynników: wielkość przeładunków, zakres obsługiwanych ładunków i dostęp do różnych gałęzi transportu.

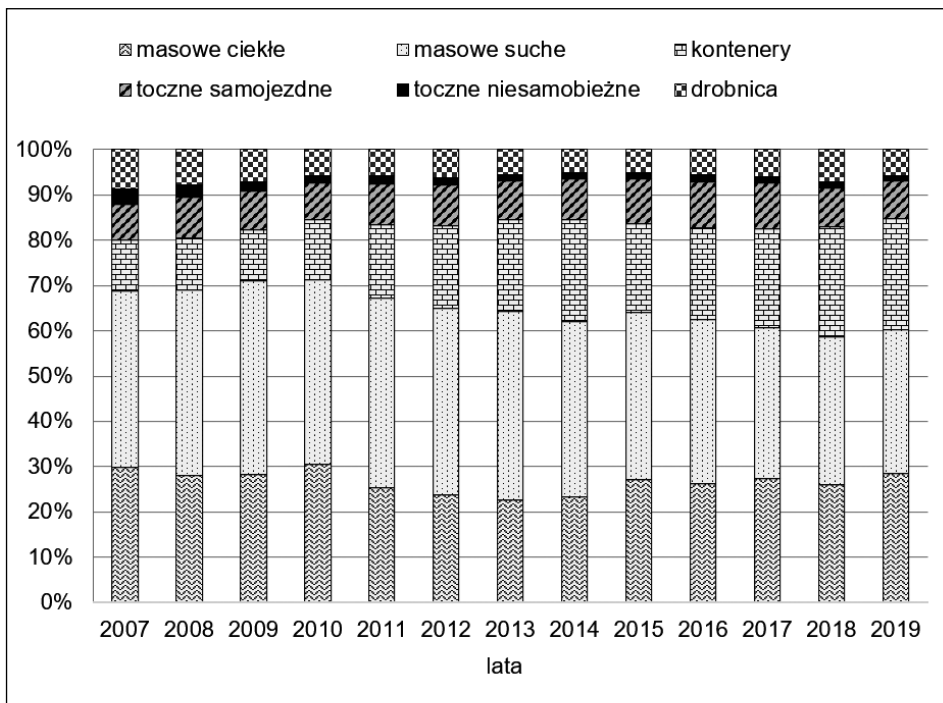


Ryc. 1. Obroty ładunkowe w portach morskich w Polsce w latach 2005-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej* z lat: 2007, 2010, 2013, 2015, 2019, 2020.

W 2018 r. obroty ładunkowe wszystkich polskich portów przekroczyły 90 mln ton. Jeszcze w 2015 r. w pierwszej dziesiątce portów bałtyckich pod względem przeładunków znajdował się jedynie Gdańsk (M. Klopott, b.d.). Kilka lat później dołączyła do tej listy także Gdynia, zaś Gdańsk w 2019 r. wspisał się na czwarte miejsce, plasując się za portami rosyjskimi (Przeładunki portów Morza Bałtyckiego...).

GUS wyodrębnia sześć podstawowych grup ładunków: masowe ciekłe, masowe suche, kontenery, toczne samobieżne, toczne niesamobieżne, drobnica. Biorąc pod uwagę łączne obroty ładunkowe portów w badanym okresie, w strukturze tej największy udział miały ładunki masowe suche – od 31% do 43%, przy czym ich udział od 2014 r. powoli spadał. Na drugim miejscu były ładunki masowe ciekłe – od 22% do 31%. Charakteryzowały się one pewnymi fluktuacjami, z maksimum w 2010 r. oraz tendencją wzrostową od 2017 r. Trzecią grupę stanowiły kontenery, których udział systematycznie wzrastał, poza niewielkimi spadkami w latach 2009 i 2015. W 2019 r. stanowiły one prawie 25% obrotów ładunkowych. Stosunkowo stabilny był udział ładunków tocznych – pomiędzy 9,5% a 11,5%. Ładunki toczne samobieżne stanowiły średnio 8,9%, z maksimum w latach 2016-2017, kiedy ich udział przekroczył 10%. Natomiast udział ładunków tocznych niesamobieżnych od 2010 r. nie przekraczał 2%. Udział drobnicy nieskonteneryzowanej w latach 2009-2019 wahał się od 5,1% do 7,1%, z minimum w 2014 r. i maksimum w latach 2009 i 2018 (ryc. 2).



Ryc. 2. Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w Polsce w latach 2007-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej* z lat: 2010, 2013, 2016, 2020.

Ogółem ładunki masowe stanowiły ok. 60% obrotów ładunkowych i przeważały w większości portów. Jedynie w Gdyni odnotowano niewielką przewagę drobnicy. Zauważyć można coraz większy udział przewozów intermodalnych, wśród których zdecydowaną większość stanowiły kontenery. Wśród towarów masowych tradycyjnie dominują surowce energetyczne – ropa naftowa i węgiel, wzrasta także znaczenie skroplonego gazu ziemnego.

W porcie Gdańsk do 2010 r. ponad połowę obrotów ładunkowych stanowiły ładunki masowe ciekłe, dopiero w 2017 r. ich udział spadł poniżej 40%. Głównym towarem w tej grupie jest ropa naftowa oraz jej przetwory – ma to związek z funkcjonowaniem w Gdańsku głębokowodnego terminalu naftowego oraz dużej rafinerii. Od 2010 r. widoczny jest dynamiczny wzrost przeładunku kontenerów związany z uruchomieniem bezpośrednich połączeń żeglugowych z portami Azji południowo-wschodniej. W sumie od powstania w Gdańsku głębokowodnego terminalu DCT udział kontenerów w obrotach ładunkowych wzrósł o 30% i od 2017 r. jest to druga grupa ładunkowa w tym porcie. Istotne miejsce zajmowały także ładunki masowe suche. Ich udział wahał się od 23,6% w 2008 r. do ponad 30% w latach 2009 i 2013. Pozostałe grupy ładunkowe miały niewielkie znaczenie. Udział ła-

dunków tocznych był największy w 2008 r. – 3,5%, natomiast od 2013 r. nie przekracza 1%. Udział drobnicy nieskonteneryzowanej od 2010 r. stanowi mniej niż 3%. W 2019 r. Gdańsk obsługiwał ponad 2/3 ładunków masowych ciekłych i kontenerów oraz ponad 1/3 ładunków masowych suchych przeładowywanych w polskich portach (tab. 1). Swoją pozycję zawdzięcza głównie posiadaniu części głębokowodnej, a także rozwiniętemu przemysłowi (T. Bocheński, 2020a). W gdańskim porcie koncentrowało się ponad 90% obrotów ropy naftowej i ponad 50% obrotów węgla i koksu przeładowywanych w polskich portach. Wysoki, ale spadający w ostatnich latach, głównie na rzecz portu w Gdyni, był także udział w obsłudze produktów rafinacji ropy naftowej.

Tab. 1. Udział portów morskich w Polsce w obrotach ładunkowych w 2019 r.

Port	Ogółem	Masowe ciekłe	Masowe suche	Kontenery	Toczne samojedne	Toczne niesamobieżne	Drobnica
Ogółem	100,0	28,6	31,7	24,6	8,4	1,1	5,7
Gdańsk	48,5	67,1	36,9	66,5	3,8	9,3	15,4
Gdynia	21,9	9,3	24,8	31,0	19,9	69,1	23,5
Świnoujście	17,0	18,0	14,9	0,1	76,3	21,3	7,9
Szczecin	10,2	5,3	16,8	2,4	0,1	0,2	49,1
Police	1,8	0,3	5,3	0,0	0,0	0,0	0,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 2020.

W porcie Gdynia na pierwszym miejscu w strukturze obrotów ładunkowych znajdowały się ładunki masowe suche, a zaraz za nimi kontenery. Masowe suche stanowiły od 32,0% w 2007 r. i 33,8% w 2018 r. do 47,5% w 2009 r. Udział kontenerów utrzymywał się na poziomie ponad 30% – poza latami 2009 i 2010, kiedy to spadł odpowiednio do 24,0 i 27,8%. Natomiast maksimum osiągnął w 2014 r. – 42,1%. Ładunki masowe ciekłe stanowiły ponad 10% poza latami 2011-2015, kiedy ich udział spadł poniżej 9% osiągając minimum w 2013 r. – 3,8%. W latach 2007-2014 udział ładunków tocznych samobieżnych kształtował się na poziomie między 7,6% a 9,0%. Maksimum odnotowano w 2015 r. – 10,4%, po czym nastąpił spadek. Udział ładunków tocznych niesamobieżnych spadał z poziomu 6,7% w 2007 r., osiągając minimum w 2014 r. – 2,7%, a następnie wzrastał i w 2019 r. przekroczył 3,5%. Trzeba jednak zaznaczyć, że port w Gdyni odpowiada za prawie 70% obrotów w zakresie tej grupy ładunkowej obsługiwanej w polskich portach. Drobnica

nieskonteneryzowana stanowiła kilka procent – minimum odnotowano w 2014 r. – 3,2%, a maksimum w 2018 r., kiedy jej udział dość gwałtownie wzrósł do 10,3%. Gdynia to najbardziej uniwersalny port, posiadający udział na poziomie 20% i więcej w obsłudze pięciu z sześciu analizowanych grup przeładowywanych we wszystkich polskich portach. Bardzo duże znaczenie miały przeładunki w ramach transportu intermodalnego. Gdynia jest też głównym portem zbożowym – w 2019 r. jej udział w obsłudze produktów rolnych wśród polskich portów wyniósł 63,3%.

W porcie Świnoujście jeszcze w 2007 r. ponad połowę stanowiły ładunki masowe suche, których znaczenie w następnych latach spadło. Na przełomie 2014 i 2015 r. ich udział zmniejszył się gwałtownie aż o 9,6%. Od tego czasu wahał się pomiędzy 26,9% a 33,0%. Istotne znaczenie miał przeładunek rudy i złomu – od ok. 50% do ponad 70% tej grupy ładunkowej w polskich portach. Wzrastała jednocześnie rola towarów masowych ciekłych, których udział w 2016 r. przekroczył 20%, a trzy lata później 30%. Niewątpliwie było to zasługą otwarcia gazoportu, który obsługuje ponad 80% ciekłego gazu przeładowywanego w polskich portach. Świnoujście to największy polski port promowy, dlatego też ładunki toczne stanowiły ponad 30% jego obrotów ładunkowych, zaś w latach 2015-2016 osiągnęły poziom ponad 47%. Port ten obsługiwał ponad 70% ładunków tocznych samobieżnych przeładowywanych w polskich portach oraz plasował się w pierwszej dziesiątce największych portów promowych na Bałtyku (M. Klopott, b.d.). Drobnica nieskonteneryzowana stanowiła kilka procent, jedynie w latach 2009 i 2015 przekroczyła odpowiednio 6,0% i 5,4%. Natomiast przeładunki kontenerów nie odgrywają tu praktycznie żadnej roli – ich udział wyniósł 0,3% w najlepszym pod tym względem 2017 r.

W Szczecinie do 2017 r. obserwowano wzrost udziału ładunków masowych ciekłych i spadek masowych suchych. Przez niemal cały badany okres ładunki masowe suche stanowiły ponad połowę, z udziałem na poziomie 64,2% w 2009 r. Od 2015 r. spadały, osiągając w latach 2017-2018 poniżej 50%, po czym nastąpiło odbicie. Stosunkowo dużym odsetkiem w strukturze charakteryzowała się drobnica nieskonteneryzowana, której udział poza 2009 r. przekraczał 20%, z maksimum w 2018 r. – 29,5%. Kontenery stanowiły średnio 6%, a w najlepszym pod tym względem 2009 r. jedynie 7%. Natomiast ładunki toczne nie miały praktycznie żadnego znaczenia.

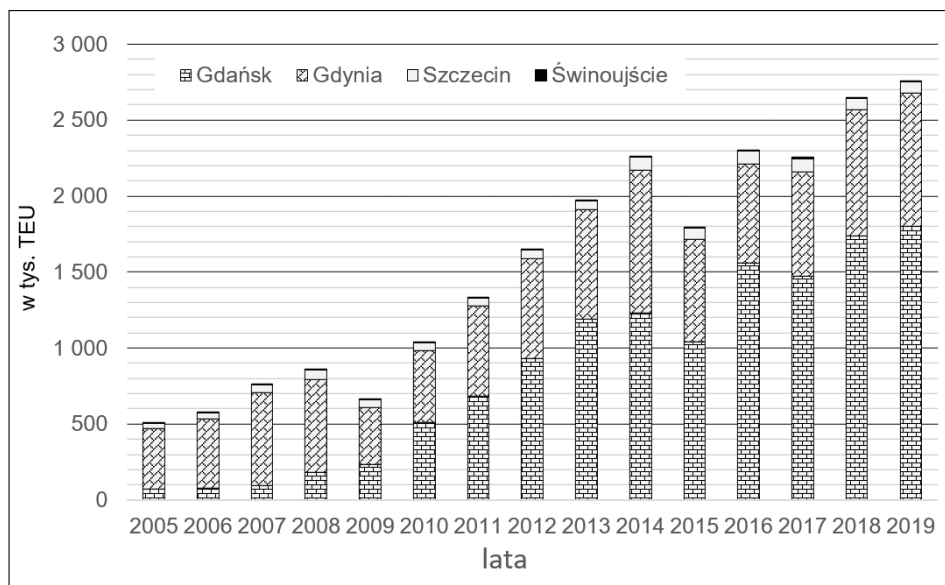
W 2019 r. Szczecin był największym polskim portem drobnicowym – obsługiwał prawie połowę tej grupy ładunkowej przeładowywanej w polskich portach (tab. 1), w tym m.in. wyroby hutnicze, w których Szczecin notował udział powyżej 50%. Specjalizacją portu są także ładunki ponadgabarytowe, bloki granitowe oraz papier i celuloza.

Police to klasyczny, niewielki port przemysłowy obsługujący głównie przeładunki surowców (fosforyty, apatyty, ruda ilmenitowa i sól potasowa) oraz nawozów, amoniaku i kwasu siarkowego (T. Bocheński, 2020a).

Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich

Współcześnie przeładunki kontenerów nabierają coraz większego znaczenia. W portach morskich w Polsce działa łącznie pięć terminali kontenerowych – w Gdyni dwa (Baltic Container Terminal – BCT i Gdynia Container Terminal – GCT), zaś w pozostałych portach po jednym. W przeszłości w Gdańsku funkcjonowały również dwa terminale, jednak Gdański Terminal Kontenerowy, położony w porcie wewnętrznym, stracił znaczenie i zaprzestał działalności na skutek rozwoju DCT (Deepwater Container Terminal) (T. Bocheński, 2020b). Do 2009 r. największym polskim portem kontenerowym była Gdynia, ale w 2010 r. liderem pod tym względem został Gdańsk. Miało to związek z uruchomieniem bezpośredniego połączenia żeglugowego z Chin do Gdańska, w którym trzy lata wcześniej powstał głębokowodny terminal kontenerowy – DCT (T. Bocheński, T. Palmowski, 2015).

Gdańsk od 2012 r. zajmuje drugie miejsce wśród portów bałtyckich pod względem przeładunku kontenerów, zaś jeśli wziąć pod uwagę przeładunki łącznie w portach Gdańsk i Gdynia to zespół tych portów byłby pod tym względem największy na Bałtyku. Natomiast dla Szczecina i Świnoujścia przeładunki kontenerów były marginalne (tab. 1, ryc. 3) – w Szczecinie osiągały poziom kilkudziesięciu tys., a w Świnoujściu kilku tys. TEU rocznie.



Ryc. 3. Przeładunki kontenerów w międzynarodowym obrocie morskim w polskich portach w latach 2005-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej* z lat: 2007, 2010, 2013, 2016, 2020.

Istotnym zagadnieniem, które powinno decydować o rozbudowie infrastruktury terminalowej jest wykorzystanie istniejących zdolności przeładunkowych. W Gdańsku w badanym okresie udział w przeładunkach kontenerów przewyższał udział w zdolnościach przeładunkowych, zaś w pozostałych portach był on niższy. Istniejące w polskich portach terminale kontenerowe posiadały jeszcze rezerwy przepustowości (tab. 2). W najmniejszym stopniu wykorzystywany był terminal w Świnoujściu, gdzie tylko w 2017 r. przekroczono poziom 10%. Ze względu na brak zainteresowania terminal ten nie funkcjonował w latach 2009-2012. Natomiast terminal w Szczecinie w najlepszym 2014 r. obłożony był w 72%. Należy zaznaczyć że terminale DCT w Gdańsku i GCT w Gdyni zostały w analizowanym okresie rozbudowane – w przypadku DCT nastąpiło podwojenie jego zdolności przeładunkowych.

Tab. 2. Wykorzystanie zdolności przeładunkowych terminali kontenerowych w portach morskich w Polsce w 2018 r.

Port	Przeładunki w 2018 r.		Roczna zdolność przeładunkowa		Poziom wykorzystania [%]
	TEU	%	TEU	%	
Ogółem	2 834 296	100,0	5 270 000	100,0	53,8
Gdańsk	1 948 974	68,8%	3 250 000	61,7	60,0
Gdynia	803 871	28,4%	1 830 000	34,7	43,9
Szczecin-Świnoujście	81 451	2,9%	190 000	3,6	42,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Terminale intermodalne w Polsce*, 2019, Biuro Logistyki PKP Cargo (materiał niepublikowany); T. Bocheński 2020b

Prognozy zakładają, że w ciągu 15-20 lat przeładunki kontenerów w polskich portach mogą osiągnąć 8 mln TEU (Mocne wejście portów...), a niektóre wskazują nawet na 9,5 mln TEU (*Kolejny kamień milowy...*, 2020).

Charakterystyka portów

Port w Gdańsku

Port Gdańsk to największy i najstarszy polski port morski i ważny międzynarodowy węzeł komunikacyjny. Usytuowany jest na skrzyżowaniu głównych szlaków handlowych prowadzących z północy na południe Europy i ze wschodu na zachód kontynentu, w środkowej części wybrzeża południowego Bałtyku. Port ten, zgodnie ze strategią Unii Europejskiej, stanowi znaczące ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego kraje skandynawskie z Europą Południowo-Wschodnią. Jego atu-

tem są bardzo dobre uwarunkowania nautyczne, w tym brak zlodzenia, co powoduje, że przez cały rok może przyjmować największe statki, jakie są w stanie wejść na Bałtyk przez Cieśniny Duńskie. Jego lokalizacja i sytuacja ekonomiczna, jak również nowoczesne terminale przeładunkowe powodują, że od kilkunastu lat Port Gdańsk regularnie sytuuje się w czołówce najdynamiczniej rozwijających się portów w basenie Morza Bałtyckiego. Uchodzi także za największy hub kontenerowy na Bałtyku i największy polski węzeł logistyczny.

W latach 70. XX w. port gdański „wyszedł” na zatokę, kiedy to zbudowano Port Północny z terminalami do przeładunku paliw płynnych i węgla. Mogły one przyjmować znacznie większe statki względem dotychczas rozwijających do Gdańska. Po 1989 r. rozpoczął się nowy okres w działalności portu gdańskiego. Sukcesem kolejnej dekady była budowa nowoczesnego terminalu przeładunku gazu LPG w Porcie Północnym, a w starej części portu utworzenie Wolnego Obszaru Celnego, powstanie terminalu kontenerowego dla żeglugi bliskiego zasięgu, kilku specjalistycznych baz przeładunkowych i Terminalu Promowego Westerplatte.

Współczesny Port Gdańsk składa się z wyraźnie wyodrębnionych dwóch obszarów o zróżnicowanych parametrach eksploatacyjnych: portu wewnętrznego usytuowanego wzdłuż Martwej Wisły i Kanału Kaszubskiego oraz portu zewnętrznego z bezpośrednim dostępem do Zatoki Gdańskiej. Obie części łączy nowoczesny, oddany do użytku w 2016 r., jedyny w Polsce podwodny tunel drogowy kategorii A. Pozwala on na swobodny transport ładunków pomiędzy częściami portu położonymi po obu stronach Martwej Wisły. Poprzez gruntownie zmodernizowaną w 2016 r. linię kolejową nr 226, w tym budowę nowego mostu nad Martwą Wisłą, sześciokrotnie zwiększyła się przepustowość kolejowa portu. Linia ta, przeznaczona wyłącznie do przewozów towarowych, służy do obsługi portu zewnętrznego oraz wschodniej (prawobrzeżnej) części portu wewnętrznego. Obecnie prowadzona jest jeszcze modernizacja stacji towarowej Gdańsk Port Północny oraz budowa nowego wiaduktu w ciągu ul. Ku Ujściu (Gdańsk Zaspas Towarowa ...).

Uruchomienie Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego (DCT) w 2007 r. i współpraca z armatorem Maersk, doprowadziły do utworzenia w Gdańsku w 2010 r. pierwszego na Bałtyku portu bazowego (hubu). DCT wyróżnia się dobrą dostępnością zarówno od strony morza, jak i lądu. Terminal posiada bardzo dobre warunki nawigacyjne i batymetryczne. W wyniku rozbudowy DCT w 2016 r. otwarto część T2, co pozwoliło na utworzenie tu największego bałtyckiego głębokowodnego portu tranzytowego. Stąd kontenery rozwożone są przy pomocy mniejszych statków feederowych do innych portów bałtyckich. Oba nabrzeża głębokowodne w DCT pozwalają na jednoczesną obsługę kilku jednostek, w tym największych statków kontenerowych świata. Dzięki temu Polska wraz z całym regionem Morza Bałtyckiego zyskała nową jakość w obsłudze połączeń oceanicznych.

Port Gdańsk łączy się z siecią dróg krajowych i europejskich poprzez trasę Sucharskiego i most wantowy im. Jana Pawła II, a dalej przez 18-kilometrową południową obwodnicę miasta, wyprowadzającą ruch tranzytowy w kierunku wschodnim i zachodnim, z ominięciem śródmieścia Gdańska. Dzięki temu połączeniu port gdański stał się multimodalnym węzłem transportowym łączącym serwisy morskie z transeuropejską siecią drogową.

Terminal kontenerowy DCT Gdańsk wyposażony jest w czterotorową bocznice kolejową, powiększaną o kolejne trzy tory w ramach programu inwestycyjnego T2B. Bocznica kolejowa w DCT o długości 750 m przyjmuje pełne składy kolejowe bez konieczności ich dzielenia. Jest ona połączona ze stacją kolejową Gdańsk Port Północny, poprzez którą łączy się z polską i europejską siecią linii kolejowych.

Wzrost przeładunków w największym polskim porcie wiąże się z inwestycjami. Do najważniejszych wykonywanych projektów inwestycyjnych prowadzonych przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, mających na celu poprawę warunków żeglugowych w porcie wewnętrznym w Gdańsku, należą modernizacja toru wodnego i rozbudowa nabrzeży. Poszerzony i pogłębiony kanał portowy umożliwi dostęp większym jednostkom i zapewni im bezpieczne warunki nawigacyjne. Rozbudowa nabrzeży prowadzi do wydłużenia linii cumowniczych i poprawy parametrów technicznych. Inwestycja ta obejmuje nabrzeża: Oliwskie, Ziółkowskiego, Obrońców Poczty Polskiej, Mew, Zbożowe, Wisłoujście, Dworzec Drzewny oraz odcinki nabrzeży: Wiślanego, Szczecińskiego, Bazy Oznakowania Nawigacyjnego (BON) o łącznej długości prawie 5 km, a także 7-kilometrowy tor wodny portu wewnętrznego. Przebudowa nabrzeża Dworzec Drzewny umożliwi nadanie mu charakteru uniwersalnego. Dzięki modernizacji toru wodnego zwiększy się dopuszczalne zanurzenie statków wchodzących do portu wewnętrznego. W kanale portowym planowana jest obsługa jednostek do 250 m długości, szerokości 35 m i zanurzeniu 10,6 m., a w Kanale Kaszubskim o długości 190 m, szerokości 25 m i zanurzeniu 9,35 m.

W porcie zewnętrznym w Gdańsku główne inwestycje skoncentrowane były na doprowadzeniu ruchu kolejowego oraz samochodowego do terminali przeładunkowych tam zlokalizowanych. Najważniejsze projekty dotyczą rozbudowy układu komunikacyjnego dojazdu do DCT, przebudowy ul. Budowniczych Portu Północnego oraz budowy parkingu dla pojazdów ciężarowych. Łącznie zbudowanych lub przebudowanych zostanie 7,2 km dróg, 10 km nowych torów i siedem obiektów inżynierskich. Przedsięwzięcie to swoim zasięgiem, poza modernizacją, obejmuje także budowę nowych obiektów, których celem jest poprawa dostępności drogowo-kolejowej do poszczególnych baz i terminali zlokalizowanych w głębokowodnej części portu. Nowy układ drogowo-kolejowy ma także stanowić zaplecze dla przyszłego Portu Centralnego, dzięki któremu przeładunki Portu Gdańsk mogą sięgnąć 100 mln ton rocznie.

Druga grupa inwestycji prowadzonych przez Urząd Morski dotyczy poprawy dostępu od strony morza, czyli budowy nowych falochronów, poszerzenia toru wodnego i powiększenia istniejących obrotnic w Porcie Północnym. Aktualnie trwają przygotowania do budowy nowego odcinka toru podejściowego poprowadzonego od wejścia wschodniego do Portu Północnego do projektowanej południowej obrotnicy portowej oraz nowego odcinka toru wewnętrznego łączącego południową obrotnicę portową z istniejącą obrotnicą DCT (Port Północny w Gdańsku...).

W bezpośrednim sąsiedztwie głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT powstało Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL). Centrum, zajmujące 110 ha, pełni nie tylko podstawowe funkcje usług magazynowania i handlingu, ale służy też reeksportowi.

Port w Gdyni

Port Gdynia to nowoczesny port uniwersalny usytuowany nad Zatoką Gdańską. Specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro. Obsługuje także ładunki masowe. Port Gdynia wykorzystuje rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe. Jest ważnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T – Bałtyk-Adriatyk.

Port posiada łatwy dostęp od strony morza. Osłonięty jest falochronem zewnętrznym o długości 2,5 km. Do portu prowadzą dwa tory wodne. Główne wejście do portu ma szerokość 150 m i głębokość 14 m. Jego powierzchnia zajmuje 973 ha, a długość nabrzeży eksploatacyjnych sięga 11,7 km (*Port Gdynia...*, 2020).

We wschodniej części portu funkcjonują terminale masowe, obsługujące takie ładunki jak zboża, pasze i nawozy. Usytuowano tu także uniwersalny terminal oferujący przeładunek towarów drobnicowych w technologii ro-ro i lo-lo, w tym ładunków skonteneryzowanych oraz masowych.

W zachodniej części portu dominują funkcje logistyczne i serwisowe. Zlokalizowano tu dwa nowoczesne terminale kontenerowe (Bałtycki Terminal Kontenerowy – BCT i Gdyniński Terminal Kontenerowy – GCT), intermodalny terminal kolejowy, centrum logistyczne oraz przemysł okołoportowy. Terminale kontenerowe działają w sieci połączeń feederowych oraz żeglugi bliskiego zasięgu, obejmujących Morze Bałtyckie i Północne oraz huby kontenerowe Europy Zachodniej. Funkcjonuje tutaj również terminal promowy. BCT od chwili jego uruchomienia w 1979 r. aż do 2009 r. był największym terminalem kontenerowym w Polsce i jednym z większych nad Bałtykiem.

Port gdyński od lat jest także najważniejszym polskim portem obsługującym statki wycieczkowe. Sprawna obsługa nawet kilku tysięcy pasażerów w czasie krótkiej wizyty statku w Gdyni stała się specjalnością tego portu (Zarząd Morskiego Portu Gdynia...).

Nowymi ładunkami składanymi i przewożonymi przez port gdyński są elementy morskich farm wiatrowych dla odbiorców z głębi lądu, a w przyszłości dla elektrowni, które będą lokalizowane w Polskich Obszarach Morskich. Port Gdynia ma do tego najlepsze parametry i zamierza zbudować terminal do obsługi morskich farm wiatrowych. Na powierzchni ponad 17 ha trwa budowa placów manewrowo-składowych dla kontenerów i elementów farm wiatrowych.

Dotychczasowy terminal promowy zlokalizowany przy Nabrzeżu Hel skim II może przyjmować promy do 175 m długości. Obsługuje połączenia pomiędzy Gdynią a Karlskroną. Od 1995 r. operatorem tej linii jest Stena Line. Pod koniec 2021 r. zakończono zasadnicze prace przy budowie nowego Publicznego Terminalu Promowego przy Nabrzeżu Polskim. W ramach tej inwestycji, rozpoczętej w 2019 r., powstał budynek terminalu, magazyn, galeria pasażerska oraz rampy ro-ro. Przebudowie poddano nabrzeże o długości 600 m, powstały place i parkingi. Oprócz tego przebudowano układ torów kolejowych i zmodernizowano układ drogowy. Pozwoli to na przyjmowanie promów pasażerskich o długości do 245 m. Nowy, publiczny terminal ma być uruchomiony w 2022 r. (Zarząd Morskiego Portu Gdynia...). Jego lokalizacja umożliwi łatwiejsze manewrowanie promami oraz skróci czas ich pobytu w porcie, a także znacznie ułatwi przybywającym na pokładach promów pasażerom dostęp do centrum Gdyni. Nowy terminal jest odpowiedzią na stale rosnący ruch pasażerski oraz wymianę handlową ze Skandynawią (Rusza budowa terminalu promowego...).

Strategia rozwoju Portu Gdynia, poza budową terminalu promowego, przewiduje kolejne etapy pogłębiania toru wodnego i akwenów wewnętrznych do głębokości 16 m, przebudowę kolejnych nabrzeży, rozbudowę terminalu paliwowego na falachronie Portu Gdynia, budowę infrastruktury do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną, a także przebudowę wejścia południowego do portu.

Wykonywane systematyczne prace mają na celu poprawę dostępu drogowego i kolejowego do terminali we wschodniej części Portu Gdynia. Przebudowa układu torowego poprawiła dostęp kolejowy do terminali zlokalizowanych przy Nabrzeżu Polskim, pozwoliła też na prowadzenie przeładunków w relacjach wagon-statek i przeładunków w systemach intermodalnych. Nastąpiło zwiększenie przepustowości układu drogowego i kolejowego. Zmniejszenie dużej liczby torów odstawczych na tzw. Międzytorzu pozwoli przeznaczyć część terenów kolejowych na nowe funkcje związane z obsługą i składowaniem ładunków. Inwestycje w latach 2011-2015 przyczyniły się do przebudowy układów drogowych i kolejowych oraz intermodalnego terminalu kolejowego w BCT. Przeprowadzona w tym samym czasie rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym podniosła efektywność przeładunku towarów transportowanych drogą morską.

Przebudowa kanału portowego przeprowadzona w latach 2009-2011 miała na celu zwiększenie dopuszczalnego zanurzenia statków oraz poprawę warunków nawigacyjnych w akwatorium portowym. Celem dalszego pogłębienia toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia jest umożliwienie zawijania tu coraz większych jednostek, o maksymalnej długości do 400 m, szerokości do 58 m i maksymalnym zanurzeniu do 15 m oraz poprawa warunków nawigacyjnych i stanu bezpieczeństwa budowli hydrotechnicznych. Bardzo ważnym zadaniem było zwiększenie średnicy obrotnicy nr 2 z 400 do 480 m. Inwestycja ta zapewnia także większe bezpieczeństwo podczas wykonywania manewrów. Nowa obrotnica, oddana do użytku w 2018 r., umożliwia zawijanie do gdyńskiego portu największych statków kontenerowych obsługujących bezpośrednie połączenia oceaniczne z Dalekim Wschodem i innymi kontynentami. Przebudowa północnej ostrogi pilotowej, przy głównym wejściu do portu, to kolejny etap w ramach projektu pogłębienia portu. Prowadzone prace polegały na poszerzeniu wejścia pomiędzy istniejącymi ostrogami ze 100 do 140 m oraz pogłębieniu pozostałego odcinka do 16 m. Równolegle do tych prac pogłębiany jest tor podejściowy do portu (T. Palmowski i M. Tarkowski, 2017).

W porcie zachodnim, w bezpośrednim sąsiedztwie obu terminali kontenerowych i terminalu promowego, funkcjonuje nowoczesne centrum logistyczne, na którego terenie dostępne są m.in. usługi magazynowe (magazyny wysokiego składowania), składowe (depot kontenerowy, place samochodowe i składowe), serwisowe i produkcyjne.

Port Gdynia rozwija także działalność logistyczną na obrzeżach Gdyni. W ramach projektu Dolina Logistyczna poszerza działalność portową o tereny gmin: Kosakowo, Rumia, Reda i Wejherowo. W przyszłości Dolina Logistyczna stanowić będzie zaplecze dla Portu Zewnętrznego, jaki ma powstać w Gdyni.

W 2019 r., dzięki wsparciu ze środków unijnych, rozpoczęto projekt, którego celem jest elektryfikacja bocznicy Intermodalnego Terminalu Kolejowego wraz z jej przebudową, budową nowego toru oraz rozjazdów na grupie przyjazdowo-odjazdowej, a także montaż nowego systemu sterowania ruchem kolejowym. Ukończenie projektu planowane jest w 2021 r. Pozwoli on na przyspieszenie transportu koleją poprzez eliminację pracy manewrowej. Kolejny projekt w zakresie rozwoju transportu intermodalnego w Porcie Gdynia obejmuje wykonanie prac na terenie stacji kolejowej Gdynia Port, które poprawią jej przepustowość, co skróci czas obsługi pociągów i zwiększy poziom bezpieczeństwa przewożonych towarów. Na terenie stacji trwa przebudowa 115 km torów oraz elektryfikacja dojazdów do bram portu. Przebudowa obejmuje także 13 km dróg, wiadukt i dwa przejazdy kolejowo-drogowe. Komunikację ułatwi m.in. budowa dwóch wiaduktów kolejowych (Węzeł kolejowy Gdynia Port...). Dzięki tym inwestycjom port gdyński będzie mógł obsługiwać dłuższe składki pociągów. Czas rozładunku

i załadunku ulegnie skróceniu od kilku do kilkudziesięciu minut. Jednocześnie wzrośnie konkurencyjność portu ze względu na zwiększoną liczbę przyjmowanych i odprawianych ładunków. Kolej zyska na atrakcyjności względem innych środków transportu.

Rosnące potoki ładunków kierowanych transportem kolejowym wymagają modernizacji linii kolejowej 201 łączącej Gdynię z Bydgoszczą i skierowania na nią części pociągów jadących do gdyńskiego portu. Za tę inwestycję odpowiada spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Pozwoli to na ominięcie przeciążonego szlaku przez Trójmiasto i Tczew oraz zapewni szybki i sprawny przewóz towarów z i do Portu Gdynia. Do dalszego rozwoju Portu Gdynia niezbędne jest utworzenie intermodalnego centrum konsolidacji oraz redystrybucji ładunków, czyli tzw. suchego portu. Utworzenie w głębi lądu terminalu przeładunkowego, który będzie w stanie przyjąć dodatkowe potoki ładunków, w połączeniu z inwestycjami wykonywanymi w porcie, zwiększy jego atrakcyjność dla operatorów logistycznych (Krok bliżej do intermodalnego terminala...). Nowy terminal intermodalny ma powstać przy stacji Bydgoszcz Emilianowo. Powołana w połowie 2020 r. spółka celowa przygotowuje projekt oraz dokumentację tego centrum (Port Gdynia w czołówce...).

Udział transportu kolejowego w przewozach do Portu Gdynia osiągnął w 2019 r. ponad 28%, a tonaż przeładowany przy udziale transportu kolejowego to 6760 tys. ton (Morawiecki: nowa infrastruktura kolejowa...). Zgodnie ze strategią rozwoju portu, do 2027 r. co najmniej 40% towarów w gdyńskim porcie obsługiwane będzie przez kolej (Port Gdynia w czołówce...). Jest to zgodne z wytycznymi Unii Europejskiej, która zakłada obsługę ponad 35% ładunków drogą kolejową do 2030 r. (*Wysoko postawiona poprzeczka* ..., 2019).

Poza kolej, dla portu bardzo ważne są dobre powiązania drogowe. W 2019 r. 9,5-kilometrowa Droga Czerwona, mająca połączyć port bezpośrednio z obwodnicą trójmiejską i autostradą A1, została włączona do systemu dróg krajowych. Oznacza to, że jej budowa zostanie sfinansowana z budżetu państwa. Droga Czerwona ma również zapewnić dostęp do projektowanej na powierzchni 260 ha Doliny Logistycznej. Niezbędna jest także przebudowa Estakady Kwiatkowskiego do pełnej nośności TEN-T i budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)³ wyprowadzającej ruch drogowy z portu.

Przytoczone działania inwestycyjne służą utrzymaniu pozycji konkurencyjnej gdyńskiego portu w regionie Morza Bałtyckiego. Przewiduje się utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i dalszy zrównoważony rozwój dotychczasowych grup ładunkowych: kontenerowej, ro-ro, w tym promo-

³ OPAT stanowi część planowanej obecnie *Via Maris* – drogi łączącej S6 z Władysławowem. Przebieg tych dróg nie pokrywa się jedynie na krótkim odcinku za Redą, gdzie OPAT miała wyprowadzać ruch w kierunku Wejherowa, zaś *Via Maris* prowadzi w kierunku Władysławowa.

wej oraz masowej. Port po dostosowaniu będzie mógł przyjmować jeszcze większe statki kontenerowe, masowe i pasażerskie zawijające na Bałtyk. Dzięki wykonywanym przedsięwzięciom infrastrukturalnym na zapleczu, w tym w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk, możliwe będzie wykorzystanie dużego potencjału rynków tranzytowych ciężących do Portu Gdynia. Plany perspektywiczne zakładają dalszy rozwój portu i powiązane są z wyjściem nowej jego części na Zatokę Gdańską.

Porty Szczecin, Świnoujście i Police

Szczecin i Świnoujście tworzą najbardziej na zachód wysunięty polski zespół portowy. Jest to kompleks portowy o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej Polski. Cennym walorem tego zespołu portów jest lokalizacja, która sytuuje go na najkrótszej drodze morskiej łączącej Skandynawię, kraje bałtyckie i Rosję z Europą Południową oraz Zachodnią. Port w Świnoujściu położony jest nad samym morzem, w ujściu rzeki Świna, natomiast port w Szczecinie usytuowany jest 68 km w głąb lądu. Lokalizacja obu portów względem siebie sprawia, że są one komplementarne. W ciągu ostatnich lat oba porty z masowych stały się portami uniwersalnymi, dzięki nowym projektom zmieniają swoje oblicze, stają się bardziej nowoczesne, przyjazne środowisku i dobrze skomunikowane z zapleczem.

Szczecin i Świnoujście to najbliższe porty morskie dla zachodniej i południowo-zachodniej Polski, skupiające takie obszary przemysłowe jak Górny Śląsk oraz rejony Wrocławia i Poznania. Nie bez znaczenia jest także bliskość wschodnich Niemiec, a zwłaszcza rejonu Berlina, położonego 140 km od Szczecina, oraz Brandenburgii i Saksonii. Od lat oba porty są dla Czech i Słowacji istotnymi morskimi portami tranzytowymi.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu dysponują dobrze rozbudowanym systemem połączeń z zapleczem. Poprzez niemieckie autostrady A11 i A20 skomunikowane są z europejskim systemem autostrad, a dzięki drodze ekspresowej S3 (E-65) z południem Polski, Czechami, Słowacją i dalej z południem Europy. Oba porty mają także dogodne połączenia kolejowe – poprzez magistralę nadodrzańską łączą się z przemysłowymi ośrodkami zachodniej i południowej Europy. Atutem tego zespołu portowego jest dostępność żeglugi śródlądowej, co ma istotne znaczenie dla rynku niemieckiego, szczególnie Berlina i Brandenburgii.

Jednym z głównych elementów tradycyjnej części portu w Świnoujściu jest terminal obsługujący suche ładunki masowe, głównie węgiel i rudę. Importowana ruda zaopatruje huty polskie oraz czeskie i słowackie. Kolejną istotną częścią portu jest terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych odbywających regularne rejsy do Szwecji. W 2015 r. w terminalu oddano do eksploatacji stanowisko promowe nr 1, które umożliwia przyjmowanie

jednostek promowych o maksymalnej długości 220 m. W Świnoujściu powstał w 2011 r. terminal Bunge, specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych, wyposażony w magazyny płaskiego składowania o łącznej pojemności 50 tys. ton.

W 2015 r. nad otwartym morzem uruchomiono terminal LNG przeznaczony do przeładunku i regazyfikacji 5 mld m³ skroplonego gazu ziemnego rocznie. Tym samym port w Świnoujściu „wyszedł” na otwarte morze i rozpoczął się nowy okres w jego rozwoju. W 2020 r. ukończono prace projektowe związane z rozbudową terminalu LNG. Ruszyła także budowa trzeciego zbiornika na gaz oraz kolejnego nabrzeża (Z. Bąbczyńska-Jelonek, 2021).

Od 2019 r. prowadzona jest inwestycja w terminalu promowym w Świnoujściu, przystosowująca go do obsługi transportu intermodalnego. Dzięki temu będzie mógł on obsłużyć większą liczbę naczep. Stanowiska promowe nr 5 i 6 (o głębokości 13 m) zostaną połączone w jedno, w rezultacie powstanie jedna linia cumownicza o długości 294 m. Umocnione będzie także dno. Rampa przeładunkowa została już przebudowana do nowych parametrów technicznych i uzyskała 35 m szerokości i 180 ton nośności, co umożliwia cumowanie większych jednostek (Terminal promowy w Świnoujściu dostosuje się...; W. Sobiecki, 2020). Na terenie terminalu prowadzona jest przebudowa istniejących oraz budowa nowych torów kolejowych na zaplecze stanowisk promowych nr 4 i 5 oraz placów manewrowo-postojowych. Niektóre z nich już zostały uruchomione, w tym parking na 278 ciężarówek. Nowy rękaw pasażerski umożliwi bezkolizyjne przemieszczanie się pieszych, natomiast budowa estakady nad stacją kolejową Świnoujście skomunikuje zaplecze z terenem terminalu (Terminal promowy w Świnoujściu zmienia...). W 2022 r. budowa terminalu zostanie ukończona. Będzie on przyjmował i obsługiwał przy zmodernizowanym nabrzeżu promy o długości do 270 m. Intermodalny terminal promowy jest częścią morskiej autostrady łączącej Świnoujście ze szwedzkimi portami Trelleborg i Ystad.

W ramach inwestycji o charakterze infrastrukturalnym wykonywanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe, do połowy 2022 r. zmodernizowanych zostanie tu 100 km torów i 84 km sieci trakcyjnych, wymienionych będzie 300 rozjazdów, przebudowanych zostanie kilkanaście przejazdów, zostaną zainstalowane nowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Rozwój korytarzy transportowych prowadzących z portu wiąże się z budową dróg ekspresowych, modernizacją linii kolejowych oraz reaktywacją żeglugi śródlądowej. Prowadzone inwestycje dotyczą wspomnianej budowy ostatnich odcinków drogi ekspresowej S3 łączącej Świnoujście z Czechami i dalej na południe Europy. W 2020 r. rozpoczęła się budowa odcinka między Świnoujściem a Troszynem. Budowany jest także odcinek z Bolkowa do granicy z Czechami. Cała trasa ma być ukończona do 2024 r. Inwestycje

dotyczą także modernizacji sieci kolejowej w obu portach oraz Nadodrzan-ki, czyli linii kolejowej CE-59 (Szczecin-Wrocław). W dalszej perspektywie ma nastąpić użegłownienie Odry na całej długości wraz z budową kanału łączącego ją z Dunajem (Terminal kontenerowy w Świnoujściu...).

Podstawowe znaczenie z punktu widzenia konkurencyjności portu w Szczecinie ma pogłębienie toru wodnego ze Świnoujścia do 12,5 m na odcinku ok. 62 km, z równoczesnym poszerzeniem do 100 m oraz m.in. przebudowa skarp brzegowych, pogłębienie i poszerzenie obrotnic dla statków. Projekt ten znacząco poprawi ofertę portów umożliwiając zawijanie większych jednostek, a w konsekwencji pozyskanie dodatkowych kontrahentów i ładunków (Szczecin i Świnoujście: 2020 rok był czasem ofensywy...). Inwestycję rozpoczęto we wrześniu 2020 r. i zgodnie z założeniami jej zakończenie powinno nastąpić do 2022 r.

Następne inwestycje w porcie szczecińskim dotyczą modernizacji nabrzeży i pogłębienia kolejnych akwenów portowych, zarówno w rejonie masowym, jak i w rejonie drobnicowym. W 2021 r. prowadzone były dwa wielkie przedsięwzięcia Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście w rejonie Basenu Kaszubskiego i Kanału Dębickiego. Prace nad poprawą dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego zostały podzielone na etapy. Pierwszy z nich dotyczy rozbiórki oraz oczyszczenia dna z 3 tys. przedmiotów ferromagnetycznych. Drugi etap stanowią prace hydrotechniczne i konstrukcyjne na nabrzeżach Dąbrowickim i Chorzowskim oraz w Basenie Noteckim. Następnie prace wykonywane będą na kolejnych odcinkach Nabrzeża Chorzowskiego i na Nabrzeżu Katowickim. Kolejny etap to prace torowe, związane z nawierzchnią drogową oraz sieciami wodno-kanalizacyjnymi i elektryczno-teletechnicznymi. Równolegle do wymienionych działań będą prowadzone prace czerpalne w akwencie Basenu Kaszubskiego oraz prace związane z wykonaniem obudowy wysp (Prace nad poprawą dostępu...).

Następstwem planowanych inwestycji będzie pogłębienie akwenów portowych, które uzyskają głębokość 12,5 m, czyli taką samą jak tor wodny Szczecin-Świnoujście. Powstaną nowe nabrzeża – Dąbrowieckie i zamykające Basen Notecki. Przebudowane zostaną na łącznej długości 1300 m dotychczasowe nabrzeża: Katowickie, Chorzowskie, Chorzowskie-Uskok i Gliwickie-Uskok. Brzegi wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska Łąka zostaną zabezpieczone obudową na łącznej długości 480 m. Przewiduje się także modernizację 5,5 km torów kolejowych. Towarzyszyć temu będzie przebudowa sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, elektroenergetycznej i teletechnicznej. Zakończenie tych prac przewiduje się na koniec 2024 r. (P. Frankowski, 2020) W październiku 2020 r. zapadły decyzje dotyczące inwestycji portowych w rejonie Kanału Dębickiego. Polega ona na modernizacji nabrzeży Czeskiego i Słowackiego o łącznej długości 985 m wraz z infrastrukturą techniczną

na bezpośrednim zapleczu nabrzeża i likwidację istniejącej rampy ro-ro. Po poszerzeniu na całej długości do 200 m i pogłębieniu do 12,5 m Kanał Dębicki i jego Nabrzeża będą dostosowane do obsługi największych statków jakie zawiną do portu w Szczecinie. Projekt obejmuje też wybudowanie Nabrzeża Norweskiego o długości 300 m. Przedłużenie istniejącego Nabrzeża Fińskiego o Nabrzeże Norweskie zwiększy do 600 m długość nabrzeży do obsługi kontenerów.

Na zapleczu Nabrzeża Fińskiego ułożone zostaną cztery tory kolejowe o długości 800 m każdy. Dwa z nich będą zelektryfikowane. Dotychczas pociągi kontenerowe przed wjazdem do portu w Szczecinie są dzielone na stacji kolejowej Szczecin Port i przy pomocy lokomotyw manewrowych kolejno wprowadzane na teren portu. Po zbudowaniu zaplanowanych odcinków torów pociągi kontenerowe będą bezpośrednio wjeżdżały do portu na Nabrzeże Fińskie (W. Sobiecki, 2020). Inwestycje związane z Kanałem Dębickim mają być ukończone w 2022 r.

Między 45 a 50 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin usytuowany jest Port Morski Police. Pod względem wielkości przeładunków jest to czwarty⁴ port w Polsce. Jego powierzchnia zajmuje 1175 ha, co sprawia, że pod tym względem nie ustępuje on portom o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Port Police składa się z czterech terminali przeładowujących towary masowe. Obsługuje on Zakłady Chemiczne Police SA należące do Grupy Azoty. Rocznie można przeładować w Policach ok. 2,5 mln ton towarów.

Geneza tego portu sięga 1970 r., kiedy uruchomiono tu port barkowy, a następnie w związku z rozbudową Zakładów Chemicznych Police w 1979 r. zapadła decyzja o budowie w tym miejscu nad Odrą terminalu morskiego. Uruchomiono go w 1993 r. Największy statek, jaki zawinął do polickiego portu, miał nośność 48 tys. DWT. Dzisiaj terminal morski to dwustanowiskowe nabrzeże o długości 415 m podzielone na stanowisko do wyładunku surowców oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police SA. Port posiada kryty magazyn (2 tys. m²) i place składowe o powierzchni 5 tys. m². Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m, co pozwala na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina.

W związku z rozpoczęciem przez Grupę Azoty jednego z największych w Europie projektów w branży chemicznej pod nazwą Polimery Police, na terenie zakładów chemicznych w Policach powstaje nowoczesny kompleks infrastrukturalny umożliwiający produkcję blisko pół miliona ton polipropylenu rocznie. Dzięki dobremu położeniu geograficznemu, zakłady w Policach poprzez własny terminal morski będą sprowadzać niezbędny do produkcji

⁴ Jeśli Szczecin-Świnoujście traktujemy jako jeden port, a piąty jeśli będziemy rozpatrywać je osobno.

gaz. W porcie prowadzone są prace hydrotechniczne, w tym pogłębienie części toru wodnego oraz budowa i montaż zbiorników na propan i etylen, które dostarczane będą statkami morskimi – gazowcami. Nowy terminal morski będzie przyjmował rocznie 500 tys. ton propanu. Całość ma być oddana do użytkowania w 2023 r. (Z. Bąbczyńska-Jelonek, 2020)

Terminal barkowy posiada trzy nabrzeża o łącznej długości 791 m i głębokości eksploatacyjnej 4,5 m. Obsługuje barki i statki o długości do 120 m i zanurzeniu do 4 m, czyli o nośniki ok. 3 tys. DWT. Przez terminal barkowy w Policach dostarczane są również ponadgabarytowe urządzenia transportowane dalej na plac budowy Polimerów (Polimery Police...).

W 1979 r. przekazano do eksploatacji terminal na rzece Gunica w Jasienicy. Długość linii cumowniczej sięga tu 220 m. Terminal usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie zakładów chemicznych służył do przeładunku kruszyw niezbędnych do ich budowy. Ze względu na znaczne pogorszenie warunków batymetrycznych, w 2015 r. podjęto działania mające na celu ich przywrócenie. Dzisiaj terminal służy do postoju jednostek śródlądowych, a prowadzące do niego drogi wodne wykorzystuje żegluga komercyjna i turystyczna. Planowane prace pogłębiarskie mają zwiększyć możliwość zawijania tu jednostek pływających – z jednego do 2,5 m zanurzenia.

Terminal Mijanka to nabrzeże o długości 286 m, długości linii cumowania 246 m i głębokości zanurzenia statków do 9,15 m, przeznaczone do przeładunku produktów płynnych. Planowana modernizacja Mijanki polega na zwiększeniu parametrów tego stanowiska (Port Morski Police...).

Police mają połączenie kolejowe za pośrednictwem linii 406 Szczecin-Trzebież Szczeciński, zaś zakłady chemiczne posiadają własną stację towarową Police Chemia. Sam port nie ma jednak własnej bocznicy. Dla dalszego rozwoju Portu Police ogromne znaczenie będzie miała budowa połączenia kolejowego, które umożliwi dojazd pociągów bezpośrednio do portu. Chodzi tu o wybudowanie nowej linii kolejowej nr 437, połączonej z liniami 406 i 431. Zakłady Chemiczne Police SA corocznie wykorzystują transport kolejowy do przewozu kilku milionów ton produktów i surowców (Budowa linii kolejowej do portu...). Trwają prace projektowe, których celem jest włączenie odgałęzienia prowadzącego ze stacji kolejowej Police do Portu Police, nowej zelektryfikowanej stacji wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz infrastrukturą bocznicową. Przyłączenie portu do sieci kolejowej umożliwi przeładunki bezpośrednio w relacji statek-wagon. Powstanie także nowy wiadukt kolejowy nad ul. Jasienicką. Obiekt zapewni sprawny przejazd pociągów, bez ograniczeń ruchu na drodze wojewódzkiej nr 114 łączącej Nowe Warpno z Tanowem (Coraz bliżej budowy...).

Szansą Portu Police są także jego powiązania z żegluga śródlądową. Ładunki obsługiwane w tym porcie morskim cechują się wysoką podatnością na transport barkowy, co podkreśla wymóg zagwarantowania dobrego dostępu do Portu Police za pośrednictwem dróg wodnych śródlądowych.

Perspektywy rozwoju portów morskich

Port Gdańsk, w celu utrzymania swojej wysokiej pozycji na rynku bałtyckim jako węzeł logistyczny, czyni starania, aby w perspektywie kilkunastu lat przygotować nowoczesną i wydajną, głębokowodną przestrzeń ze starannie zaprojektowanym, innowacyjnym zapleczem.

Optymalną koncepcją według Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA jest dalszy rozwój portu na akwenie przyległym od północnego zachodu do istniejącej głębokowodnej infrastruktury portowej. Możliwe jest tu zastosowanie, podobnie jak wcześniej w Porcie Północnym, technologii załadowania i budowy pirsów. Dodatkowym atutem lokalizacji projektowanego Portu Centralnego będzie jego położenie w pobliżu istniejącej infrastruktury drogowo-kolejowej i medialnej. Sprzyja to ograniczeniu kosztów budowy nowej infrastruktury portowej, szczególnie w zakresie dostępu od strony lądu. Budowa Portu Centralnego obejmie ok. 1400 ha wód Zatoki Gdańskiej i ok. 400 ha sztucznego lądu. Projekt zakłada 19 km nowych nabrzeży eksploatacyjnych, dziewięć terminali i 8,5 km falochronów. Wybudowane zostaną cztery obrotnice i trzy tory podejściowe.

Port Centralny będzie największą inwestycją w Porcie Gdańsk. Zakłada się, że w 2045 r. jego obroty osiągną poziom 100 mln ton. Inwestycja ta określana jest jako największy morski projekt inwestycyjny w Europie. Na jego wykonanie złoży się kilka etapów. Infrastruktura ma być gotowa w 2029 r. Etap I będzie dotyczył budowy nowych falochronów, rozpoczęcia budowy terminali: kontenerowych, pasażerskich i ro-ro oraz lokalnego centrum obsługi ruchu. Etap II obejmował będzie budowę kolejnych terminali, głównie uniwersalnych i chemicznych. W ramach tej części nastąpi zakończenie budowy falochronów oraz ukończenie mola stocznioowego. Ostatnia część budowy (etap III, który może być wykonywany równolegle z etapem II) obejmie m.in. budowę terminalu LNG. Na tym etapie planowana jest także nowa infrastruktura techniczna. Budowa pierwszego terminalu wraz z infrastrukturą towarzyszącą ma ruszyć w 2024 r. (T. Palmowski, 2019).

W obliczu coraz większej konkurencji i zwiększonego popytu na przeładunki kontenerowe inwestycje stały się koniecznością. Dwa terminale kontenerowe, terminal offshore, LNG, przestrzeń dla stoczni i statków pasażerskich – to tylko kilka z elementów Portu Centralnego, który ma powstać w Gdańsku. Port Centralny w założeniu ma znacząco zwiększyć wpływy do budżetu państwa, stworzyć nowe miejsca pracy, a także umocnić pozycję Polski na morskiej mapie gospodarczej Europy.

Ponieważ Port Gdynia jest otoczony miastem, jedyną szansą jego rozbudowy jest wyjście na wody Zatoki Gdańskiej, co pozwoli na obsługiwanie największych statków, które wpływają na Bałtyk. Nowa inwestycja spowoduje, że Port Gdynia przekształci się w port głębokowodny, pozwoli także na znaczne rozszerzenie asortymentu i możliwości przeładunkowych.

Planowana budowa głębokowodnego Portu Zewnętrznego, który powstanie na sztucznym lądzie, z wykorzystaniem istniejących nabrzeży Śląskiego i Szwedzkiego ma zwiększyć powierzchnię portu o 151 ha, a jego możliwości przeładunkowe o 2,5 mln TEU. Port Zewnętrzny będzie posiadał nabrzeża o długości 2,5 tys. m i szerokości 700 m. Będzie mógł obsługiwać największe kontenerowce wchodzące na Bałtyk. Plany nowego portu obejmują również powstanie terminalu LNG do bunkrowania statków przyplływających do Portu Gdynia oraz uruchomienie elektrowni LNG, która zapewni dostawy tego medium dla całego Portu Zewnętrznego.

Budowa Portu Zewnętrznego odbędzie się przy wsparciu rządowym. Port Gdynia zakończył w 2020 r. proces związany z inwentaryzacją akwenów oraz terenów przeznaczonych pod realizację układu drogowo-kolejowego do Portu Zewnętrznego. W nowym porcie wydzielony zostanie też teren do montażu morskich farm wiatrowych. Koniec inwestycji planowany jest na 2028 r. Dzięki budowie Portu Zewnętrznego zwiększą się zarówno jego możliwości przeładunkowe, jak i prestiż w regionie Bałtyku. Po rozbudowie Port Gdynia będzie jednym z kilku wiodących punktów przeładunkowych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Porty ujścia Odry czynią starania o pozyskanie części coraz większego strumienia kontenerów pojawiających się na Morzu Bałtyckim. Efektem tych starań jest projekt nowego głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu, do którego będą mogły zawijać największe kontenerowce oceaniczne. Terminal ten będzie mógł przeładowywać do 2 mln TEU rocznie. Przedsięwzięcie to przyczyni się do zwiększenia rangi zespołu portów Szczecin-Świnoujście w przeładunkach kontenerów w basenie Morza Bałtyckiego i wzmocni gospodarkę regionu.

Plany zakładają, że zewnętrzny, głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu wejdzie w skład zespołu terminali, który razem z istniejącym terminalem LNG oraz przyszłym terminalem uniwersalnym utworzą nowy Port Zewnętrzny i przejmą funkcje obecnego portu wewnętrznego w Świnoujściu. Ta śmiała koncepcja dobrze wpisuje się w nową wizję Świnoujścia. Port Zewnętrzny ma szansę stać się kolejnym bałtyckim hubem, co umożliwi zmianę modelu obsługi kontenerów w zespole portów Szczecin-Świnoujście z dotychczasowego systemu feederowego na hub, czyli port bazowy, do którego bezpośrednio docierają statki oceaniczne. Stąd zaś część kontenerów zabierana przez statki dowozowe docierać będzie do innych portów bałtyckich.

Głębokowodny terminal kontenerowy usytuowany w porcie zewnętrznym pozwoli na przyjmowanie największych kontenerowców, jakie mogą wchodzić na Bałtyk. Nowa infrastruktura i suprastruktura zapewnią jednoczesną obsługę dwóch dużych jednostek oceanicznych i kilku statków feederowych. Inwestycje te usprawnią łańcuch logistyczno-transportowy, wzmacniając funkcje bazowe terminalu kontenerowego i całego kompleksu

portowego (Świnoujście. Terminal kontenerowy przejmie...). Dzięki tej inwestycji zasadnicza część portu wewnętrznego zmieni swoje dotychczasowe funkcje, a uwolnione tereny staną się zapleczem dla kontenerów, parków magazynowych i firm dystrybucyjnych. Te formy działalności nie będą uciążliwe dla części uzdrowskiej Świnoujścia.

Po wykonaniu wszystkich zamierzeń inwestycyjnych, zespół portów Szczecin-Świnoujście będzie dysponował potencjałem mogącym obsłużyć trzykrotnie więcej ładunków niż obecnie, a powiązanie z ukończonym korytarzem transportowym Bałtyk-Adriatyk-Morze Śródziemne, pozwoli na swobodny przepływ przez te porty ładunków z południowej Polski, Czech i Słowacji oraz z landów wschodnioniemieckich i metropolii berlińskiej.

Podsumowanie

Porty Trójmiasta koncentrowały w badanym okresie 70% obrotów ładunkowych, zaś porty ujścia Odry – 29%. Gdańsk swoją pozycję zawdzięcza dogodnemu położeniu i posiadaniu portu głębokowodnego obsługującego największe statki wpływające na Bałtyk. Dlatego też zajmuje dominującą pozycję w zakresie trzech grup ładunkowych obsługiwanych w porcie zewnętrznym. Ponadto na port ten istotny wpływ ma duży potencjał gospodarczy samego miasta i całej konurbacji trójmiejskiej, w tym rozwinięty przemysł przyportowy.

Gdynia to nowoczesny i najbardziej uniwersalny polski port o zdywersyfikowanej strukturze ładunkowej. Podobnie jak Gdańsk również korzysta z potencjału gospodarczego samego miasta i całej konurbacji trójmiejskiej.

Świnoujście jest głównym polskim portem promowym, a od niedawna także gazowym. Rozwój portu ogranicza peryferyjne położenie względem reszty kraju oraz niewielki potencjał gospodarczy samego miasta, w tym brak rozwiniętego przemysłu. Port ten służy także do częściowego wyładunku większych statków płynących do Szczecina.

Szczecin to port w fazie stagnacji, pomimo wzrostu przeładunków w badanym okresie jego udział w obsłudze ładunków w polskich portach systematycznie malał. W strukturze ładunkowej dominowały towary masowe, ale istotną rolę odgrywała drobnica nieskonteneryzowana. Infrastruktura i suprastruktura portu wymagają znaczącej modernizacji. Zwiększenie obsługi intermodalu, w tym przede wszystkim kontenerów, utrudniają: zbyt mały potencjał gospodarczy, peryferyjne położenie i rosnąca konkurencja, w tym budowa lądowego terminalu kontenerowego w Szczecinie (T. Bocheński, 2020c).

Police są typowym portem przemysłowym, którego znaczenie wzrośnie wraz z rozbudową zakładów chemicznych. Najprawdopodobniej stanie się głównym beneficjentem pogłębienia toru wodnego do Szczecina. Jego rozwój w zakresie rozszerzenia obsługi innych podmiotów niż Grupa Azoty jest utrudniony ze względu na słabą dostępność od strony lądu. Warunkiem

koniecznym byłoby zatem otwarcie planowanej obwodnicy północno-zachodniej Szczecina, zarówno drogowej – trasa S6, jak i kolejowej z tunelami pod Odrą.

We wszystkich badanych portach prowadzone są aktualnie inwestycje, które mają zwiększyć dostęp do tychże zarówno od strony lądu, jak i morza. W położonych na samym wybrzeżu Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu planowana jest rozbudowa portów zewnętrznych wraz z terminalami kontenerowymi. Wskazuje się, że rynek kontenerowy będzie w polskich portach dynamicznie rosnąć. Czy jednak budowa aż trzech głębokowodnych portów kontenerowych w Polsce, konkurujących między sobą o status bałtyckiego hubu kontenerowego, będzie rzeczywiście korzystna dla polskiej gospodarki? Aktualnie na Bałtyku funkcjonuje jeden port węzłowy, którym jest Gdańsk.

Spis literatury:

- Bąbczyńska-Jelonek Z., 2020, *Niezagrożona inwestycja*, Namiary na Morze i Handel, 23, s.16.
- Bąbczyńska-Jelonek Z., 2021, *Gazoport w budowie*, Namiary na Morze i Handel, 01, s.13-14.
- Bocheński T., 2019, *Porty morskie w krajach nadbałtyckich* [w:] A. Cedro (red.), *Polska geografia morza. Przyrodnicze i społeczno-ekonomiczne badania morza i obszarów nadmorskich*, Volumina.pl, Szczecin, s. 125-146.
- Bocheński T., 2020a, *Industry in seaports in Poland*, Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 34(4), s. 22-37.
- Bocheński T., 2020b, *Terminale kontenerowe jako niezbędny element rozwoju transportu intermodalnego w Polsce* [w:] J. Engelhardt (red.), *Infrastruktura terminali intermodalnych w portach morskich*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 9-31.
- Bocheński T., 2020c, *Nowy terminal kontenerowy w Szczecinie – czy naprawdę jest się z czego cieszyć?*, Instytut Studiów Regionalnych, Informacje i opinie <http://www.isr.info.pl> [dostęp: 15.02.2021].
- Bocheński T., Palmowski T., 2015, *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku*, Regiony Nadmorskie 23, Uniwersytet Gdański, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Budowa linii kolejowej do portu w Policach, Inżynieria – <https://inzynieria.com> [dostęp: 23.02.2019].
- Coraz bliżej budowy stacji kolejowej Port Police, Portal Morski – <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 10.01.2021].
- Frankowski P., 2020, *Portowa zmiana jakości*, Namiary na Morze i Handel, 03, s. 7-8.
- Gdańsk Zaspą Towarową – nowa nastawnia obsługuje pociągi do portu, Rynek Kolejowy – <https://www.rynek-kolejowy.pl> [dostęp: 12.02.2021].

- Klopott M., b.d., *The Baltic Sea as a model region for green ports and maritime transport*, Baltic Port Organization, Gdynia-Tallin.
- *Kolejny kamień milowy w projekcie „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia”*, 2020, Magazyn Pomorski, 46(392), s. 36.
- Krok bliżej do intermodalnego terminala Bydgoszcz Emilianowo, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 10.01.2021].
- Mocne wejście portów ujścia Odry do gry o ładunki kontenerowe, Portal Morski – <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 30.01.2021].
- Morawiecki: Nowa infrastruktura kolejowa w Porcie Gdynia w ciągu 2,5 roku, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 10.01.2021].
- Palmowski T., 2019, *The port of Gdańsk development and position in the Baltic region* [w:] G.M. Fedorov, Ł.A. Zindariw, A.G. Drużynin (red.), *Problemy regionalnego rozwoju w naczale XXI wieku*, Izdatelstwo Bałtyjskiego Federalnego Uniwersytetu im. Immanuela Kanta, Kaliningrad, s. 270-284.
- Palmowski T., Tarkowski M., 2017, *Modernizacja infrastruktury i suprastruktury w procesie kształtowania pozycji konkurencyjnej portu morskiego - przykład Gdyni*, Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, 62, s. 293-303.
- Pandemia nie zaszkodziła portom, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 29.01.2021].
- Polimery Police zaawansowane w 40 procentach, Wirtualny Nowy Przemysł – <https://www.wnp.pl> [dostęp: 5.02.2021].
- *Port Gdynia. Jeden port, wiele możliwości*, 2020, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA
- Port Gdynia w czołówce na Bałtyku, Gospodarka Morska – <https://www.gospodarkamorska.pl> [dostęp: 14.01.2021].
- Port Morski Police – <https://www.portpolice.pl> [dostęp: 20.02.2021].
- Port Północny w Gdańsku z nowym torem podejściowym, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 10.12.2020].
- Prace nad poprawą dostępu do portu w Szczecinie, Gospodarka Morska – <https://www.gospodarkamorska.pl> [dostęp: 3.02.2021].
- *Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, 2018, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Warszawa.
- Przeładunki portów Morza Bałtyckiego w 2019 roku – umiarkowane zmiany na stabilnym rynku, Gospodarka Morska – <https://www.gospodarkamorska.pl> [dostęp: 30.01.2021].
- *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej z lat 2007-2020*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa, Szczecin.
- Rusza budowa terminalu promowego w Gdyni. To jedna z największych inwestycji w historii portu, Gazeta Wyborcza – <https://trojmiasto.wyborcza.pl> [dostęp: 22.01.2021].

- Sobiecki W., 2020, *Intermodalne promy*, Namiary na Morze i Handel, 04, s. 14-15.
- Szczecin i Świnoujście: 2020 rok był czasem ofensywy inwestycyjnej, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 5.01.2021].
- Świnoujście. Terminal kontenerowy przejmie funkcje portu wewnętrznego, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 29.01.2021].
- Terminal kontenerowy w Świnoujściu. Zrównoważony rozwój portu i miasta!, Portal Morski – <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 22.01.2021].
- Terminal promowy w Świnoujściu dostosuje się do intermodalu, Portal Morski – <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 12.01.2021].
- Terminal promowy w Świnoujściu zmienia swoje oblicze, Portal Morski – <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 25.07.2020].
- *Terminale intermodalne w Polsce*, 2019, Biuro Logistyki PKP Cargo (materiał niepublikowany).
- Węzeł kolejowy Gdynia Port zmodernizowany już w 30 procentach, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 30.12.2020].
- *Wysoko postawiona poprzeczka motywuje do działania. Jakie projekty planuje zrealizować port Gdynia w 2019 r.*, 2019, Namiary na Morze i Handel, 03, s. 15.
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia – <https://www.port.gdynia.pl/pl> [dostęp: 05.02.2021].

Małe porty morskie Polski – potencjał i perspektywy rozwoju

Wstęp

Polityka transportowa Unii Europejskiej nakierowana jest na stworzenie wydajnego i niskoemisyjnego systemu transportu. W związku z tym planuje się m.in. rozwój żeglugi bliskiego zasięgu (*Biała Księga*, 2011). Do jej obsługi niezbędna jest duża liczba portów morskich różnej wielkości, dobrze skomunikowanych z obszarami w głębi lądu. Jest to zatem szansa na rozwój małych portów. Wśród portów bałtyckich przystosowanych do przeładunku towarów ok. 80% stanowią właśnie małe porty¹. T. Bocheński (2019) zaproponował podział portów bałtyckich na cztery grupy, uwzględniając wielkość przeładunków, zakres obsługiwanych ładunków i dostęp do różnych gałęzi transportu. Do trzecio- i czwartorzędnych zaliczył 186 portów, w tym 10 w Polsce – jeden trzeciorzędny (Police) i dziewięć czwartorzędnych (Darłowo, Elbląg, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Łeba, Stepnica, Trzebież, Ustka i Władysławowo).

W Polsce w 2020 r. funkcjonowały 33 porty morskie, w tym cztery podstawowego znaczenia. Pozostałe określane są jako średnie i małe (*Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r.*) lub regionalne i lokalne (*Uchwała nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.*). Nie wszystkie te porty są przystosowane do przeładunku towarów i tym samym pełnienia funkcji portów handlowych.

W *Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.* wskazano dziewięć portów regionalnych, w tym pięć wiodących: Police, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Elbląg. Uznano, że porty te stanowią „ważne ogniwa systemu transportowego kraju” oraz że należy dążyć do ich zintegrowania z wysokiej jakości infrastrukturą drogową i kolejową. Dlatego też planowany jest ich wielofunkcyjny rozwój (*Uchwała nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.*). W literaturze polskie porty nie mające podstawowego znaczenia określa się najczęściej jako małe. Jest to dość liczna i zróżnicowana grupa

¹ T. Bocheński (2019) zidentyfikował nad Morzem Bałtyckim 233 porty przystosowane do przeładunku towarów. W grupie tej znalazły się typowe porty handlowe, a także przemysłowe i funkcjonujące poza portami duże przystanki promów morskich.

portów, którą T. Michalski (2020) podzielił na cztery podgrupy. Do pierwszej zalicza Police, do drugiej z niskimi przeładunkami – Kołobrzeg, Elbląg i Darłowo, do trzeciej te porty, w których przeładunki dokonywane są incydentalnie – Hel, Stepnicę, Trzebież, Ustkę i Władysławowo, do czwartej – pozostałe porty, w których przeładunek nie występował (T. Michalski, 2020). Trzy pierwsze grupy obejmują wyróżniane w programie rozwoju polskich portów morskich porty regionalne.

W niniejszym artykule skupiono się na drugiej i trzeciej grupie portów wskazanych przez T. Michalskiego, określonych także przez T. Bocheńskiego jako porty czwartorzędne. Zakres niniejszej analizy objął zatem osiem portów morskich określanych w programie rozwoju polskich portów jako regionalne. W badaniach pominięto Police² ponieważ port ten charakteryzował się znacznie większymi obrotami ładunkowymi, sięgającymi 1-2 mln ton rocznie i – tak jak duże porty – posiadał wyspecjalizowane terminale przeładunkowe. Większość badanych portów zlokalizowana jest na środkowym wybrzeżu – Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba i Władysławowo, dwa nad Zalewem Szczecińskim – Stepnica i Trzebież oraz jeden w regionie Zalewu Wiślanego – Elbląg. W większości zostały one skomunalizowane, ale część nadal podlega bezpośrednio Urzędowi Morskim.

Celem badań jest wskazanie potencjału oraz perspektyw dalszego rozwoju małych portów morskich w kontekście prowadzonych i planowanych inwestycji infrastrukturalnych. Ograniczono się jednak wyłącznie do funkcji handlowej tych portów – przeładunku towarów. W analizie uwzględniono charakterystykę badanych portów, w tym ich położenie i dostęp od strony morza i lądu, obroty ładunkowe w latach 2006-2019 oraz prowadzone i planowane inwestycje w samych portach i dotyczące tzw. infrastruktury dostępowej. Bardziej szczegółowo omówiono kwestie budowy nowej drogi wodnej do portu w Elblągu, przypominając długą drogę od planów do realizacji tej inwestycji. Jest to największa inwestycja w zakresie infrastruktury dostępowej do badanych portów prowadzona od początku transformacji ustrojowej.

W pracy wykorzystano kilka rodzajów metod badawczych. Analizę danych zastanych przeprowadzono z wykorzystaniem literatury przedmiotu oraz informacji publikowanych przez poszczególne porty i ich zarządców. Dane statystyki publicznej pochodzące z Głównego Urzędu Statystycznego posłużyły do identyfikacji tendencji w zakresie przeładunków i porównania sytuacji w poszczególnych portach. Uzupełnieniem była kwerenda prasy branżowej (Portal Morski i Gospodarka Morska) oraz prasy lokalnej.

² Porty podstawowego znaczenia i port Police zostały przeanalizowane w rozdziale pt. *Rozwój głównych portów morskich w Polsce* niniejszej monografii.

Charakterystyka badanych portów

Miejscowości, w których znajdują się badane porty, poza jedną, posiadają dostęp do linii kolejowej, połowa z nich do drogi krajowej, a połowa jedynie do drogi wojewódzkiej. Głębokości w badanych portach pozwalają na przyjmowanie niewielkich statków o zanurzeniu od 2 do 5 m.

Problemem badanych portów są zaniedbania inwestycyjne i utrzymaniowe dotyczące infrastruktury portowej oraz zapewniającej dostęp do tychże portów. W niektórych przypadkach powodują one spłycenia torów podejściowych i ograniczenie żeglugi. Przyczyną są niewystarczające środki na utrzymanie infrastruktury otrzymywane przez Urzędy Morskie (*Informacja o wynikach kontroli...*, 2018).

Porty środkowego wybrzeża

Poza położonym u nasady Półwyspu Helskiego Władysławowem, pozostałe porty środkowego wybrzeża zlokalizowane są u ujścia rzek: Parsęty – Kołobrzeg, Wieprzy – Darłowo, Słupi – Ustka i Łeby – Łeba.

Kołobrzeg powiązany jest z siecią dróg ekspresowych – południową obwodnicę miasta stanowi droga S6 prowadząca ze Szczecina do Koszalina, a docelowo do Gdańska. Natomiast bezpośrednio do portu prowadzi droga krajowa nr 11, która na odcinku między Kołobrzegiem a Koszalinem pokrywa się z S6, a dalej prowadzi przez Poznań na Górny Śląsk – docelowo również ma być klasy S. Do portu w Darłowie prowadzi droga krajowa nr 37 z Karwic (skrzyżowanie z DK6), do Ustki – nr 21 relacji Ustka-Słupsk-Miastko, zaś do Łeby i Władysławowa drogi wojewódzkie nr 214 Łeba-Warlubie (węzeł na A1) i 216 Reda-Hel (tab. 1). W przyszłości również do Władysławowa ma dotrzeć nowa droga krajowa określana jako *Via Maris* – łącząca Gdynię z Władysławowem.

Do wszystkich tych miast portowych prowadzą czynne linie kolejowe. Jednak poza Kołobrzegiem bocznice do portów zostały zlikwidowane. Kołobrzeg jako jedyny w tej grupie stanowi węzeł kolejowy, z którego linie wybiegają w trzech kierunkach: Koszalina, Poznania przez Szczecinek i Piłę oraz Goleniowa (gdzie łączy się ona z linią Szczecin-Świnoujście). Do pozostałych portów dochodzą kończące się tam linie prowadzące w kierunku miast położonych w głębi lądu, gdzie łączą się one z linią 202 Gdańsk-Stargard: z Darłowa do Sławna, z Ustki do Słupska, z Łeby do Lęborka. Natomiast Władysławowo położone jest na linii Reda-Hel.

Największym portem handlowym środkowego wybrzeża jest Kołobrzeg, może on jako jedyny w badanej grupie portów przyjmować statki o długości 100 m i zanurzeniu 5 m. Część handlowa portu znajduje się po wschodniej stronie rzeki, zaś część rybacka po stronie zachodniej. Pod względem wielkości przyjmowanych statków na kolejnych miejscach uplasowały się Ustka, Darłowo i Władysławowo (tab. 1).

Tab. 1. Dostęp do portów morskich środkowego wybrzeża w 2020 r.

Port	Podmiot zarządzający	Transport lądowy		Maksymalne parametry statków		
		linia kolejowa nr	droga nr	długość	szerokość	zanurzenie
Kołobrzeg	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.	402, 404	11*	100	15	5,0
Darłowo	Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.	418	37	75	12	4,0
Ustka	Zarząd Portu Morskiego w Ustce Sp. z o.o.	405	21	80	12	4,3
Łeba	Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni	229	214	50	b.d.	3,5
Władysławowo	Szkuner Sp. z o.o.	213	216	70	b.d.	4,0

* prowadzi z portu do stanowiącej obwodnicę miasta drogi S6, która na odcinku Kołobrzeg-Koszalin pokrywa się z S11.

Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Bocheński i T. Palmowski, 2015; informacje publikowane przez poszczególne porty.

W badanym okresie na terenie omawianych portów funkcjonowały niewielkie stocznie, głównie remontowe oraz zakłady działające na potrzeby obsługi rybołówstwa. W Ustce były to stocznie produkcyjne, położone poza portem i bez dostępu do nabrzeża (T. Bocheński, 2020). Porty środkowego wybrzeża odgrywają ważną rolę w obsłudze rybołówstwa, znajdują się tam centra sprzedaży ryb, chłodnie i fabryki lodu łuskowego. Największym portem rybackim na polskim wybrzeżu jest Władysławowo, następne są Kołobrzeg i Ustka.

Port Elbląg

Port w Elblągu położony jest nad rzeką Elbląg łączącą Jezioro Druzno z Zalewem Wiślanym. Rzeka ta stanowi pozostałość dawnej zatoki morskiej i, ze względu na brak spadku, charakteryzuje się zmiennym kierunkiem ruchu wody w zależności od kierunku wiatru, co zwiększa zjawisko tzw. cofki. Istotnym ograniczeniem w dostępie do portu od otwartego morza jest położenie jedynej cieśniny łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na terenie Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej. Strona rosyjska

od lat blokuje swobodną żeglugę, która możliwa jest wyłącznie dla statków pod rosyjską i polską banderą. Przepłynięcie przez Cieśninę Piławską wymaga uzyskania każdorazowej zgody administracji rosyjskiej (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015).

Port morski w Elblągu powstał razem z miastem, jednak w okresie Polski Ludowej ze względu na uwarunkowania geopolityczne został zdegradowany do roli portu śródlądowego. Port morski został reaktywowany w 1992 r. po 57 latach. Zasięg wód morskich rozszerzono wówczas o znaczną część rzeki Elbląg od jej ujścia do mostu drogowego na obwodnicy miasta (obecnie droga S7). W Elblągu zlokalizowano także delegaturę Urzędu Morskiego w Gdyni, której podlegał obszar Zalewu Wiślanego. Następnie utworzono Zarząd Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o., a potem port skomunalizowano (T. Palmowski, 2001).

Elbląg powiązany jest z siecią dróg ekspresowych – drogą S7 Gdańsk-Warszawa i jednopasmową S22 prowadzącą w kierunku Kaliningradu. Przez miasto przechodzi linia kolejowa 204 Malbork-Braniewo, od której w odległym o 12,5 km Bogaczewie odgałęzia się linia 220 do Olsztyna. Wschodnia część portu posiada boczną kolejową odchodzącą od linii 254 Elbląg-Braniewo. Obecnie port może obsługiwać statki i barki o długości do 90 m, szerokości do 16 m i zanurzeniu do 2,2 m (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015). Port elbląski powiązany jest ponadto z siecią śródlądowych dróg wodnych – międzynarodową drogą E70 łączącą m.in. Berlin, Bydgoszcz, Elbląg, Kaliningrad i Kłajpedę do Gdańska przez Szkarpawę i Martwą Wisłę oraz przez system Kanału Elbląskiego z jeziorami Pojezierza Iławskiego.

W 2006 r. w elbląskim porcie oddano do użytku nowe terminale: towarowy uniwersalny oraz pasażerski, przystosowany do obsługi promów pasażersko-samochodowych (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015). Stosunkowo dobrze rozwinięty był w mieście przemysł, a znaczna jego część ulokowana była na terenie portu, m.in. odlewnia i zakłady produkujące turbiny do elektrowni cieplnych (T. Bocheński, 2020). W 2014 r. uruchomiono w porcie odprawę weterynaryjną, a od 2018 r. funkcjonuje Placówka Kontroli Fitosanitarnej. Umożliwiło to przeładunek produktów rolnych, torfu i drewna transportowanych spoza Unii Europejskiej (Zarząd Portu Morskiego Elbląg...).

Porty Zalewu Szczecińskiego

Wśród portów położonych nad Zalewem Szczecińskim funkcje handlowe pełnią jedynie Stepnica i Trzebież. Oba porty mogą przyjmować statki o zanurzeniu do 4 m (tab. 2). Warto również wspomnieć o porcie Kamień Pomorski, położonym nad Zalewem Kamieńskim na drodze wodnej z Zalewu Szczecińskiego na Zatokę Pomorską przez rzekę Dziwną. Funkcja przeładunkowa w tym porcie zupełnie jednak zanikła na początku XXI w. (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015).

Tab. 2. Dostęp do portów morskich Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego w 2020 r.

Port	Podmiot zarządzający	Transport lądowy		Maksymalne parametry statków		
		linia kolejowa nr	droga nr	długość	szerokość	zanurzenie
Trzebież	Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie	406	114	90	20,0	4,0
Stepnica	Gmina Stepnica	-	111	115	13,5	4,0
Kamień Pomorski	Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o.	407	107	50	7,0	3,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Bocheński i T. Palmowski, 2015; informacje publikowane przez poszczególne porty; *Wykaz portów i przystani morskich...*, 2020.

Port Stepnica położony jest po wschodniej stronie Zalewu Szczecińskiego i połączony drogą wojewódzką nr 111 z Goleniowem i Wolinem. Do końca lat 90. XX w. istniała linia wąskotorowa z bocznica do portu. W 2012 r. zmodernizowano część służącą do przeładunku towarów i wybudowano rampę ro-ro (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015). Natomiast w 2019 r. pogłębiono tor podejściowy do portu i powiększono obrotnicę dla statków, dzięki temu zwiększyły się maksymalne wymiary statków, które mogą do niego wchodzić (Wyremontowano port w Stepnicy...). Stepnica to obecnie jedyny mały port w tym regionie, który zachował funkcje obsługi ładunków.

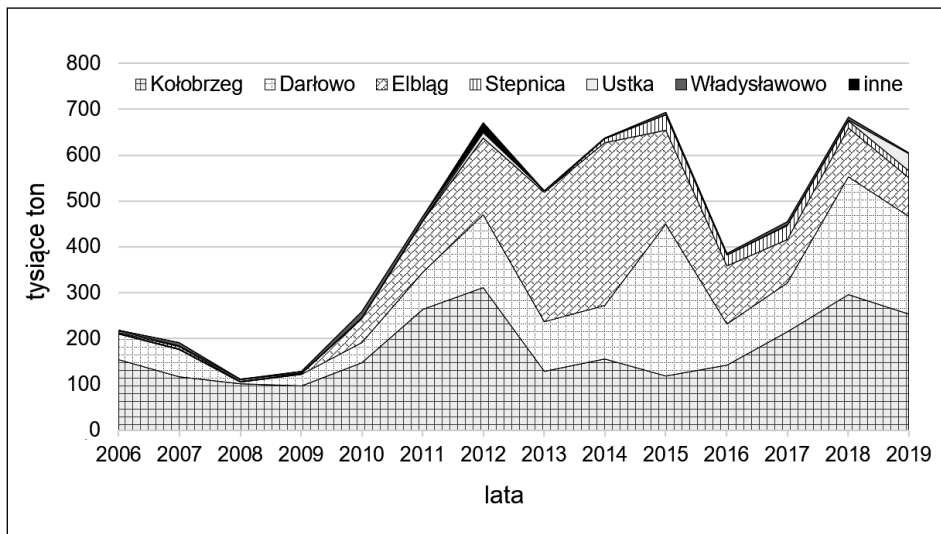
Port Trzebież położony jest na południowo-zachodnim brzegu Zalewu Szczecińskiego, w pobliżu toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Do miasta prowadzi droga wojewódzka nr 114 Police-Nowe Warpno oraz linia kolejowa 406 Szczecin-Trzebież. Dawniej do portu docierała bocznica, która jednak została rozebrana. Przeładunki w porcie dokonywane są sporadycznie – wykazywane były tylko w niektórych latach.

Przeładunki w badanych portach w latach 2006-2019

W ostatnich latach przeładunki były wykonywane regularnie w czterech portach objętych niniejszą analizą: Kołobrzegu, Darłowie, Elblągu i Stepnicy, a dodatkowo sporadycznie we Władysławowie i Uście.

Łączne obroty ładunkowe badanych portów w latach 2006-2019 oscylowały pomiędzy 100 a 700 tys. ton rocznie. Najwyższe zanotowano w 2015 r., kiedy osiągnęły 693,7 tys. ton, stanowiło to jednak tylko 1,0% obrotów ładunkowych wszystkich polskich portów. Udział wszystkich badanych portów morskich w obrotach ładunkowych był najwyższy w 2012 r., kiedy wyniósł 1,1%, zaś w najsłabszym 2008 r. – zaledwie 0,2%. Małe porty wykazywały stosunkowo duże wahania przeładunków. W latach 2010-2011 r. odnotowa-

no skokowy wzrost obrotów towarowych, odpowiednio o 100,5% i 80,9%, zaś w 2016 r. największy spadek, o 44%, w stosunku do roku poprzedniego (ryc. 1). W strukturze ładunkowej dominowały towary masowe, które w 2019 r. stanowiły około 2/3 obrotów ładunkowych.



Ryc. 1. Obroty ładunkowe w małych portach morskich w Polsce w latach 2005-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej* z lat: 2007, 2010, 2013, 2015, 2019, 2020.

Spadek obrotów portów regionalnych przy jednoczesnym dynamicznym wzroście obrotów w największych portach, tj. Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu, związany był ze zmianami gospodarczymi oraz postępującą konteneryzacją w transporcie (T. Michalski, 2020).

Największą stabilnością wykazywał się port Kołobrzeg, którego obroty wahały się w analizowanym okresie pomiędzy 102 tys. a 312 tys. ton. Do 2011 r. ponad połowa obrotów badanych portów przypadała właśnie na Kołobrzeg. Największy udział tego portu w badanej grupie (91,3%) odnotowano w 2008 r., kiedy przeładunki w małych portach były najniższe, zaś najmniejszy w 2015 r. – 17,1%. W strukturze ładunkowej dominowały towary masowe suche, stanowiące od niecałych 50% w 2015 r. do prawie 80% w 2011 r., dalej drobnica – od 15,7% w 2012 r. do 48,5% w 2009 r. oraz masowe ciekłe z maksimum w latach 2010 i 2012 – odpowiednio 10,5% i 8,5% (*Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej* z lat 2007-2020). W porcie obsługiwano m.in.: pellet, drewno, kruszywo i nawozy (*Master plan...*, 2019).

Obroty portu Elbląg w 2014 r. osiągnęły 355,2 tys. ton, co stanowiło 55,8% obrotów wszystkich badanych portów. Był to jeden z najlepszych wyników tego portu od czasu jego otwarcia na początku lat 90. XX w. Warto wspo-

mniej, że rekord padł w 1997 r., kiedy przeładunki w Elblągu przekroczyły 640 tys. ton i był to najlepszy wynik w badanej grupie portów od 1990 r. (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015). Natomiast najmniejsze obroty odnotowano w latach 2006-2009 – poniżej 2 tys. ton rocznie, co było spowodowane wstrzymaniem żeglugi do Kaliningradu. Ze względu na utrudniony dostęp elbląskiego portu do otwartego morza głównym czynnikiem decydującym o wielkości obrotów tego portu są aktualne relacje polsko-rosyjskie i wymiana handlowa z Rosją. Port w Elblągu obsługuje ładunki masowe suche, tj. węgiel i zboże oraz drobnicę, m.in. materiały budowlane. W analizowanym okresie w strukturze obrotów ładunkowych towary masowe dominowały w 2010 r. i od 2015 r. – z maksimum w 2018 r. (68,3%), zaś drobnica do 2009 r. i w latach 2011-2014, z maksimum w 2013 r. (79,1%) (*Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej z lat 2007-2020*).

Port Darłowo, podobnie jak Elbląg, najmniejsze przeładunki odnotował w 2008 r. – jedynie 3 tys. ton. Natomiast największe w 2015 r., kiedy obroty sięgnęły 331,8 tys. ton, co stanowiło 47,8% obrotów całej badanej grupy portów. W strukturze ładunkowej do 2017 r. zdecydowanie dominowały towary masowe suche, które jedynie w latach 2013, 2016 i 2017 spadły nieznacznie poniżej 90%. Natomiast w 2018 r. stanowiły one niespełna 60%, a w kolejnym roku osiągnęły 67%. Drugą grupą ładunkową była drobnica (*Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej z lat 2007-2020*).

W porcie Stepnica w latach 2009-2013 obroty ładunkowe były minimalne i nie wykazano ich w statystykach GUS. Wzrost nastąpił w 2014 r., w latach 2015 i 2017 przeładunki przekroczyły 30 tys. ton., aby w następnych latach spaść do około 16 tys. ton rocznie (*Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej z lat 2007-2020*). Port ten obsługiwał wyłącznie towary masowe suche, tj. zboże.

Port Ustka do 2014 r. przeładowywał po kilka tys. ton rocznie, jedynie w 2012 r. obroty wzrosły do 12,4 tys. ton. W latach 2015-2018 obroty ładunkowe nie przekraczały 1 tys. ton, natomiast w 2019 r. osiągnęły 37,3 tys. ton i był to najlepszy wynik od początku lat 90. XX w. Przez większość badanego okresu w porcie przeładowywano wyłącznie drobnicę. Jedynie w 2013 r. jej udział spadł do 52%, w latach 2012 i 2018 stanowiła mniejszość, zaś w 2019 r. nie wystąpiła. W latach 2012-2013 i 2019 znaczenia nabrał przeładunek towarów masowych, zaś w 2018 r. obsługiwano ładunki toczne niesamobieżne (*Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej z lat 2007-2020*). Rekordowe przeładunki w 2019 r. związane były z transportem kruszyw (Rekordowe przeładunki...).

We Władysławowie największe obroty ładunkowe odnotowano w 2010 r. – 13,1 tys. ton (*Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej z lat 2007-2020*). Przeładowywano tam wyłącznie towary masowe ciekłe, a dokładnie paliwa ropopochodne służące do bunkrowania statków i łodzi.

GUS nie publikował statystyki przeładunków dla pozostałych małych portów w całym badanym okresie. Należy jednak zauważyć, że były one nie-

wielkie i sporadyczne. Obroty ładunkowe były w nich największe w 2012 r., kiedy osiągnęły łącznie 18,9 tys. ton., zaś w pozostałych badanych latach, poza 2015 i 2019, nie przekraczały 150 ton rocznie. W porcie Łeba przeładunki całkowicie zanikły, zaś w Trzebieży odnotowano je tylko w latach 2012 i 2015.

Porty Kołobrzeg, Darłowo i Stepnica obsługiwały przeładunek zboża, które w ostatnich latach pojawiło się również w porcie Elbląg. Ważnym towarem przeładowywanym w Kołobrzegu i Darłowie było ponadto drewno, choć jego przeładunki nie występowały corocznie (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015). Istotne znaczenie w portach środkowego wybrzeża miał także wyładunek ryb, np. w 2016 r. w samym Kołobrzegu przekroczył on 40 tys. ton (*Master plan...*, 2019).

Perspektywy rozwoju regionalnych portów morskich

Porty środkowego wybrzeża

W porcie Kołobrzeg zaplanowano dalszą modernizację części rybackiej oraz budowę terminalu promowego (*Master plan...*, 2019). Rozwój portu jest ograniczony po wschodniej stronie rzeki przez zabudowę miejską, a po stronie zachodniej przez tereny wojskowe, w tym basen Marynarki Wojennej. Należy również nadmienić, że bocznica do zachodniej części portu została rozebrana, a teren zagospodarowany na inne cele – parking dla autobusów i ścieżkę rowerową (Open street map...).

Darłowo posiada dużą rezerwę terenu pod rozwój funkcji przeładunkowych i przemysłowych, zlokalizowaną po zachodniej stronie rzeki, pomiędzy dwiema częściami portu. Mogłoby tam powstać np. zaplecze budowy farm wiatrowych na polskich obszarach morskich, w tym place składowe elementów konstrukcyjnych (T. Bocheński i T. Palmowski, 2015; Open street map...). Rozważana była także rozbudowa portu bezpośrednio nad morzem, przy ujściu rzeki. Wstępna koncepcja zakłada budowę nowego falochronu zachodniego wraz z nabrzeżem i stanowiskiem promowym. Koncepcja taka była przedmiotem konkursu urbanistycznego na Politechnice Gdańskiej (Ciekawe koncepcje przebudowy...).

W Uście zaplanowano rozbudowę portu bezpośrednio nad morzem, poprzez budowę nowego falochronu zachodniego osłaniającego ujście rzeki wraz z nabrzeżem przeładunkowym. Powstać ma także obrotnica dla statków o średnicy 200 m. Inwestycja ma być zakończona w 2023 r. Nowa część portu charakteryzować się będzie dobrym dostępem zarówno od strony morza (możliwość obsługi większych statków), jak i od strony lądu dzięki połączeniu bezpośrednio z drogą krajową nr 21 oraz poprzez odbudowaną i doprowadzoną do nowego nabrzeża bocznice kolejową (Przebudowa portu...). Rozwojowi portu w Uście może sprzyjać sąsiedztwo dużego miasta jakim jest Słupsk oraz funkcjonowanie rozwijającej się strefy przemysłowej położonej na wylocie ze Słupska w kierunku Ustki – potencjalnie zlokalizowane tam zakłady mogłyby w przyszłości korzystać z portu.

Istotnym impulsem rozwojowym dla portów w Darłowie i Ustce jest planowana budowa farm wiatrowych na polskich obszarach morskich. Porty te, ze względu na swoje położenie, mogłyby obsługiwać budowę, a następnie służyć jako bazy dla obsługi serwisowej.

We Władysławowie planowany jest rozwój funkcji przeładunkowo-składowej oraz obsługi offshore (platformy wiertnicze i farmy wiatrowe). W tym celu ma powstać nowa wschodnia część portu, gdzie znajdzie się obszerny plac składowy z doprowadzoną boczną koleją. Dzięki temu strefa przeładunkowo-składowa zostanie oddzielona od rybackiej i turystycznej części portu. Port ma zostać dostosowany dla statków o długości do 150 m i zanurzeniu 7 m. Istotnym elementem inwestycji będzie przedłużenie falochronu północnego, który stanowi osłonę wejścia do portu przed zapiaszczaniem toru podejściowego (G. Radtke i W. Wawrzonkoski, 2019). Rozwojowi portu pomoże również budowa nowej drogi krajowej łączącej Władysławowo z Trójmiastem i drogą S6.

Kołobrzeg, Ustka i Łeba posiadają status uzdrowisk, co w pewnym stopniu ogranicza możliwości rozwoju przemysłu oraz funkcji przeładunkowej w działających tam portach.

Port w Elblągu i kanał przez Mierzę Wiślaną

Port w Elblągu stanie się w pełni portem morskim, gdy powstanie nowa droga wodna łącząca go z Zatoką Gdańską poprzez kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną. Jest to jedyna możliwość zapewnienia nieskrępowanej żeglugi jednostkom wszystkich bander z zatoki na Zalew Wiślany. Kanał stworzy też warunki do współpracy portu w Elblągu z portami Trójmiasta i jest szansą na rozwój gospodarczy całego regionu Zalewu Wiślanego³.

Warto przypomnieć w tym miejscu historię planów budowy kanału, a tym samym stworzenia nowej drogi wodnej łączącej port w Elblągu z Zatoką Gdańską. Pomysły takie pojawiały się kilkakrotnie w historii portu,

³ Budowa nowej drogi wodnej z Zatoki Gdańskiej na Zalew Wiślany ma istotne znaczenie dla rozwoju usług, w tym logistycznych i turystyki oraz przemysłu. Wskazuje się trzy główne przesłanki tej inwestycji (*Prognoza oddziaływania na środowisko...*, 2015), które można podsumować następująco:

- istotny impuls dla rozwoju gospodarczego, który spowoduje zwiększenie dochodów państwa i samorządu oraz możliwości zatrudnienia dla lokalnej społeczności – poprawa sytuacji na rynku pracy;
- nowe połączenie paneuropejskich dróg wodnych śródlądowych (E-70) z morskimi (E-60) oraz korytarzem drogowym TEN-T-IA, z pominięciem terytorium Federacji Rosyjskiej (obecnie rolę węzła tych szlaków pełni Kaliningrad), które usprawni swobodny przepływ towarów i osób;
- znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego Polski poprzez stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji oraz wzmocnienie ochrony granicy zewnętrznej Unii Europejskiej na Zalewie Wiślanym – m.in. możliwe będzie wpływanie na wody zalewu jednostek Straży Granicznej.

po raz pierwszy zaraz po 1945 r. (T. Palmowski, 2001). Natomiast obecna inwestycja oparta jest na koncepcji, która powstała na początku lat 90. XX w., kiedy nastąpiła reaktywacja portu morskiego w Elblągu. W latach 1994-1995 w ramach projektu badawczego „Opracowanie podstaw procesu aktywizacji regionu elbląskiego w aspekcie transportu morsko-rzecznego, rekreacji i rybołówstwa” pod kierunkiem prof. dr inż. Tadeusza Jednorała przygotowano analizę wariantów lokalizacji, koncepcję i wstępną ocenę oddziaływania na środowisko kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną (B. Bańkowska, J. Bocheński, T. Parteka, 1996). Następnie zbadany został wpływ inwestycji na rozwój gospodarczy regionu i portu w Elblągu (K. Luks, B. Szwanowska, S. Szwanowski, 1995; T. Jednorąg, 1997). Przygotowanie pełnej dokumentacji, zwłaszcza w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego, wymagało czasu i dokonania uzgodnień z wieloma instytucjami. Przed ukończeniem tych prac, z początkiem 1999 r. weszła w życie reforma administracyjna kraju i Zalew Wiślany został podzielony pomiędzy dwa województwa. Sytuacja ta spowodowała konieczność przeprowadzenia nowych procedur i utrudniła realizację inwestycji, gdyż władze województwa pomorskiego, w którego skład weszła cała Mierzeja Wiślana, nie były zainteresowane budową kanału. Wynikało to przede wszystkim z faktu, że głównym beneficjentem inwestycji miał być położony w sąsiednim województwie port w Elblągu. Jednocześnie za inwestycją opowiadały się władze gminy Sztutowo, na terenie której kanał miał być zlokalizowany, zaś przeciw – władze Krynicy Morskiej. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej obszar Zalewu Wiślanego i Mierzei Wiślanej został objęty siecią Natura 2000 jako specjalny obszar ochrony siedlisk. Opracowywano też kolejne dokumenty (np. *Znaczenie budowy kanału...*, 2006), a w 2007 r. powstało studium wykonalności kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Inwestycja stała się przedmiotem politycznych sporów na poziomie krajowym, co spowodowało opóźnienie dalszych prac, jednak mimo to toczyły się one dalej. W 2014 r. powstał projekt programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (*Raport ewaluacyjny...*, 2014), poprzedzony wykonaną w 2012 r. prognozą oddziaływania na środowisko (M. Przewoźniak i in., 2012). Następnie zaktualizowano studium wykonalności oraz sprawdzono, czy inwestycja spełnia przesłanki zezwalające na realizację w sytuacji ingerencji w obszary Natura 2000 – tzw. test IROPI⁴ (M. Behnke (red.), 2013). W 2015 r. opublikowano ostateczną prognozę oddziaływania na środowisko (*Prognoza oddziaływania na środowisko...*, 2015), zaś w 2016 r. Urząd Morski ogłosił przetarg na projekt techniczny (Przekop Mierzei Wiślanej...). Natomiast w 2017 r. przyjęto ustawę o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską

⁴ *Imperative reasons for overriding public interest* (ang.) – konieczne względy nadzędnego interesu publicznego.

i dokonano ostatecznego wyboru lokalizacji w miejscowości Nowy Świat (*Ustawa z dnia 24 lutego 2017 r.*). W następnym roku wydana została decyzja środowiskowa, a w 2019 r. rozpoczęto budowę. Zastrzeżenia do inwestycji dotyczyły bilansu korzyści i strat spowodowanych inwestycją i funkcjonowaniem kanału. Wskazywano na negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000. Jednocześnie podważana była kwalifikacja korzyści z tej inwestycji jako nadrzędnego interesu publicznego. Do tego doszły jeszcze kwestie formalne, ponieważ rząd chcąc przyspieszyć rozpoczęcie budowy złamał przyjęte procedury i prace rozpoczęły się przed wydaniem ostatecznej decyzji środowiskowej⁵. Inwestycja budzi obawy ekologów, a w tle toczy się polityczny spór pomiędzy partią rządzącą a opozycją parlamentarną. W pierwotnej, nieopublikowanej wersji prognozy oddziaływania na środowisko programu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan y z Zatoką Gdańską zarekomendowano nawet odstąpienie od realizacji tej inwestycji (M. Przewoźniak 2015).

Inwestycja związana z drogą wodną do portu w Elblągu to nie tylko kanał przez mierzeję, ale także pogłębienie toru wodnego na Zalewie Wiślanym i rzeki Elbląg. Ze względu na niewielką szerokość rzeki, uniemożliwiającą żeglugę większym jednostkom jednocześnie w dwóch kierunkach, wskazane jest wybudowanie zatok i powstanie mijanek. Nowa, krótsza i głębsza droga wodna na Bałtyk, umożliwi obsługę w elbląskim porcie statków o długości do 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu do 4 m. Dzięki znacznemu potencjałowi samego miasta, można zakładać, że przeładunki wzrosną do około 3 mln ton rocznie. Już teraz potencjał portu Elbląg szacowany jest na 1,5 mln ton rocznie (A. Salomon, 2018). Warto dodać, że w północnej części portu istnieją rezerwy terenowe pod jego rozbudowę. Tam też po wschodniej stronie rzeki planowana jest budowa nowego terminalu towarowego wraz z boczną koleją, który istotnie zwiększy możliwości przeładunkowe portu. Modernizacja portu powinna pociągnąć za sobą rozwój różnego rodzaju usług logistycznych i przemysłu. Zlokalizowane w porcie zakłady będą mogły w większym stopniu wykorzystać transport wodny do przewozu ładunków wielkogabarytowych.

Małe porty Zalewu Szczecińskiego

Wśród portów Zalewu Szczecińskiego potencjał do rozwoju funkcji przeładunkowej posiada jedynie Stepnica. Port ten mógłby być wykorzystywany

⁵ Samorząd województwa pomorskiego oraz organizacja Eko-Unia złożyły odwołania od wydanej w 2018 r. przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Olsztynie decyzji środowiskowej. Sprawa trafiła do generalnej dyrekcji, która kilkakrotnie przesuwiała termin jej rozstrzygnięcia. Decyzja ta określa warunki realizacji inwestycji. Ponieważ RDOŚ w Olsztynie wydała decyzję z rygorem natychmiastowego wykonania rozpoczęto prace w terenie nie czekając na ostateczne rozstrzygnięcie odwołania (GDOŚ: pozytywna decyzja w sprawie...).

przez zakłady zlokalizowane na terenie oddalonego o 22 km Goleniowskiego Parku Przemysłowego. Produkowane są tam m.in. elementy turbin wiatrowych, które można by ekspediować ze Stepnicy drogą morską.

Podsumowanie

Małe porty morskie stanowią istotną grupę wśród portów bałtyckich, w tym portów polskich. Planowany rozwój żeglugi bliskiego zasięgu stwarza szansę na znaczne wzmocnienie ich roli.

W badanej grupie portów największymi obrotami ładunkowymi charakteryzowały się Kołobrzeg, Darłowo i Elbląg, w różnej kolejności w poszczególnych latach. Kołobrzeg i Elbląg są jednocześnie najlepiej skomunikowane z zapleczem – posiadają dostęp do sieci dróg ekspresowych, ważnych linii kolejowych, a do portów dochodzą bocznic kolejowe. Natomiast największe rezerwy terenowe pod rozbudowę portów i rozwój funkcji przeładunkowo-składowej posiadają Elbląg i Darłowo. Rozwój portu w Kołobrzegu jest ograniczony przez brak wolnych terenów, a częściowo także uzdrowiskowy charakter miasta. Podobna sytuacja występuje w Ustce, jednak tam możliwe jest wyjście w morze. Planowana budowa nowej części portu Ustka przywróci mu znaczenie jako portu handlowego. Nie bez znaczenia w tym przypadku jest także niewielka odległość od 90-tysięcznego Słupska. Również w Darłowie myśłano o wyjściu portu w morze. Porty w Darłowie, Ustce i Władysławowie mają szansę stać się zapleczem dla budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych, a w przypadku Władysławowa także platform wydobywczych ropy i gazu. Największy potencjał rozwojowy wśród badanych portów, w kontekście prowadzonych inwestycji oraz potencjału społeczno-gospodarczego samego miasta, ma port w Elblągu. Po otwarciu nowej drogi wodnej łączącej Elbląg z Zatoką Gdańską, stanie się on w pełni portem morskim i będzie mógł obsługiwać żeglugę bałtycką. Realna jest także współpraca z terminalami w portach w Gdańsku i Gdyni w zakresie uruchomienia stałego połączenia feederowego.

Spis literatury:

- Bańkowska B., Bocheński J., Parteka T., 1996, *Badanie możliwości i uwarunkowań aktywizacji przestrzeni turystycznej Zalewu Wiślanego w warunkach tworzenia regionalnego systemu ekorozwoju*, Ekoregion Zalewu Wiślanego, 3, Fundacja Ecobaltic, Gdańsk.
- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, 2011, Komisja Europejska, Bruksela.
- Behnke M. (red.), 2013, *Aktualizacja studium wykonalności oraz wykonanie testu IROPI dla programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską”*, Gdynia.

- Bocheński T., 2019, *Porty morskie w krajach nadbałtyckich* [w:] A. Cedro (red.), *Polska geografia morza. Przyrodnicze i społeczno-ekonomiczne badania morza i obszarów nadmorskich*, Volumina.pl, Szczecin, s. 125-146.
- Bocheński T., 2020, *Industry in seaports in Poland*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 34(4), s. 22-37.
- Bocheński T., Palmowski T., 2015, *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku*, *Regiony Nadmorskie* 23, Uniwersytet Gdański, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Ciekawe koncepcje przebudowy portu morskiego w Darłowie, Darłowo Nasze Miasto – <https://darlowo.naszemiasto.pl> [dostęp: 19.02.2021].
- GDOŚ: pozytywna decyzja w sprawie przekopu Mierzei utrzymana, Rynek Infrastruktury – <https://www.rynekinfrastruktury.pl> [dostęp: 19.02.2021].
- *Informacja o wynikach kontroli: rozwój średnich i małych portów morskich*, 2018, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku, Gdańsk.
- Jednorat T., 1997, *Wpływ prac badawczo-rozwojowych na pobudzenie aktywności społeczno-gospodarczej w województwie elbląskim oraz zrównoważony rozwój regionu elbląskiego*, *Inżynieria Morska i Geotechnika*, 5, s. 287-295.
- Luks K., Szwanowska B., Szwanowski S., 1995, *Prognoza rozwoju funkcji gospodarczych portu Elbląg oraz portów i przystani Zalewu Wiślanego*, Instytut Morski, Gdańsk.
- *Master plan Portu Morskiego Kołobrzeg*, 2019, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg.
- Michalski T., 2020, *Czy mamy do czynienia z regresem małych polskich portów i przystani morskich?*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(5), s. 61-72.
- Open street map – <https://www.openstreetmap.org> [dostęp: 1.03.2021].
- Palmowski T., 2001, *Port elbląski dawniej i współcześnie* [w:] T. Lijewski, J. Kitowski (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 7, Warszawa-Rzeszów, s. 169-188.
- *Prognoza oddziaływania na środowisko programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*, 2015, Urząd Morski w Gdyni, Gdynia.
- *Przebudowa portu w Ustce*, Miasto Ustka – <https://www.ustka.pl> [dostęp: 1.03.2021].
- *Przekop Mierzei Wiślanej już wkrótce?* Urząd Morski w Gdyni zamawia projekt, *Gospodarka Morska* – <https://www.gospodarkamorska.pl> [dostęp: 19.02.2021].
- Przewoźniak M., Burzyńska A., Chmara R., Cieśliński R., Goc M., Janas U., Kowalski Ł., Kozłowski J., Kozłowski K., Kruk M., Kulik M., Narwojsz A., Lewandowski A., Mokwa T., Przewoźniak K., Sawon E., Skaja M., Szmytkiewicz M., Winiarski A., Zarzycki T., Zieliński S., 2012, *Prognoza*

oddziaływania na środowisko programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, Gdańsk.

- Przewoźniak M., 2015, *Stanowisko Polskiego Klubu Ekologicznego w sprawie programu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, Gdańsk.*
- Radtke G., Wawrzonkoski W., 2019, *Koncepcja rozwoju portu Władysławowo*, Szkuner Sp. z o.o., Władysławowo.
- *Raport ewaluacyjny programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, 2014, Gdynia.*
- Rekordowe przeładunki w porcie morskim Ustka, Portal Morski – <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 19.02.2021].
- *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej z lat 2007-2020*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa, Szczecin.
- Salomon A., 2018, *Stan obecny i perspektywy rozwoju portu Elbląg*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, 107, s. 99-115.
- *Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.*
- *Uchwała nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.”, M. P. 2019 poz. 1016.*
- *Ustawa z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, Dz.U. 2017 poz. 820.
- *Wykaz portów i przystani morskich w kompetencjach terytorialnych dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz z informacją o podmiocie zarządzającym zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz.1716), 2020, Urząd Morski w Szczecinie, Szczecin.*
- Wyremontowano port w Stepnicy, Portal Morski – <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 19.02.2021].
- Zarząd Portu Morskiego Elbląg – <http://www.port.elblag.pl> [dostęp: 28.11.2020].
- *Znaczenie budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną dla rozwoju społeczno-gospodarczego miasta i portu Elbląg oraz regionu Zalewu Wiślanego*, 2006, Wydawnictwo Wewnętrzne Instytutu Morskiego, Gdańsk.

*Natalia Soldatke
Sandra Żukowska
Marcin Połom*

Zjawisko wykluczenia transportowego na terenie powiatów puckiego i wejherowskiego w 2019 r.

Wstęp

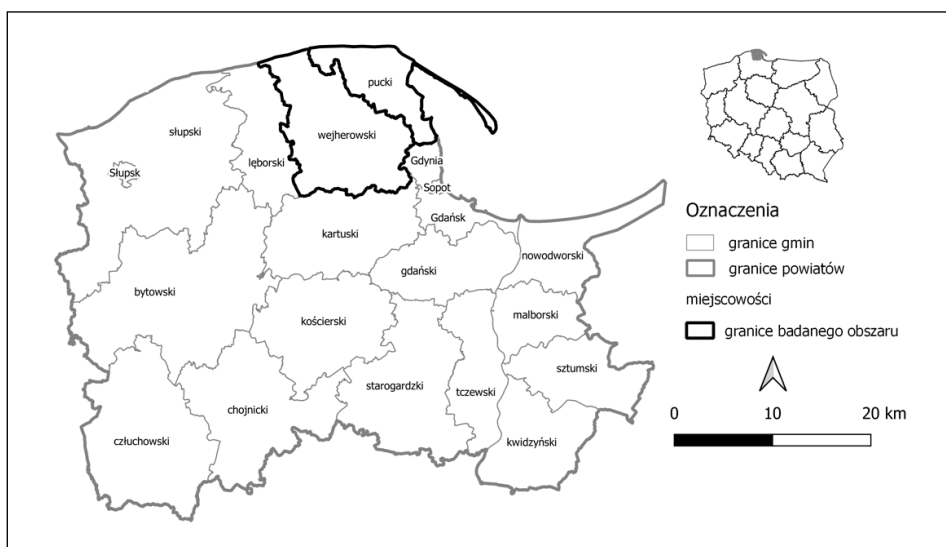
Transport zaliczany jest do najważniejszych usług, które przekładają się na rozwój gospodarczy i jakość życia mieszkańców. Przyczyniają się również do rozwoju pozostałych gałęzi gospodarki regionalnej, krajowej i światowej, które bez jego wsparcia nie mogłyby funkcjonować. Transformacja ustrojowa końca lat 80. i 90. XX w. wpłynęła na funkcjonowanie transportu, w tym przewozów pasażerskich. Stopniowo zanikały szlaki kolejowe i państwowe przewozy autobusowe. Mieszkańcy wielu miejscowości, którzy niegdyś korzystali z usług publicznego transportu zbiorowego, taką możliwość stracili. Zjawisko wykluczenia transportowego jest w związku z tym coraz bardziej powszechne. Wśród powodów takiej sytuacji można wymienić: rozwój motoryzacji indywidualnej, chęć posiadania samochodu, wzbogacanie się społeczeństwa, lepszy dostęp do środków transportu indywidualnego, pogarszający się stan infrastruktury kolejowej i drogowej, źle przeprowadzone reformy funkcjonowania transportu publicznego, konkurencja przewoźników państwowych (komunalnych) z prywatnymi, likwidacja nierentownych, ale istotnych społecznie połączeń, zaniechanie działań marketingowych, rosnące ceny biletów lub niedostosowanie warunków transportowych np. dla osób z niepełnosprawnościami. Od wielu lat władze krajowe i lokalne dążą do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i ochrony środowiska, a także wzrostu świadomości społeczeństwa w tej dziedzinie. Sektor transportu jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń. Wzrastający poziom motoryzacji indywidualnej wpływa na wzrost zanieczyszczeń, a także przyczynia się do powstawania kongestii ulicznej, co zmniejsza komfort podróży. Niedostateczna oferta transportu publicznego utrudnia jednak zmianę przyzwyczajeń mieszkańców. Jednym z rozwiązań jest prowadzenie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, poznanie ich potrzeb i opracowywanie adekwatnych planów transportowych, a następnie na ich podstawie wdrażanie zmian.

Niniejsze opracowanie wpisuje się w nurt badań nad zjawiskiem wykluczenia transportowego. Głównym celem pracy jest próba zidentyfikowania

tego zjawiska na terenie powiatów puckiego oraz wejherowskiego w okresie 1989-2019. W postępowaniu badawczym oparto się na dwóch zasadniczych grupach metod – jakościowych i ilościowych. Zalicza się do nich analizę danych zastanych – *desk research* (B. Czerniawska, 2014), przede wszystkim archiwalnych i aktualnych rozkładów jazdy transportu publicznego, w celu określenia ruchu pasażerskiego. Przeprowadzono również badanie w postaci wywiadu zindywidualizowanego (J. Apanowicz, 2002). Do analiz wykorzystano zasoby statystyczne Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (BDL GUS) oraz zasoby danych przestrzennych Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (GUGiK). Za pomocą opracowań kartograficznych zilustrowano zmiany w gęstości sieci kolejowej oraz drogowej w analizowanym okresie. Porównano również ofertę przewozową w komunikacji autobusowej i kolejowej. Na podstawie uzyskanych wyników przedstawione zostały skutki zjawiska wykluczenia transportowego dla obszaru dwóch analizowanych powiatów w województwie pomorskim.

Charakterystyka obszaru badań

Zakres przestrzenny pracy określają granice powiatów puckiego i wejherowskiego (ryc. 1). Obie jednostki samorządu terytorialnego położone są w północnej części województwa pomorskiego. Ich lokalizacyjne cechy wspólne to nadmorskie położenie, bliskie sąsiedztwo Trójmiasta, a także bezpośrednia granica z Gdynią.



Ryc.1. Lokalizacja powiatów puckiego i wejherowskiego na tle województwa pomorskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUGiK.

Powiat wejherowski stanowi obszar o powierzchni 1285 km², który zamieszkuje według danych z 2018 r. blisko 216 tys. osób. Współczynnik urbanizacji na poziomie 57,72% wskazuje, że dominują mieszkańcy miast (BDL GUS). Administracyjnie teren podzielony jest na 10 gmin, w tym trzy miejskie (Reda, Rumia, Wejherowo) oraz siedem wiejskich (Choczewo, Gniewino, Linia, Luzino, Łęczyce, Szemud, Wejherowo). W analizie SWOT *Strategii Rozwoju Powiatu Wejherowskiego* (2010) mieszczą się odniesienia dotyczące tematyki pracy – kwestia transportu oraz dostępności Trójmiasta. Za mocną stronę przyjęto bliskość trójmiejskiego rynku pracy. Z kolei za słabość uznano niedrożność komunikacji do Trójmiasta i wewnątrz powiatu. Szansę stanowi poprawa płynności ruchu samochodowego poprzez budowę Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej i Trasy Kaszubskiej, a także rozwój obszarów wiejskich przy trasie potencjalnie reaktywowanych połączeń kolejowych. Zagrożeniem dla powiatu jest stale wzrastające natężenie ruchu samochodowego oraz pogłębiające się różnice w dochodach mieszkańców w stosunku do mieszkańców Trójmiasta.

Powiat pucki jest mniejszy niż wejherowski. Jego powierzchnia wynosi 581 km² i pod koniec 2018 r. zamieszkiwało go blisko 86 tys. osób. Współczynnik urbanizacji stanowił 31,72%, a zdecydowana większość osób mieszka na terenach wiejskich (BDL GUS). W skład administracyjny powiatu wchodzi trzy gminy wiejskie (Kosakowo, Krokowa, Puck), dwie gminy miejsko-wiejskie (Jastarnia, Władysławowo) oraz dwie gminy miejskie (Hel, Puck). Analiza SWOT powiatu puckiego ze *Strategii Rozwoju Ziemi Puckiej* (2016) również zawiera odniesienia do transportu i bliskości Trójmiasta. Za mocne strony uznane zostały bliskość Trójmiasta oraz atrakcyjność południowej części powiatu do osiedlania się. Za główny czynnik uznano sąsiedztwo obszaru metropolitalnego. Słabością określono niedostateczne wykorzystanie transportu zbiorowego. W zagrożeniach nie wskazano żadnych odniesień do tematyki transportu i bliskości położenia Trójmiasta.

Charakterystyka uwarunkowań transportowych

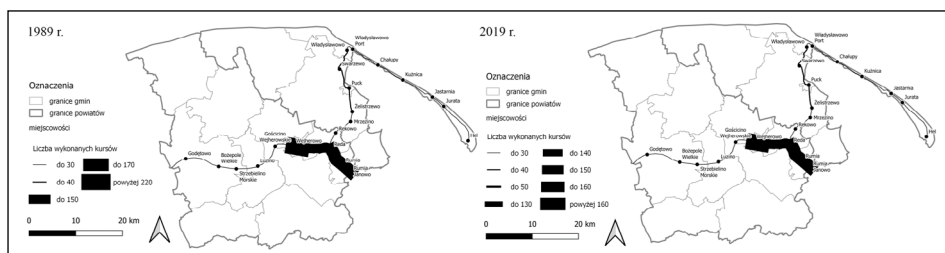
Przewozy kolejowe w latach 1989 i 2019

Na podstawie przeglądu archiwalnych i aktualnych rozkładów jazdy PKP zauważalne są widoczne różnice w liczbie kursów w 1989 oraz 2019 r. Dotyczą one stacji kolejowych znajdujących się w obrębie powiatów puckiego oraz wejherowskiego, a także wybranych stacji kolejowych sąsiednich powiatów – Lęborka z powiatu lęborskiego oraz stacji Gdynia Główna z powiatu grodzkiego Gdynia. Więcej kursów pociągów odnotowano w roku 1989, kiedy różnice w niektórych przypadkach sięgały nawet liczby dwudziestu kursów w ciągu doby. Wyjątek stanowią kursy relacji Gdańsk–Lębork i Lębork–Gdańsk, gdzie w 2019 r. odbyło się więcej przejazdów niż w roku 1989. Z analizy archiwalnego *Sieciowego rozkładu jazdy pociągów PKP z 1989 r.* wynika, że pociągi przejeżdżały przez stacje w relacjach: Gdańsk–Szczecin

cin, Szczecin–Gdańsk, Gdynia–Hel, Hel–Gdynia, Gdańsk–Łębork, Łębork–Gdańsk z różnych stron Polski. W 1989 r. w granicach administracyjnych współczesnego powiatu wejherowskiego na trasie Gdańsk–Szczecin pociągi kursowały w obu kierunkach z Białegostoku, Elbląga, Kielc, Kołobrzegu, Krakowa, Lublina, Łodzi, Olsztyna, Przemyśla, Tczewa, Warszawy i Wrocławia. Pociągi nie zatrzymywały się na każdej stacji kolejowej w obrębie powiatu wejherowskiego, przeważnie główną stacją postojową było Wejherowo. Możliwość podróży pociągiem bezpośrednio do wymienionych wyżej miast była zróżnicowana.

W 2019 r., kursy pociągów były mniej liczne. W ciągu doby występowała wyłącznie jedna możliwość, aby z powiatu wejherowskiego można było dojechać do Białegostoku, Krakowa, Łodzi lub Warszawy. W ciągu dnia liczba kursów nie przekraczała pięciu, w kierunku Olsztyna, Kołobrzegu oraz Szczecina. Nie było możliwości bezpośredniego dojazdu ze stacji kolejowych w powiecie wejherowskim do Przemyśla, Kielc, Lublina i Wrocławia, co umożliwiał rozkład jazdy obowiązujący w 1989 r. Sytuacja prezentowała się podobnie na odcinku Hel–Gdynia. Porównując liczbę kursów zauważono, że więcej przejazdów odbywało się w 1989 r. niż 2019 r. Największą różnicę w przejazdach odnotowano na stacji Reda. Tylko w jednym przypadku, na odcinku Gdynia–Hel, liczba kursów na stacji Władysławowo Port jest tak sama w 1989 i 2019 r. Na pozostałych stacjach liczba odbytych kursów była większa w 1989 r. niż w 2019 r.

Na trasie między Gdańskiem a Łęborkiem sytuacja prezentowała się nieco inaczej. Na odcinku Gdynia–Wejherowo prowadzono więcej kursów w 1989 r. niż w późniejszym okresie, zaś na odcinku Wejherowo–Łębork więcej kursów realizowano w 2019 r. Liczba kursów na odcinku Gdańsk–Wejherowo była stosunkowo duża, co ułatwiało mieszkańcom podróżowanie o każdej porze dnia zarówno w 1989 i 2019 r. W gorszej sytuacji znajdowały się osoby podróżujące na trasie Wejherowo–Łębork, gdzie możliwości przejazdu były stosunkowo niewielkie.



Ryc. 2. Natężenie ruchu pasażerskich przewozów kolejowych w powiatach puckim i wejherowskim w ciągu doby, w dni powszednie, poza sezonem letnim w 1989 i 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUGiK, Geoportalu Infrastruktury Informacji Przestrzennej oraz rozkładów jazdy z 1989 i 2019 r.

Ryc. 2 przedstawia natężenie ruchu pasażerskich przewozów kolejowych w latach 1989 i 2019. Zauważyć należy, że powiat wejherowski charakteryzuje się lepszą dostępnością kolejową niż powiat pucki. Liczba kursów w powiecie wejherowskim była większa, a przejeżdżające pociągi miały charakter zarówno dalekobieżny, jak i regionalny. W nieco gorszej sytuacji znajdował się obszar powiatu puckiego, gdzie liczba kursów była mniejsza i dotyczyła regionalnego odcinka Hel–Gdynia.

Układ sieci kolejowej nie zmienił się na terenie obszaru objętego analizą od 1989 r. W powiecie wejherowskim nie istnieją aktualnie szlaki kolejowe w takich gminach jak: Choczewo, Gniewino, Linia oraz Szemud, zaś w powiecie puckim w gminach Kosakowo i Krokowa. Na zmniejszenie ruchu pociągów w okresie 1989–2019 miała wpływ między innymi spadająca liczba pasażerów, natomiast od 2014 r. nieznacznie rosła liczba pasażerów w przewozach kolejowych realizowanych przez grupę PKP SA (K. Trammer, 2019). Na spadek liczby pasażerów, porównując lata 1989 i 2019, wpłynął również brak promocji i reklamy. Ceny biletów dopasowywano do rosnącej inflacji, nie zaś do konkurencji (J. Kaczorowski i J. Misiaszek-Przybyszewski, 2010). Malejąca liczba pasażerów kolei w badanym okresie wiązała się także z konkurencyjnością ze strony transportu samochodowego. Wskutek pogarszającego się stanu technicznego infrastruktury kolejowej wprowadzono ograniczenia prędkości pociągów, co przełożyło się na dłuższy czas dojazdu do określonej destynacji i w konsekwencji mniejszy popyt ze strony podróżnych.

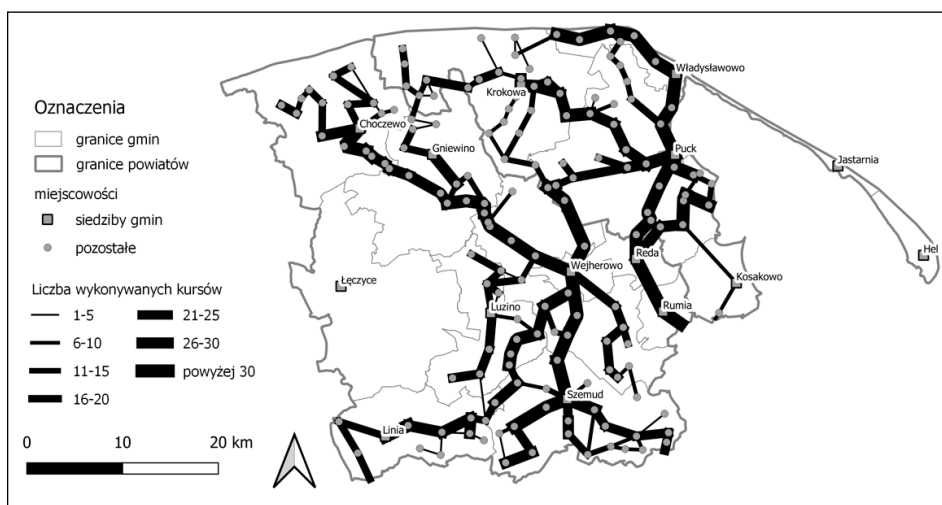
Zaniechania w polskim kolejnictwie nasiliły się po przełomie polityczno-gospodarczym w 1989 r. Polska jako jedyny kraj w Europie zdemontowała aż jedną czwartą sieci kolejowej. W 1989 r. cała sieć kolejowa w Polsce miała długość 26,2 tys. km, a aktualnie wynosi zaledwie 18,5 tys. km (Z. Taylor, 2007).

Przewozy autobusowe w 1989 i 2019 r.

Do głównych przewoźników autobusowych na terenie powiatów puckiego i wejherowskiego należy współcześnie firma PKS Gdynia SA, jednak historia pasażerskich przewozów na obszarze poddanym analizie sięga 1946 r. Utworzono wówczas Państwową Komunikację Samochodową w Polsce. Od 1981 r. oddział PKS Wejherowo zapewniał dojazd osobom zamieszkującym powiaty pucki i wejherowski. Z końcem roku 1991 zlikwidowany został dział przewozowy, a w 1992 r. firma nawiązała współpracę z Zarządem Komunikacji Miejskiej w Gdyni, która trwa do chwili obecnej. W latach 2001–2002 postępował proces prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Wejherowie, który zakończył się umową o przejęcie przedsiębiorstwa do odpłatnego korzystania, podpisaną przez pełnomocnika wojewody do spraw prywatyzacji i zarząd nowo powołanej Pomorskiej Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. Oficjalnie, po przeniesie-

niu głównej siedziby, od 1 marca 2017 r. spółka funkcjonuje po nazwę PKS Gdynia SA.

Na obszarze obu powiatów przewozy autobusowe charakteryzowały się zróżnicowaną dostępnością. Podobnie sytuacja kształtowała się w odniesieniu do liczby kursów, których odnotowano od 1 do 64 w zależności od miejscowości. Niewystarczająca oferta przewozowa komplikowała realizację podróży i zmuszała do szukania alternatywnych rozwiązań poprzez np. podróż prywatnym samochodem. Występowały również relacje, gdzie liczba kursów między początkową i końcową miejscowością była stosunkowo wysoka, powyżej 20, jednak nie do wszystkich miejscowości znajdujących się na trasie kursy odbywały się w takiej samej liczbie.



Ryc. 3. Natężenie ruchu pasażerskich przewozów autobusowych w powiatach puckim i wejherowskim w ciągu doby, w dni powszednie, poza sezonem letnim w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUGiK, Geoportalu Infrastruktury Informacji Przestrzennej oraz rozkładów jazdy z 2019 r

Na podstawie analizy sieci i gęstości połączeń (ryc. 3) wyróżnić można trzy węzły komunikacyjne, w których występuje największa możliwość przesiadek w różnych kierunkach. Są to miejscowości Puck, Wejherowo oraz Szemud. Puck i Wejherowo ze względu na charakter miasta powiatowego, natomiast w przypadku Szemudu gęstą sieć połączeń można uzasadnić bliskością lokalizacyjną Trójmiasta (ryc. 1). Innymi punktami, z mniejszą gęstością sieci i częstotliwością połączeń, są siedziby gmin – Choczewo, Krokowa i Luzino. W zachodniej części powiatu wejherowskiego oraz poza sezonem letnim na półwyspie helskim nie są realizowane przewozy autobusowe firmy PKS Gdynia SA. Jednak ten teren nie pozostaje całkowicie wyłączony z obsługi transportem publicznym ze względu na funkcjonujące

szlaki kolejowe. W sezonie wakacyjnym zwiększa się liczba kursów i większy obszar obsługiwany jest także przez komunikację autobusową, co wynika z konieczności obsługi ruchu turystycznego (PKS Gdynia SA).

Dostępność transportowa Trójmiasta

Najlepszą ofertę dojazdu to Trójmiasta przy wykorzystaniu środków transportu publicznego posiadają miejscowości: Kosakowo, Rumia, Reda i Wejherowo. Różnica między czasem podróży pociągiem lub autobusem a prywatnym samochodem nie jest znaczna, zaś przy wyborze przewoźnika kolejowego POLREGIO Sp. z o.o. czas przejazdu może być krótszy niż samochodem. Wynika to z faktu, że pociągi POLREGIO nie zatrzymują się na wszystkich stacjach kolejowych na odcinku Wejherowo–Gdańsk, w przeciwieństwie do pociągów SKM Szybkiej Kolei Miejskiej. Szeroki wachlarz możliwości dojazdu z podanych miejscowości do Trójmiasta wynika również z bliskiego położenia geograficznego względem aglomeracji. W przypadku Redy, Rumi i Wejherowa dogodniejszy dojazd do Trójmiasta możliwy jest z wykorzystaniem przewozów kolejowych, gdyż kursy odbywają się z dużą częstotliwością. W przypadku Kosakowa lepszą alternatywę dla przejazdów samochodami prywatnymi stanowi komunikacja autobusowa ze względu na niższy koszt podróży.

Podobnie sytuacja prezentuje się w zakresie czasu podróży do Trójmiasta z Luzina, Łęczyc, Pucka i Władysławowa. Przy możliwości wyboru pomiędzy dojazdem pociągiem spółki POLREGIO lub prywatnym samochodem korzystniejszy staje się transport kolejowy. Z Pucka istnieje możliwość dojazdu do Trójmiasta autobusem PKS Gdynia SA, jest to jednak podróż dłuższa w porównaniu z przejazdem własnym samochodem. Z Luzina i Łęczyc istnieje alternatywa w postaci dojazdu pociągami SKM, jednak ze względu na charakter połączenia (częste postoje na przystankach i stacjach kolejowych) czas przejazdu jest dłuższy. Przejazd prywatnym samochodem bywa krótszy na wielu trasach, ale jednocześnie wiąże się z wyższymi kosztami podróży. W przypadku Helu i Jastarni istnieje tylko możliwość dojazdu pociągami POLREGIO, dodatkowo zniechęcająco może oddziaływać niewielka liczba kursów w ciągu dnia. Ze względu na odległość wymienionych miejscowości od Trójmiasta, wynoszącą ponad 50 km, dojazd pociągiem staje się atrakcyjniejszy pod względem finansowym w porównaniu do podróży samochodem.

W najgorszej sytuacji są mieszkańcy miejscowości: Choczewo, Gniewino, Krokowa, Linia oraz Szemud. Chęć dojazdu z tych miejscowości do Trójmiasta przy wykorzystaniu środków transportu publicznego wiąże się z koniecznością przesiadki, a więc realizacją podróży multimodalnej. Pierwszą część stanowi dojazd autobusem PKS Gdynia SA do stacji kolejowej, a następnie przejazd pociągiem z Wejherowa w kierunku Trójmiasta. W przypadku takiego rozwiązania czas podróży wydłuża się dodatkowo o czas przesiadki. Mieszkańcy wskazanych oraz pobliskich miejscowości

z uwagi na komfort, czas i bezpośredni charakter podróży wybierają zazwyczaj dojazd prywatnym samochodem.

Skutki zmian struktury transportowej w powiatach puckim i wejherowskim

Problemy mieszkańców

W celu identyfikacji problemów transportowych, z jakimi na co dzień spotykają się mieszkańcy obszaru objętego analizą, przeprowadzono jakościowe badanie społeczne poprzez wykonanie zindywidualizowanych wywiadów z osobami w różnym wieku. Pierwszą respondentką była 18-letnia uczennica szkoły ponadpodstawowej w Wejherowie, kolejnymi 45-letnia pracownica szpitala specjalistycznego im. Floriana Ceynowy w Wejherowie oraz 73-letni emeryt. Uczennica szkoły w Wejherowie na co dzień musiała dojeżdżać na zajęcia szkolne ze swojego miejsca zamieszkania. Odległość do siedziby szkoły z tej miejscowości wynosiła 21 km. Teoretycznie istniała możliwość, aby uczennica dojechała na zajęcia transportem publicznym. Taka podróż wiązałaby się z dojazdem do miejscowości Kostkowo szkolnym autobusem Gniewińskiego Przedsiębiorstwa Komunalnego (odpowiedzialnego za dowozy dzieci do szkół podstawowych na terenie gminy Gniewino), a w Kostkowie koniecznością przesiadki do autobusu PKS Gdynia SA. Taką propozycję dojazdu przedstawiły władze gminy, po zlikwidowaniu bezpośrednich dojazdów PKS z Chynowia do Wejherowa. Propozycja skorzystania z łączonego przejazdu była jednak niezadowalająca. Rozkłady jazdy nie zostały dopasowane – autobus PKS w stronę Wejherowa odjeżdżał 5 minut przed przyjazdem autobusu szkolnego lub po przyjeździe autobusu szkolnego należało poczekać około pół godziny na najbliższy autobus PKS, wydłużając tym samym czas dojazdu. Sytuacja w szkołach średnich pogorszyła się ze względu na „podwójny rocznik”, co doprowadziło do zmianowego systemu lekcji. Zdarzało się więc, że uczennica miała lekcje na zmianę ranną od godziny 7 do 13 lub popołudniową od godziny 12 do 17. Zmianowy system lekcji nie został wsparty dostosowanym rozkładem jazdy transportu publicznego. Dodatkowo występowały sytuacje, w których ze względu na brak dojazdu na odcinku Kostkowo–Chynowie wracała do domu pieszo (odległość 4 km). Uczennica posiadała prawo jazdy kat. B, jednak z uwagi na to, że w rodzinie był tylko jeden samochód, wykorzystywany przez jej ojca w celu dojazdu do pracy, nie miała alternatywy dla łączonego, wydłużonego i niedopasowanego dojazdu do szkoły transportem publicznym. Koszty związane z kupnem i utrzymaniem dodatkowego samochodu były zbyt wysokie dla rodziny. Uczennica w miarę możliwości dopasowywała swój dojazd do szkoły do godzin pracy ojca, jednak wiązało się to często z poświęceniem części wolnego dnia.

Pracownica szpitala na co dzień dojeżdżająca do pracy w Wejherowie mogła korzystać jedynie z transportu publicznego w konfiguracji łączonej – dojazdu autobusem szkolnym oraz autobusem PKS. Kobieta nie posiadała

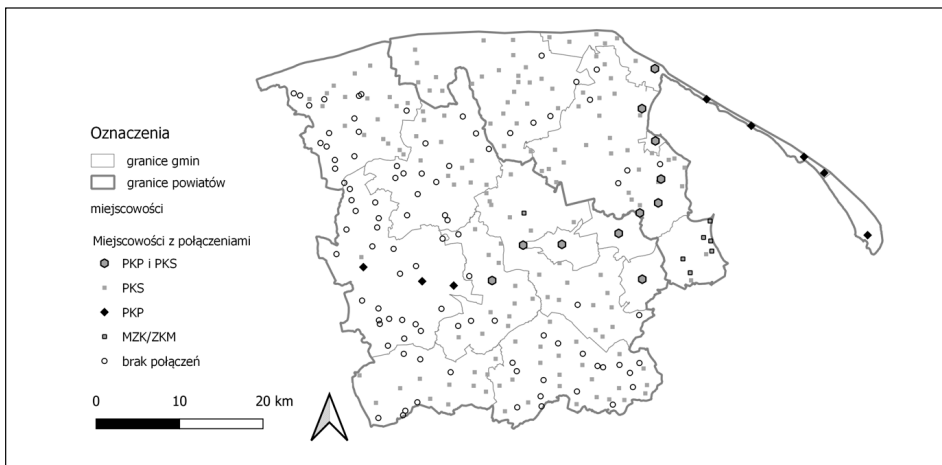
uprawnień do prowadzenia samochodu osobowego lub motocykla. Pracowała w systemie trzyzmianowym. Respondentka musiała pojawiać się w pracy często dwie godziny przed jej rozpoczęciem, ze względu na brak alternatywnego dojazdu. Zdarzały się sytuacje, że w tygodniu aż cztery razy pokonywała pieszo odcinek Chynowie–Kostkowo, ponieważ nie zawsze mogła dopasować dojazd do swoich godzin pracy. Sytuacja była szczególnie zła w weekendy i święta, gdy autobusy kursowały rzadziej albo wcale. Wówczas musiała prosić o pomoc w dojeździe do pracy członka swojej rodziny lub zmotoryzowanych znajomych. Kobieta podkreślała, że sytuacja ta jest dla niej wysoce krępująca i niezręczna.

Ostatnim respondentem był 73-letni mężczyzna przebywający na emeryturze. Jego wyjazdy do miasta związane były głównie z wizytami w ośrodkach medycznych. Posiadał uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, ale z uwagi na stan zdrowia uważał, że nie czuje się na tyle dobrze, aby móc samodzielnie dojechać do miasta. Dodatkowo nie chciał stanowić zagrożenia dla innych uczestników ruchu. Ze względu na fakt, że wizyty odbywały się o różnych porach w ciągu dnia, nie miał możliwości stawić się na nich wykorzystując transport autobusowy. Tak jak w przypadku uczennicy czy kobiety pracującej w szpitalu, jedyną opcją było skorzystanie z autobusu szkolnego z przesiadką w Kostkowie na autobus PKS. W przypadku wyjazdu starszego mężczyzny do Wejherowa, zazwyczaj ktoś z członków jego rodziny organizował dzień w taki sposób, aby mógł towarzyszyć mu w podróży. Mężczyzna nie ukrywał, że chętnie wyjeżdżałby z własnej miejscowości w innych celach niż zdrowotne (np. w odwiedziny do rodziny) jednak ograniczały go możliwości transportowe.

Z przeprowadzonych badań wynika, że w powiecie wejherowskim istnieje więcej miejscowości dotkniętych zjawiskiem wykluczenia transportowego niż w powiecie puckim (ryc. 4). Szczególnie zjawisko to widoczne jest w zachodniej części powiatu wejherowskiego. Tylko w 11 miejscowościach w obu powiatach występują zarówno połączenia kolejowe, jak i autobusowe, w tym pięć dotyczy miast. Najlepszą dostępnością do transportu publicznego charakteryzują się miejscowości sąsiednie względem miast powiatowych oraz Trójmiasta, które dzięki bliskiemu położeniu są również obsługiwane przez komunikację miejską.

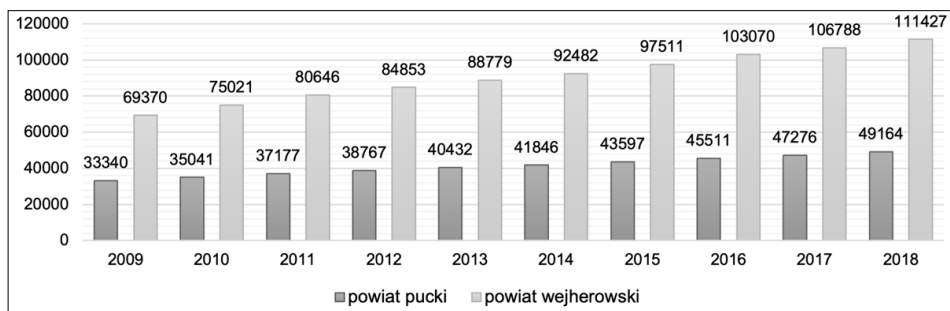
Poziom motoryzacji

Od 2009 r. nieustannie zwiększała się liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na terenie objętym analizą (ryc. 5). W powiecie puckim przez okres 10 lat przybywało rocznie średnio 1758 samochodów osobowych. W powiecie wejherowskim średni roczny wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów wynosił 4673. Wskaźnik motoryzacji dla obu powiatów był nieznacznie różny z korzyścią (mniejszy wynik) w powiecie wejherowskim (ryc. 6). Średnio rocznie przybywało w powiecie puckim 16, a w powiecie



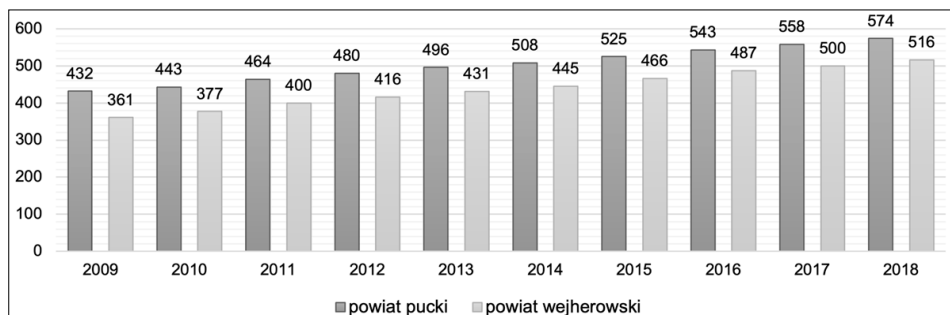
Ryc. 4. Dostępność transportu publicznego w miejscowościach powiatów puckiego i wejherowskiego w dni powszednie, poza sezonem letnim w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUGiK, Geoportalu Infrastruktury Informacji Przestrzennej oraz rozkładów jazdy z 2019 r.



Ryc. 5. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach puckim i wejherowskim w latach 2009-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Ryc. 6. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w powiatach puckim i wejherowskim w latach 2009-2018.

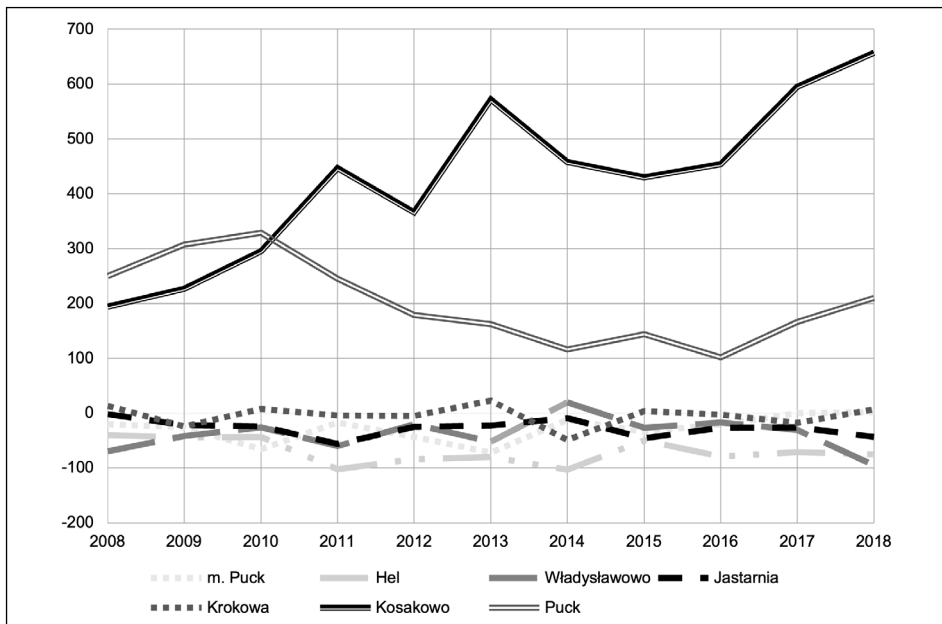
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

wejherowskim 17 zarejestrowanych pojazdów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. Wobec niedostatecznie rozwiniętych usług transportu publicznego mieszkańcy zaczęli korzystać z własnych samochodów. Taką sytuację określa się zjawiskiem wymuszonego posiadania prywatnego samochodu osobowego. Wynika ono z braku możliwości zaspokojenia potrzeb transportowych w inny sposób oraz konieczności poniesienia wysokich kosztów zakupu prywatnego pojazdu (P. Zmuda-Trzebiatowski, 2016).

W powiecie puckim w strukturze udziału środków transportu w przewozach pasażerskich ponad połowę stanowił transport indywidualny, kolejne pozycje zajmowały podróże piesze, transport zbiorowy, rower i inne. W powiecie wejherowskim również dominował transport indywidualny, ale w mniejszym stopniu w stosunku do wyniku powiatu puckiego. Kolejne miejsce zajmował ruch pieszy, który był na zbliżonym poziomie jak w przypadku powiatu puckiego, a następne transport zbiorowy, który charakteryzował się większym udziałem w strukturze przewozów ogółem w powiecie wejherowskim niż w powiecie puckim (L. Michalski i K. Birr, 2017).

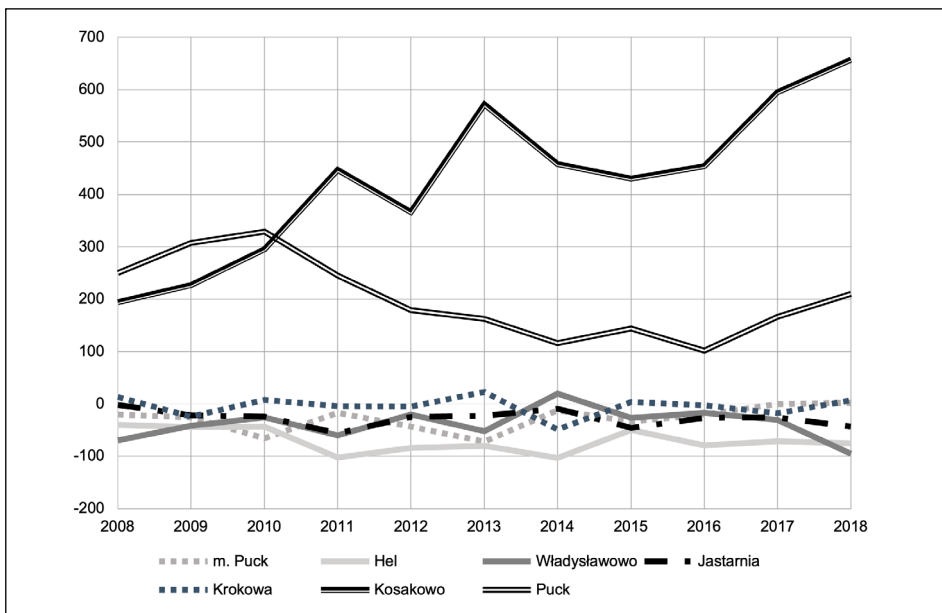
W prognozie podróży wykonywanych różnymi środkami transportu na obszarze Unii Europejskiej do 2030 r. przedstawiono stały wzrost oraz dominujący udział transportu indywidualnego, w tym także samochodu osobowego (K. Jamroz i in., 2014). Na podstawie analizy statystycznej i tendencji stałego wzrostu liczby samochodów zarejestrowanych w obu powiatach (ryc. 5, ryc. 6) można stwierdzić, że analizowany obszar wpisuje się w przedstawioną prognozę.

Zmiana struktury transportowej ma swoje odzwierciedlenie również w saldzie migracji (wewnętrznych) (P. Szczuciński, 2017). W powiatach puckim oraz wejherowskim nie istnieje gmina, która w latach 2008–2018 odnotowała stały wzrost lub spadek salda migracji wewnętrznych. Współczynnik jest różny dla poszczególnych lat (ryc. 7, ryc. 8). Najwyższy wynik salda migracji wewnętrznych, a także stały wzrost od 2015 r. odnotowano w gminie Kosakowo (ryc. 7). Do gmin charakteryzujących się również wysokim współczynnikiem na tle pozostałych jednostek należy zaliczyć: gminę wiejską Wejherowo, Redę, Rumie i Szemud. W wymienionych gminach występują cechy wspólne – Kosakowo, Rumia oraz Szemud sąsiadują bezpośrednio z Trójmiastem, a Reda graniczy z Rumią. Jednostki te posiadają na tle pozostałych gmin rozwiniętą sieć transportu publicznego. Reda oraz Rumia zyskują dzięki dużej częstotliwości kursów kolejowych. Na terenie gmin Kosakowo i wiejskiej Wejherowo nie istnieją miejscowości silnie dotknięte zjawiskiem wykluczenia transportowego. Gmina Szemud zyskuje dzięki dobrej ofercie przewozów autobusowych wykonywanych przez firmę PKS Gdynia SA. Zróżnicowane wartości odnotowano w gminach: Gniewino, Krokowa i Linia oraz miejskiej Wejherowo. Analizując cechy wspólne gmin Gniewino, Krokowa i Linia należy zwrócić uwagę na fakt, że mają one charakter wiejski i nie graniczą z Trójmiastem. Przez



Ryc. 7. Saldo migracji wewnętrznych w gminach powiatu puckiego w latach 2008-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Ryc. 8. Saldo migracji wewnętrznych w gminach powiatu wejherowskiego w latach 2008-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

gminy nie przebiegają połączenia kolejowe, a na ich terenie oferowane są przewozy autobusowe. Dojazd do Trójmiasta transportem zbiorowym wiąże się więc z przesiadką, a także jest zdecydowanie dłuższy niż dojazd prywatnym samochodem. W obrębie tych gmin znajdują się miejscowości dotknięte zjawiskiem wykluczenia transportowego. Miasto Wejherowo natomiast posiada rozbudowaną ofertę transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego.

Jedną z przyczyn ujemnego współczynnika salda migracji wewnętrznych jest proces suburbanizacji, polegający na rozprzestrzenianiu się zabudowy podmiejskiej i rozlewaniu miast, a także migracji społeczeństwa z miast do najbliższych obszarów wiejskich (S. Gnat, 2012). Proces ten jest szczególnie widoczny w gminie wiejskiej Wejherowo, gdzie współczynnik salda migracji w latach 2008–2018 odnotował wysokie, dodatnie wartości (ryc. 8). Najgorzej prezentuje się sytuacja w gminach: Choczewo, Hel, Jastarnia, Łęczyce, miejskiej Puck oraz Władysławowo, ponieważ w latach 2008–2018 odnotowywano corocznie ujemne wartości. Żadna z gmin nie sąsiaduje z Trójmiastem, a także w większości są one daleko położone od stolicy województwa. Oprócz gminy Choczewo, pozostałe posiadają połączenia kolejowe, jednak nie są one realizowane tak często, jak w przypadku Małego Trójmiasta Kaszubskiego (Reda, Rumia, Wejherowo). Gminy Choczewo, Władysławowo oraz miasto Puck obsługiwane są połączeniami autobusowymi oferowanymi przez PKS Gdynia SA. Miasto Puck, podobnie jak Wejherowo, odnotowuje ujemne wartości salda migracji wewnętrznych. Siedziba powiatu puckiego również posiada połączenia kolejowe. Bezpośrednią przyczyną niskiego współczynnika salda migracji w mieście Puck jest także proces suburbanizacji, który przekłada się na wysoki współczynnik salda migracji w sąsiedniej gminie wiejskiej Puck.

Na decyzje migracyjne ludności wpływa wiele czynników. Jednak przedstawione zależności wskazują na pewien związek pomiędzy jakością oferty przewozów w transporcie publicznym, a wysokością współczynnika salda migracji wewnętrznych.

Perspektywy rozwoju sytuacji transportowej

Jedynym z instrumentów umożliwiających osiągnięcie zadań w kwestii transportu zbiorowego jest opracowywanie dla poszczególnych obszarów planów transportowych. Obowiązek sporządzania wymienionych planów wynika z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. 2011 Nr 5 poz. 13), która szczegółowo określa ich zakres i formę (H. Kołodziejcki, 2014). Współczesny system transportowy powinien być zrównoważony. Oznacza to, że powinien uwzględniać pięć elementów: dostępność do usług transportowych w kwestii bezpieczeństwa zdrowotnego, zasadę sprawiedliwości międzypokoleniowej, efektywność ekonomiczną,

optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz wpływ i stopień zagrożenia dla środowiska. Istotne jest również w polityce transportowej i w planowaniu rozwoju posiadanie aktualnych informacji (H. Kołodziejski, 2014). Gromadzenie takich informacji w powiatach puckim i wejherowskim jest możliwe poprzez wykonanie badań terenowych, w ramach których pozyskuje się dokładne dane ilościowe i jakościowe. Przeprowadzone badania nie tylko obrazują stan istniejący, ale stanowią podstawę do krótkoterminowych i długoterminowych prognoz (K. Birr i in., 2014). Zasadą nadrzędną racjonalnego i zrównoważonego planowania publicznego transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu (K. Birr i in., 2014). Nieustająco rosnący poziom motoryzacji indywidualnej w obu powiatach przekłada się na spadek liczby pasażerów korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego. Od 2017 r., na zasadach określonych w ustawie o publicznym transporcie, funkcjonują przewoźnicy komercyjni i niekomercyjni (użyteczności publicznej). Przewoźnicy komercyjni nie posiadają prawa do rekompensaty utraconych przychodów, także w związku ze stosowaniem ulg ustawowych, w przeciwieństwie do przewoźników niekomercyjnych, z którymi samorządy zawarły umowy na świadczenie usług w ramach publicznego transportu zbiorowego, u których także honorowanie ulg ustawowych pokrywane jest z budżetu państwa (W. Tworek, 2016). W efekcie przewoźnicy funkcjonujący na zasadach komercyjnych zmuszeni są do racjonalizacji oferty przewozowej, w tym także likwidacji połączeń nierentownych, wskutek czego część miejscowości pozostaje bez połączeń. W przypadku przewoźników niekomercyjnych wrasta wysokość dopłaty finansowej z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, pokrywająca koszty nierentownych linii publicznego transportu zbiorowego (H. Kołodziejski, 2014).

Rozwój systemu transportu zbiorowego w różnych skalach – na szczeblu miejskim, regionalnym, czy krajowym – wymaga nakładów na inwestycje infrastrukturalne oraz wprowadzenia do ruchu nowych pojazdów. Takie koszty są nieuniknione w celu utrzymania, a także poprawy oferty przewozowej. Prawidłowo zaprojektowana i realizowana oraz nieustannie ulepszana pod względem infrastruktury oferta publicznego transportu w granicach analizowanego obszaru wypłyne na decyzje ludności. Przy planowaniu należy dążyć do zapewnienia atrakcyjności i różnorodności oferty przewozów pasażerskich wykorzystując nowe technologie w obsłudze pasażerskiej. Warto zwrócić również uwagę na zapewnienie należytej dostępności przestrzennej i czasowej publicznego transportu zbiorowego. Dobra dostępność wpływa na wzrost gospodarczy, oddziałuje na powstanie nowych miejsc pracy i warunkuje produktywność zainwestowanych kapitałów (H. Kołodziejski, 2014).

W przypadku tworzenia oferty przewozowej dla obszaru objętego analizą warto zwrócić uwagę na elementy wskazane przez respondentów,

które skłoniłyby pasażerów do wyboru transportu zbiorowego zamiast prywatnego środka transportu. Wskazane elementy, które można poprawić odpowiednio opracowanym planem transportowym, to m.in.: zwiększenie liczby połączeń, obniżenie cen biletów, skrócenie czasu podróży transportem zbiorowym, zmniejszenie liczby przesiadek czy podwyższenie standardu w środkach transportu publicznego oraz na dworcach i stacjach (K. Birr i in., 2014). W wojewódzkich planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego każde województwo wskazuje kolej jako kluczowy środek rozwoju transportu pasażerskiego. Sieć połączeń kolejowych stanowi szkielet, podstawę przewozów o charakterze użyteczności publicznej, także w powiatach puckim i wejherowskim (W. Tworek, 2016). Na podstawie analizy zadań przewozowych można stwierdzić, że w powiecie wejherowskim pociągi mogą stanowić fundament rozwoju systemu transportowego, zaś w powiecie puckim byłyby to regionalne przewozy autobusowe (K. Jamroz i in., 2014). Regionalny transport autobusowy w świetle planów transportowych pełnić ma podstawową rolę tam, gdzie nie istnieje +transport kolejowy bądź jego oferta jest niewystarczająca. Każdy wojewódzki plan zakłada możliwość uruchomienia po 2016 r. przewozów autobusowych użyteczności publicznej. Województwo pomorskie planowało uruchomienie 61 linii, w tym dziewięciu do Trójmiasta, także częściowo obejmując teren powiatów puckiego i wejherowskiego (W. Tworek, 2016).

W zakresie wzrostu udziału transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich na przykładzie województwa pomorskiego wyróżniono trzy warianty, które obejmują również powiaty wejherowski i pucki. Wariant „0” oznacza stagnację, czyli brak aktywności w rozwoju sieci transportowej. Wariant „1” oznacza rozwój 24 relacji kolejowych i 60 linii autobusowych użyteczności publicznej. Wariant „2” obejmuje 13 połączeń kolejowych i 61 linii autobusowych użyteczności publicznej. Ostatni wariant „3”, przyjmowany jest jako startowy przy uruchomieniu połączeń kolejowych o wysokim poziomie akceptowalności (K. Jamroz i in., 2014).

Prognozując sytuację do roku 2025 przedstawiono trzy scenariusze. Na podstawie pomiarów i badań terenowych wykonanych na potrzeby planu transportowego (K. Jamroz i in., 2014) przewiduje się wzrost liczby mieszkańców w województwie pomorskim do 2025 r. o 2,1% w stosunku do 2012 r. oraz wzrost PKB do 2025 r. o 55% w stosunku do 2010 r., a poziom bezrobocia określono na zbliżonym poziomie do aktualnego. Liczba samochodów wzrośnie o 28% w stosunku do 2010 r., a na 1000 mieszkańców wskaźnik motoryzacji zwiększy się z 480 do 590 samochodów (K. Jamroz i in., 2014). Scenariusz umiarkowany lub realistyczny w tematyce zachowań i decyzji transportowych mieszkańców przewiduje średni wzrost ich ruchliwości. Na poziomie umiarkowanym ocenia funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu zbiorowego oraz pokazuje średni poziom standardu usług transportowych. Wariant „nie robić nic nowego” przyjmuje, że do 2025 r. wzrośnie

liczba podróży o 23%. Brak jakichkolwiek inwestycji w transporcie zbiorowym przełoży się niekorzystnie na udział osób korzystających z tego sposobu podróży. W efekcie udział transportu zbiorowego spadnie z 27% do 22%. Projektując rozwój regionalnego systemu transportowego założono, że najważniejszy będzie transport kolejowy (K. Jamroz i in., 2014).

System transportowy na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego powinien być kształtowany w taki sposób, aby dążyć do zrównoważenia, dostosowania podaży do usług przewozowych oraz zapewnienia należytej dostępności przestrzennej i czasowej. Plan transportowy powinien przede wszystkim skupić się na miejscowościach, które dotknięte są zjawiskiem wykluczenia transportowego. Wprowadzenie dostosowanej do potrzeb oferty przewozowej przyczyniłoby się do spadku poziomu motoryzacji, który w latach 2009–2018 nieustannie wzrastał. Dodatkowo ulepszenie oferty transportowej w miejscowościach oddalonych od miast, przyczyni się do zmniejszenia współczynnika salda migracji wewnętrznych.

Podsumowanie

Transformacja ustrojowa przełomu lat 80. i 90. XX w, wpłynęła negatywnie na rozwój transportu publicznego na obszarze objętym analizą. Zaprzestano użytkowania niektórych szlaków kolejowych, na pozostałych zmniejszono liczbę kursów pociągów. Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Wejherowie sprywatyzowano, wskutek czego wiele miejscowości powiatów puckiego i wejherowskiego pozostało bez dostępu do publicznego transportu zbiorowego.

Brak dobrze funkcjonującego regionalnego systemu transportu publicznego wpływa na niską jakość życia mieszkańców. Szczególnie dotyczy ta sytuacja osoby z różnych grup społecznych, które ze względu na wiek, stan zdrowia lub wielkość dochodów, nie mogą korzystać albo nie posiadają prywatnego samochodu. Efekty zmian struktury transportowej w powiatach puckim i wejherowskim są aktualnie silnie odczuwalne. Stale wzrasta poziom motoryzacji, a zakup auta często wynika z braku innej możliwości dojazdu niż samochodem osobowym. Jedną z możliwości zmniejszenia występowania zjawiska wykluczenia transportowego jest tworzenie planów transportowych. Poznanie potrzeb transportowych mieszkańców oraz ich skali jest niezbędne do ulepszenia oferty transportu publicznego.

W pracy poddano analizie zjawisko wykluczenia transportowego w granicach powiatów puckiego i wejherowskiego. Część przedstawionych wyników dotyczy stanu wykluczenia komunikacyjnego w 2019 r., a część ukazuje dynamikę zmian w okresie 1989–2019. Zidentyfikowano lepszą sytuację transportową analizowanego obszaru w roku 1989 niż w 2019. Dla obszaru objętego analizą w latach 2009–2018 odnotowuje się coroczny wzrost liczby zarejestrowanych samochodów. Współczynnik salda migracji koreluje

z dostępnością transportową – wysokie, dodatnie wartości salda migracji odnotowano w gminach sąsiadujących z miastami powiatowymi lub Trójmiastem, gdzie sieć transportu publicznego jest dobrze rozwinięta. Większa odległość gmin od miasta powiatowego lub Trójmiasta przekłada się na odnotowany w latach 2009–2018 spadek lub ujemny współczynnik salda migracji oraz słabą dostępność transportową na tle pozostałych miejscowości.

Spis literatury:

- Apanowicz J., 2002, *Metodologia ogólna*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia.
- BDL GUS, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Warszawa – <https://bdl.stat.gov.pl> [dostęp: 26.11.2019].
- Birr K., Dziedzic T., Jamroz K., Kustra W., 2014, *Wybrane wyniki badań potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, 1(103), s. 19–29.
- Czarniawska B., 2014, *Social science research: from field to desk*, SAGE Publications, Los Angeles.
- Geoportal Infrastruktury Informacji Przestrzennej – <https://geoportal.gov.pl> [dostęp: 26.11.2019].
- Gnat S., 2012, *Suburbanizacja Szczecina i jej demograficzne efekty w latach 1995–2010*, Studia i Materiały Towarzystwa Naukowego Nieruchomości, Olsztyn, 20(3), s. 125–137.
- GUGiK, Główny Urząd Geodezji i Kartografii – <http://www.gugik.gov.pl> [dostęp: 26.11.2019].
- Jamroz K., Birr K., Grulkowski S., Kalkowski K., Budziszewski T., 2014, *Analiza możliwości wzrostu udziału transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich na przykładzie województwa pomorskiego*, Transport Miejski i Regionalny, 8, s. 11–18.
- Kaczorowski J., Misiaszek-Przybyszewski J., 2010, *Szanse i bariery utrzymania i rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce*, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Warszawa.
- Kołodziejski H., 2014, *Projektowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w planach transportowych na przykładzie województwa pomorskiego*, TTS Technika Transportu Szynowego, 21, s. 37–46.
- Michalski L., Birr K., 2017, *Problemy planowaniu rozwoju systemu transportowego w obszarach metropolitalnych – przykład Obszaru Metropolitalnego G-G-S, Metropolitan*. Przegląd Naukowy, 2(8), s. 82–91.
- PKP S.A., Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna – <https://www.pkp.pl> [dostęp: 27.02.2020].
- PKS Gdynia SA – <https://www.pksgdynia.pl> [dostęp: 01.03.2020].
- POLREGIO Sp. z o.o. – <https://polregio.pl/pl> [dostęp: 27.02.2020].

- *Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP*, 1989, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- SKM Szybka Kolej Miejska – <https://www.skm.pkp.pl> [dostęp: 27.02.2020].
- Szczuciński P., 2017, *Migracje wewnętrzne ludności w województwie lubuskim* [w:] J. Hrynkiewicz, A. Potrykowska (red.), *Sytuacja demograficzna województwa lubuskiego jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej*, Wydawnictwo Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa, s. 115–126.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa.
- Trammer K., 2019, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.
- Tworek W., 2016, *Organizacja przewozów użyteczności publicznej w transporcie drogowym w świetle wojewódzkich planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, Transport Miejski i Regionalny, 4, s. 3–10.
- *Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2011-2020*, 2010 – <https://bip.powiatwejherowski.pl> [dostęp: 27.02.2020].
- *Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025*, 2016 – <https://bip.starostwo.puck.pl> [dostęp: 27.02.2020].
- *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, Dz.U. 2011 Nr 5 poz. 13, Kancelaria Sejmu, Warszawa.
- ZKM Gdynia, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – <https://zkmgdynia.pl> [dostęp: 03.04.2020].
- Zmuda-Trzebiatowski P., 2016, *Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym*, Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 12, s. 754–759.

Elżbieta Mydłowska,
Albert Chrzan

Funkcjonowanie szczecińskiego transportu tramwajowego

Wstęp

Miejski transport tramwajowy jest żywym organizmem, który funkcjonuje przez wszystkie dni w roku i na bieżąco ulega modyfikacjom. Stanowi on jeden z rodzajów transportu szynowego, który jest elementem transportu publicznego w każdym dużym mieście. Kluczowe jest, aby miejski transport tramwajowy funkcjonował prawidłowo, a jego użytkownicy byli z niego zadowoleni.

Szczecin jest miastem rdzeniowym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM)¹. W ramach tego obszaru realizowana jest zintegrowana strategia transportu publicznego. Podstawą tej integracji ma być stworzenie możliwości dojazdu do węzłów komunikacyjnych oraz zapewnienie odpowiednich czasów skomunikowania pojazdów, tak aby umożliwić użytkownikom swobodne przesiadanie i ułatwić przemieszczanie się w wielu kierunkach. Strategia rozwoju Szczecina 2025 (*Uchwała nr XIV/320/11 Rady Miasta Szczecina z dnia 19 grudnia 2011 r.*), w ramach celów strategicznych, wskazuje priorytet IV Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne. Poprawa dostępności transportowej, kształtowanie funkcjonalności układu komunikacyjnego miasta oraz rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, w tym także w układzie metropolitalnym, poprzez rozbudowę miejskiej sieci połączeń tramwajowych (m. in. Szczeciński Szybki Tramwaj) z uwzględnieniem struktury przestrzennej miasta oraz przylegających miejscowości, przekładają się (m. in.) na podniesienie atrakcyjności miasta. Tramwaj ma być podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej w Szczecinie (*Zintegrowana strategia transportu publicznego...*, 2015; *Szczeciński Obszar Metropolitalny...*, 2014).

Celem opracowania jest ocena stanu oraz sposobu funkcjonowania transportu tramwajowego w przestrzeni Szczecina, uwzględniając percepcję użytkowników tego środka transportu miejskiego. Wymagało to

¹ SOM – obszar obejmujący swoim zasięgiem miasto Szczecin wraz z otaczającymi gminami: Dobra, Goleniów, Gryfino, Kobyłanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stępnica, Police, Stare Czarnowo, Stargard, a także miasto Stargard i miasto Świnoujście.

przeprowadzenia badań dotyczących transportu tramwajowego Szczecina w ujęciu statystycznym, opartych na danych wtórnych i pierwotnych, które zrealizowano w roku 2019. Natomiast prezentując organizację transportu tramwajowego w Szczecinie zastosowano podejście retrospektywne sięgające do roku 1879.

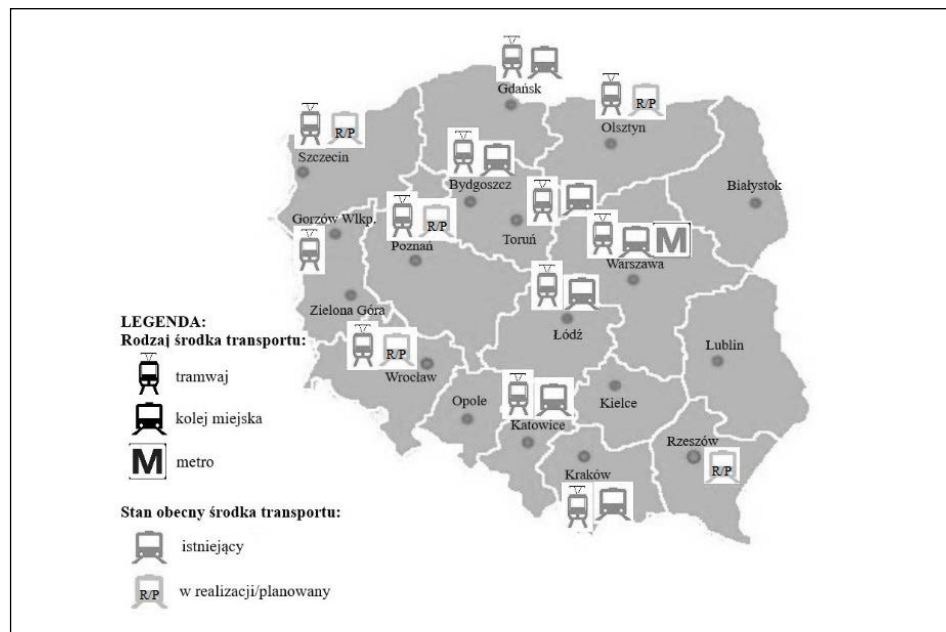
Miejski transport tramwajowy

Polska literatura podejmująca tematykę geografii transportu, do której zalicza się transport miejski, jest dość różnorodna. Należy tu wymienić publikację pod redakcją O. Wyszomirskiego (2007) dotyczącą specyfiki transportu miejskiego czy B. Madeja i in. (2015) skupiającą się na transporcie miejskim od strony organizacyjnej. Transport miejski w polskich miastach poddali analizie J. Gadziński (2010) i M. Jurczak (2013) na przykładzie Poznania oraz S. Ejdys (2014) – Olsztyna, natomiast Z. Brynarska (2014) badała zadowolenie użytkowników miejskiego transportu publicznego w Krakowie. Transportem *stricte* szynowym zajmowali się S. Dziadek (1995) i A. Kołoś (2002). Warto też wspomnieć o B. Meyer (1998), która skupiła się na uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych transportu w Szczecinie.

Z racji istnienia wielu równorzędnych określeń miejskiego transportu publicznego obecnych w polskich aktach prawnych, jednoznaczne zdefiniowanie pojęcia miejskiego transportu publicznego jest trudne. Przyjęto za H. Kołodziejskim (2007, s. 9-10), że „transport miejski (komunikacja miejska) to regularny, publiczny transport zbiorowy wykonywany na zlecenie samorządowego organizatora transportu wyłącznie na obszarze jednej gminy, dwóch lub więcej gmin (na podstawie porozumień międzygminnych) oraz gmin tworzących międzygminny związek komunalny”.

Jednym z rodzajów miejskiego transportu publicznego jest miejski transport szynowy (MTS), w ramach którego wyróżniamy (H. Kołodziejski, 2007) tramwaj, kolej miejską i metro. Punktem wspólnym wyżej wymienionych środków transportu jest poruszanie się po szynach oraz zasilanie za pomocą energii elektrycznej. W Polsce obecne są wszystkie trzy rodzaje miejskiego transportu szynowego (ryc. 1).

Mając na uwadze obecność poszczególnych środków transportu szynowego w miastach wojewódzkich można zauważyć, że sześć z nich (Zielona Góra, Opole, Kielce, Rzeszów, Lublin i Białystok) nie uruchomiło żadnego środka MTS. Natomiast tylko jedno miasto (Warszawa) posiada wszystkie trzy rodzaje. Warszawa jako jedyne miasto w Polsce rozwija system metra, który działa od 7 kwietnia 1995 r. (Metro Warszawskie...). W sześciu miastach wojewódzkich (Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź i Toruń) istnieją dwa środki transportu szynowego – tramwaj i kolej miejska. Natomiast w pięciu miastach (Gorzów Wielkopolski, Olsztyn, Poznań, Szczecin i Wrocław) funkcjonuje tylko jeden środek transportu szynowego – tramwaj. Na uwagę zasługuje fakt, że pięć miast wojewódzkich (Olsztyn, Poznań,



Ryc. 1. Rodzaje miejskiego transportu szynowego w miastach wojewódzkich Polski.

Źródło: opracowanie własne.

Szczecin, Rzeszów i Wrocław) planuje uruchomienie lub jest w trakcie realizacji systemu kolei miejskiej, którego znaczenie rośnie w kontekście środka transportu miejskiego.

Miejski transport tramwajowy (MTT) jest jednym z rodzajów miejskiego transportu szynowego. Tramwaj to „pasażerski pojazd drogowy o miejscach siedzących dla więcej niż dziewięciu osób (łącznie z motorniczym), podłączony do przewodów elektrycznych lub napędzany silnikiem spalinowym oraz poruszający się po szynach” (*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego...*, 2018). W Polsce istnieje 15 systemów tramwajowych, z czego 12 w miastach wojewódzkich, a pozostałe trzy w mniejszych ośrodkach (Częstochowa, Elbląg i Grudziądz).

System tramwajowy funkcjonujący w stolicy Pomorza Zachodniego jest jednym z najstarszych na terenach dzisiejszej Polski, został uruchomiony 23 sierpnia 1879 r. jako tramwaj konny. Elektryfikacja sieci tramwajowej, zakończona w 1897 r., również była jedną z pierwszych. System ten bazuje na normalnotorowym rozstawie torów (1435 mm), jego łączna długość wynosi 60 km. W ramach systemu funkcjonuje 12 linii tramwajowych o łącznej długości 110,8 km, jego obsługą zajmują się dwie zajezdnie tramwajowe – Pogodno i Golęcín (R. Czejarek, 2013).

Materiały źródłowe i metodyka badań

Zakres problemowy opracowania wymagał wykorzystania różnorodnych materiałów źródłowych o charakterze pierwotnym i wtórnym, pozyskanych za pomocą takich metod badawczych jak: inwentaryzacja, wywiad, obserwacja i kwerenda, z wykorzystaniem stosownych narzędzi badawczych² (tab. 1). Wybrane wyniki przedstawiono w niniejszym opracowaniu.

Tab. 1. Stosowane metody i narzędzia badawcze.

Metoda	Narzędzie	Czas realizacji
Inwentaryzacja	notatka, dokumentacja fotograficzna	maj 2019 r.
Wywiad	pilotażowe badania ankietowe z wykorzystaniem formularza wśród użytkowników transportu (n=154), wywiad swobodny z pracownikami Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM)	maj–czerwiec 2019 r.
Obserwacja	notatka, dokumentacja fotograficzna	maj–czerwiec 2019 r.
Kwerenda	publikacje: naukowe, popularyzacyjne, statystyczne i urzędowe	styczeń–lipiec 2019 r.

Źródło: opracowanie własne.

Warto dodać, że badania ankietowe, których zadaniem było określenie stopnia zadowolenia użytkowników z funkcjonowania transportu tramwajowego w Szczecinie, przeprowadzono w formie elektronicznej za pośrednictwem Formularza Google. Ankieta została umieszczona w pierwszej kolejności w grupie *Komunikacja miejska w Szczecinie – dyskusje o wszystkim i dla wszystkich* (w serwisie społecznościowym Facebook), której członkami są ludzie interesujący się lub związani z transportem publicznym w Szczecinie. Udostępniono ją również w środowisku akademickim (studentów i wykładowców) Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Szczecińskiego oraz wśród pracowników Działu Optymalizacji Sieci Komunikacyjnej i Realizacji Projektów Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM) w Szczecinie.

Dane dotyczące infrastruktury i funkcjonowania STT uzyskano bezpośrednio od organizatora transportu miejskiego w Szczecinie (tj. ZDiTM Szczecin) oraz podczas realizowanej praktyki zawodowej jednego z autorów, a także z oficjalnych stron internetowych organizatora komunikacji miejskiej (Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego...) i przewoźnika (Tramwaje Szczecińskie...). Korzystano również z informacji zamieszczonych na

² Podczas przygotowywania niniejszego artykułu autorzy korzystali z pracy licencjackiej Alberta Chrzana pt. *Funkcjonowanie szczecińskiego transportu tramwajowego*, napisanej pod kierunkiem dr Elżbiety Mydlowskiej w Zakładzie Geografii Społecznej i Organizacji Przestrzeni Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Szczecińskiego w 2019 r.

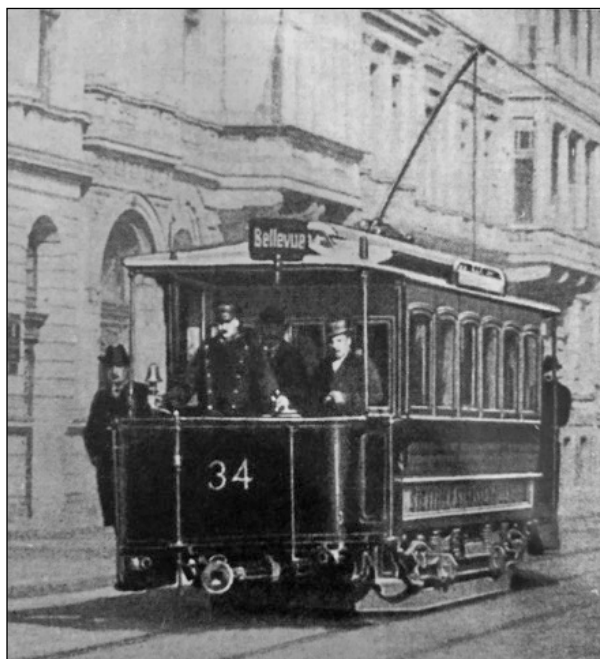
stronie internetowej poświęconej transportowi miejskiemu w Szczecinie (Komunikacja Miejska Szczecin...).

Organizacja transportu tramwajowego w Szczecinie

Transport tramwajowy w Szczecinie liczy ponad 140 lat. Uwarunkowania jego rozwoju można podzielić na historyczne oraz społeczno-ekonomiczne. Pierwsze dotyczą historii tramwajów w Szczecinie od początków (powstania) do dnia dzisiejszego, natomiast drugie – zjawisk i trendów, które wpłynęły na obecny kształt systemu tramwajowego. Na jego organizację ma również wpływ polityka transportowa oraz percepcja jego użytkowników.

Historię funkcjonowania transportu tramwajowego w Szczecinie można podzielić na dwa główne etapy. Pierwszym są lata 1879-1945, czyli okres kiedy Szczecin znajdował się w granicach Niemiec, natomiast drugi etap to lata od 1945 r. do dziś, kiedy Szczecin stał się polskim miastem.

Etap niemiecki w historii szczecińskich tramwajów związany jest z utworzeniem systemu tramwajowego oraz rozbudową siatki połączeń. Istotnym wydarzeniem stała się elektryfikacja sieci tramwajowej w mieście, co było możliwe dzięki otwarciu w 1889 r. pierwszej elektrowni przez Ernesta Kuhlo (ryc. 2). Podczas elektryfikacji podjęta została decyzja, aby główne trasy



Ryc. 2. Wagon silnikowy Herbrand nr 34 na ul. Matejki (Grabowerstrasse) udający się w kierunku ul. Potulickiej (Bellevue), 1898 r. (fot. ze zbiorów R. Czejarka).

tramwajowe w mieście były dwutorowe (R. Czejarek, 2013), co spowodowało zwiększenie przepustowości na najważniejszych ciągach komunikacyjnych i pozwoliło lepiej wykorzystać istniejącą sieć tramwajową. Jak wspomniano wyżej, okres niemiecki to czas rozkwitu sieci tramwajowej w mieście oraz stały wzrost liczby pasażerów – w 1939 r. siedem linii tramwajowych przewiozło 36 mln pasażerów.

Początek etapu polskiego w historii szczecińskich tramwajów związany był z zakończeniem II wojny światowej, która przyniosła zmianę granicy pomiędzy Niemcami a Polską. Szczecin od tego momentu stał się polskim miastem. Konieczność zorganizowania transportu miejskiego leżała w gestii nowych władarzy miasta. Za początek transportu tramwajowego w polskim Szczecinie można przyjąć datę 12 sierpnia 1945 r. W tym dniu uruchomione zostały regularne kursy na dwóch liniach: Niemierzyn – pl. Żołnierza Polskiego (linia 3) oraz Hutnicza – most Akademicki (linia 7). Następne dekady miały na uruchamianiu kolejnych tras tramwajowych, jednak kilka z nich, które funkcjonowały w niemieckim Szczecinie, nie zostało przywróconych (R. Czejarek, 2013). Wraz z rozwojem techniki zmianom podlegał tabor tramwajowy. W 1971 r. dostarczono do Szczecina pierwsze szybkobieżne tramwaje – Konstal 102Na, natomiast w 1975 r. rozpoczęto dostawy tramwajów Konstal 105N (ryc. 3). Warto zauważyć, że tramwaje z rodziny 105N są do dzisiaj najbardziej popularnymi pojazdami w Polsce.



Ryc. 3. Tramwaj Konstal 105Na po modernizacji na placu Grunwaldzkim.

Fot. A. Chrzan.

W ostatnich dekadach widoczna była znaczna stagnacja w kwestii budowy nowych tras tramwajowych, a tym samym powiększenia siatki połączeń w Szczecinie. Zmieniło się to dopiero 29 sierpnia 2015 r., kiedy oddano do użytku pierwszy etap trasy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – SST (ryc. 4). Natomiast 25 lipca 2020 r. przekazano do eksploatacji torowisko łączące pętlę Las Arkoński z Rondem Olszewskiego, dzięki czemu powstała druga droga dla tramwajów wyjeżdżających z i zjeżdżających do Zajezdni Pogodno. Obecnie miasto ma w planach kolejne inwestycje tramwajowe (budowa nowych tras i modernizacja istniejących) (Szczecin z planami modernizacyjnymi...).



Ryc. 4. Pętla Turkusowa - koniec I etapu budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju.

Fot. A. Chrzan.

Głównymi czynnikami społeczno-ekonomicznymi, które warunkowały rozwój miejskiego transportu tramwajowego w ostatnich latach był spadek liczby ludności oraz wzrost liczby samochodów osobowych, co przełożyło się na obniżenie znaczenia transportu tramwajowego. Zmniejszenie liczby ludności w Szczecinie związane jest z migracją na obszary wiejskie. Zjawisko to przyczyniło się do ograniczenia roli miejskiego transportu tramwajowego, ponieważ tramwaj – podstawowy środek transportu w centralnych częściach miasta – nie dojeżdża na jego obrzeża. Na obszarach podmiejskich to transport autobusowy pełni podstawową rolę. Innym czynnikiem jest wzrost liczby samochodów osobowych, związany z niskimi cenami pojazdów oraz niskimi kosztami utrzymania (A. Kołoś, 2002). Wzrost znacze-

nia transportu indywidualnego negatywnie wpłynął na miejski transport tramwajowy. A. Kołoś (2002, s. 89) zauważa, że „wzrost wskaźnika poziomu motoryzacji jest w Polsce silnie skorelowany ze spadkiem liczby przejazdów komunikacją publiczną, w tym MTS”. Również wzrost liczby samochodów osobowych można powiązać z migracją na obszary wiejskie. Osoby mieszkające poza granicami miasta decydują się na transport indywidualny z racji dość ubogiej oferty miejskiego transportu publicznego (MTP) poza miastem.

Zdaniem A. Lipińskiej-Słoty (2014, s. 69) polityka transportowa jest „jedną z podstawowych form regulacji systemów transportowych”. Polityka transportowa Szczecina, uchwalona decyzją Rady Miasta z dn. 13 marca 2006 r.; zgodna jest z takimi dokumentami jak *Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025* i *Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*. Warto nadmienić, że przygotowane zostały również inne dokumenty na temat rozwoju transportu publicznego w Szczecinie, są to:

- *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2004-2013*
- *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007-2015*.

Polityka transportowa Szczecina stawia przed włodarzami zadania, których efektem ma być poprawa transportu w mieście. Głównym celem jest poprawa atrakcyjności komunikacji miejskiej. Pod tym hasłem kryją się takie zadania jak:

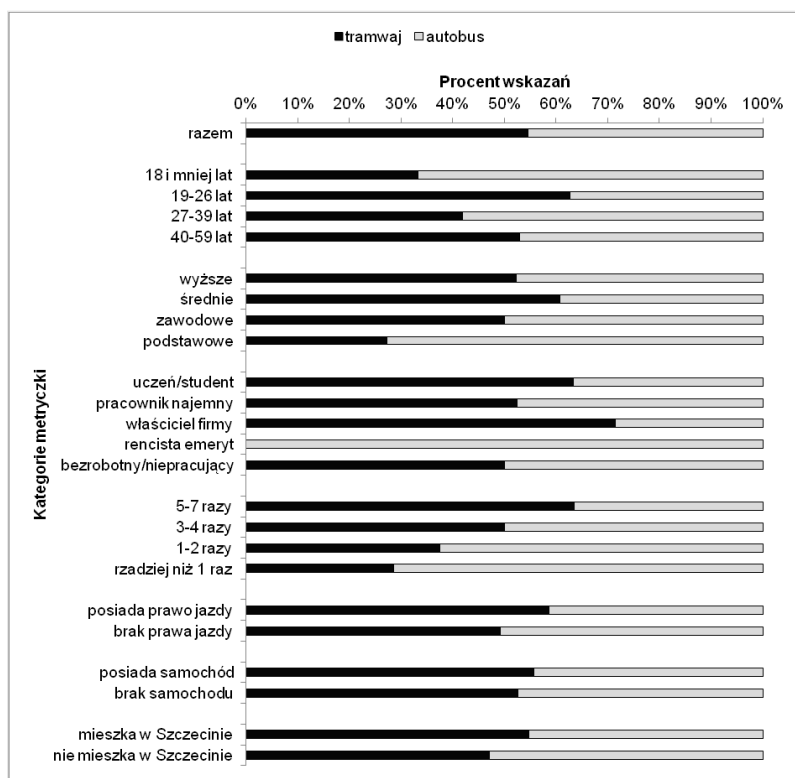
- wymiana taboru autobusowego i tramwajowego,
- poprawa dostępności miejskiego transportu publicznego i dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- racjonalizacja sieci miejskiego transportu publicznego,
- montaż monitoringu w pojazdach miejskiego transportu publicznego.

W kontekście miejskiego transportu tramwajowego ważny jest zapis w *Polityce transportowej Miasta Szczecin*, który głosi, że tramwaj ma być podstawowym środkiem komunikacji w mieście, a autobusy mają pełnić jedynie rolę uzupełniającą, poprzez dowożenie pasażerów do tramwajów z rejonów, do których transport tramwajowy nie dociera (*Polityka transportowa Miasta Szczecin...*, 2006). Jednak minęło już ponad 15 lat od utworzenia polityki transportowej Szczecina, a w dalszym ciągu nie wszystkie jej zadania zostały zrealizowane. Analizując siatkę połączeń w mieście (*Schemat sieci komunikacji dziennej...*), można zauważyć, że nadal istnieją linie autobusowe łączące centrum miasta z oddalonymi od niego osiedlami. Nie pokrywa się to z założeniem, że to tramwaje mają pełnić funkcję podstawowego środka transportu w mieście, a autobusy jedynie dowozową. Jest to bardzo niekorzystne zjawisko w kontekście polityki transportowej.

Organizacja transportu miejskiego jest ściśle związana z percepcją jego użytkowników. Większość respondentów biorących udział w badaniu an-

kietowym (55%) korzystało najczęściej z transportu tramwajowego, przede wszystkim są to osoby (ryc. 5):

- w wieku 19-26 lat i 40-59 lat,
- posiadające wykształcenie wyższe lub średnie,
- będące uczniami/studentami, pracownikami najemnymi oraz właścicielami firm,
- korzystające z tramwaju 5-7 razy w tygodniu,
- posiadające oraz nieposiadające samochodu,
- posiadające prawo jazdy.



Ryc. 5. Profil użytkowników miejskiego transportu publicznego sporządzony na podstawie badań ankietowych.

Źródło: opracowanie własne.

Bardzo zadowalający jest fakt, że dla większości respondentów większe znaczenie ma transport tramwajowy niż autobusowy. Należy dołożyć wszelkich starań, aby spełnić oczekiwania użytkowników transportu miejskiego względem transportu tramwajowego. Tylko wtedy możliwy jest wzrost jego znaczenia pośród pasażerów.

Charakterystyka szczecińskiego transportu tramwajowego

Transport tramwajowy funkcjonuje w Szczecinie od 1879 r., początkowo pod postacią tramwaju konnego. Tramwaj elektryczny działa w Szczecinie od 1897 r. Obecnie operatorem świadczącym usługi w zakresie transportu tramwajowego jest spółka Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o., która powstała 1 stycznia 2009 r. w wyniku przekształcenia zakładu budżetowego pod nazwą Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie (Tramwaje Szczecińskie...).

Tabor tramwajowy kursujący po mieście rozlokowany jest między dwie zajezdnie – Pogodno i Gołęczin, które znajdują się w lewobrzeżnej części miasta. Zajezdnia Pogodno, otwarta w 1934 r., mieści się przy al. Wojska Polskiego 200 (Zajezdnia Pogodno...). Po ostatniej przebudowie, w latach 2014-2015, stała się ona jedną z najnowocześniejszych zajezdni tramwajowych w Polsce (Szczecin ma najnowocześniejszą zajezdnię...). Natomiast Zajezdnia Gołęczin, położona w północnej części miasta, przy ul. Wieszysława 18, została wybudowana w 1898 r. i znajdowała się wtedy poza granicami ówczesnego Szczecina. Była pierwszą zajezdnią dostosowaną do obsługi tramwajów elektrycznych (Zajezdnia Gołęczin...).

W obu zajezdniach, według stanu na dzień 24.05.2019 r., stacionowały 203 wagony tramwajowe, z czego 121 w zajezdni Pogodno, a 82 w zajezdni Gołęczin (tab. 2). Warto zauważyć, że wszystkie wagony z rodziny 105N i T6A2D oraz niektóre wagony KT4Dt są łączone w składy dwuwagonowe, a co za tym idzie faktyczna liczba składów jest znacznie mniejsza od liczby wagonów. W przypadku zajezdni Gołęczin, która posiada wyłącznie składy dwuwagonowe, liczba ta wynosi zatem 41.

Tab. 2. Tabor tramwajowy w Szczecinie pod względem ilości i wieku.

Rodzaj taboru	Liczba sztuk	Średnia wieku (lata)	Niska podłoga
Zajezdnia Pogodno			
KT4Dt	73	33	nie
T6A2D	16	31	nie
Moderus Beta MF 15 AC	2	5	tak
Moderus Beta MF 25 AC	2	1	tak
120NaS	6	9	tak
120NaS2	22	6	tak
Razem	121	25	x
Zajezdnia Gołęczin			
T6A2D	34	29	nie
105Na	2	35	nie
105Ng/2015	12	32	nie

105N2k/2000	20	16	nie
105N/S/HF/09	2	11	nie
105N/S/HF10AC	12	6	nie
Razem	82	23	x
Podsumowanie			
Razem w obu zajezdniach	203	24	x
Wagony niskopodłogowe	32	6	x

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Księgi taborowej portalu Komunikacja Miejska Szczecin.

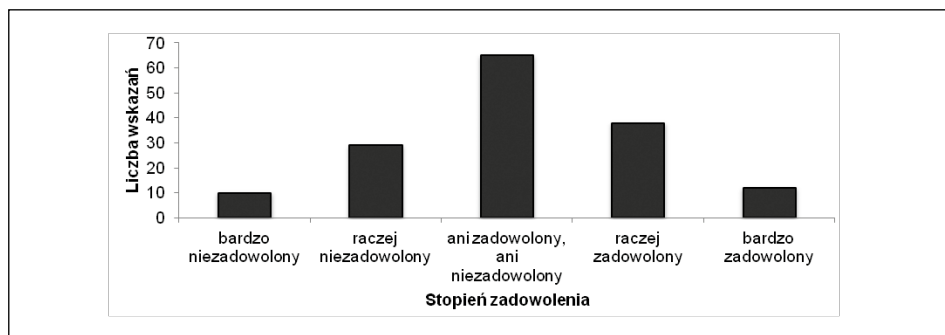
Średnia wieku taboru tramwajowego w Szczecinie wynosi 24 lata. W przypadku odniesienia tej wartości do poszczególnych zajezdni nieznacznie lepiej wypada zajezdnia Gołęczin (23 lata), natomiast w zajezdni Pogodno średnia wieku taboru jest nieco wyższa (25 lat). Wysoka średnia wieku taboru związana jest z dużym udziałem używanych tramwajów sprowadzonych z Berlina – Tatra KT4Dt i Tatra T6A2D (ryc. 6). Niestety, udział wagonów niskopodłogowych jest niewielki. Jedynie 32 na 203 wagony posiadają niską podłogę, co przekłada się na obniżenie komfortu podróży oraz dostępności tego środka transportu dla osób niepełnosprawnych.



Ryc. 6. Tramwaj typu T6A2D.

Fot. A. Chrzan.

Stan taboru tramwajowego jest ważnym elementem wpływającym na funkcjonowanie miejskiego transportu tramwajowego. Najwięcej respondentów (42,2%) wskazało odpowiedź „ani zadowolony, ani niezadowolony” co świadczy o tym, że ta kwestia jest im obojętna, bądź że nie są w stanie jednoznacznie określić swojego stopnia zadowolenia analizowanego elementu (ryc. 7).



Ryc. 7. Stopień zadowolenia respondentów ze stanu taboru tramwajowego.

Źródło: opracowanie własne.

Poza tabor, ważną częścią transportu tramwajowego jest towarzysząca mu infrastruktura. Jednym z elementów infrastruktury związanej z transportem tramwajowym są przystanki. W Szczecinie, według stanu na dzień 31.05.2019 r., funkcjonowało ich 1624. Liczba ta nie jest stała, co związane jest z powstawaniem nowych przystanków, ich likwidacją, bądź uruchamianiem przystanków tymczasowych. Liczba ta obejmuje również przystanki techniczne, czyli takie, które nie są dostępne dla pasażerów oraz przystanki aktualnie nieużywane. Spośród wskazanych 1624 przystanków, tramwaje zatrzymują się na 235, z czego 68 to przystanki tramwajowo-autobusowe³. Można wyróżnić dwa rodzaje przystanków tramwajowych:

- dostępne z poziomu jezdni,
- z wydzielonym peronem.

W przypadku przystanków dostępnych z poziomu jezdni przy okazji modernizacji tras tramwajowych wprowadzane są rozwiązania mające na celu ułatwienie wysiadania osobom o ograniczonej możliwości ruchowej. Do takich rozwiązań zaliczamy przystanki wiedeńskie (ryc. 8) i antyzatoki (ryc. 9).

³ Opracowano na podstawie danych udostępnionych przez Dział Optymalizacji Sieci Komunikacyjnej i Realizacji Projektów ZDiTM w Szczecinie.



Ryc. 8. Przystanek wiedeński na ulicy Arkońskiej – przystanek Tatrzańska.

Fot. A. Chrzan.



Ryc. 9. Antyzatoka na ulicy Potulickiej – przystanek Sowińskiego.

Fot. A. Chrzan.

Poza przystankami, ważną rolę w funkcjonowaniu miejskiego transportu tramwajowego pełnią pętle, czyli przystanki, na których tramwaj kończy bieg. W Szczecinie, według stanu na czerwiec 2019, znajduje się 14 pętli tramwajowych, z czego trzy są nieużywane w stałym układzie połączeń – Basen Górniczy, Plac Rodła i Dworcowa. Warto zauważyć, że pętle Plac Rodła i Dworcowa nie są pętlami z technicznego punktu widzenia. Tramwaje kończące trasę na w/w przystankach zwracają sąsiednimi ulicami, dlatego pętle te mają statusu pętli ulicznych (tab. 3). Obecnie w budowie jest jeszcze kolejna pętla tramwajowa, zlokalizowana w pobliżu nowopowstającego Ronda Błękitnej Armii w ciągu ulicy Szafera (Nowe torowisko...).

Tab. 3. Pętle tramwajowe w Szczecinie (stan na czerwiec 2019).

Pętla	Linie korzystające z pętli jako		Połączenia autobusowe
	przystanek końcowy	przystanek przelotowy	
Turkusowa	2, 7, 8	-	54, 55, 65, 71, 84, 91, 94
Basen Górniczy	-	2, 7, 8	56, 72, 73, 93, 96, A, B, C, G, H
Gumieńce	8, 10	-	88, 98, 108, 124
Krzekowo	4, 5, 7	-	60, 74, 75, 105
Potulicka	1, 9	-	brak
Plac Rodła	-	1, 2, 3, 5, 10, 11, 12	58, 59, 68, 70, 86, 101, 107, A, B, C, F, G, H
Głębokie	1, 9	-	51, 103, 106, 121
Pomorzany	3, 4, 6, 11, 12	-	53
Ludowa	11	6	67, 80
Gocław	6	-	58, 102
Stocznia Szczecińska	5	6, 11	53, 60, 67
Dworzec Niebuszewo	2, 12	-	51, 78, 87, B
Las Arkoński	3, 10	-	80
Dworcowa	-	6	70, 75

Źródło: opracowanie własne.

Ważnym elementem funkcjonowania miejskiego transportu tramwajowego jest również telematyka. Termin ten oznacza „rozwiązania telekomunikacyjne, informacyjne i informatyczne oraz rozwiązania automatycznego sterowania, dostosowane do potrzeb obsługiwanych systemów fizycznych i zintegrowane z tymi systemami” (Telematyka – przyszłość transportu...). W Szczecinie istnieje system telematyczny pod nazwą Centralny System Zarządzania Komunikacją Miejską (CSZKM). Nadzór nad nim sprawuje Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie, a dokładniej Dział Optymalizacji Sieci Komunikacyjnej i Realizacji Projektów. Realizacja projektu odnoszącego się do CSZKM przypadała na lata 2010-2014. Centralny System

Zarządzania Komunikacją Miejską składa się z wielu elementów, w tym z (Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego...):

- systemu dynamicznej informacji pasażerskiej,
- systemu zarządzania flotą, w tym systemu lokalizacji pojazdów technicznych,
- systemu monitoringu wizyjnego w pojazdach,
- systemu zliczania potoków pasażerskich,
- systemu okresowego biletu elektronicznego,
- wyposażenia Centrum Dyspozytorsko-Operatorskiego oraz serwerowni,
- systemu transportu „na żądanie”.

Dla użytkowników miejskiego transportu tramwajowego największe znaczenie mają: funkcjonująca strona internetowa ZDiTM, tablice elektroniczne umieszczone na przystankach, informujące o rzeczywistym czasie odjazdu pojazdów (system dynamicznej informacji pasażerskiej, ryc. 10), aktualna mapa przystanków i pojazdów (system zarządzania flotą, ryc. 11) oraz monitoring wizyjny w pojazdach (system monitoringu wizyjnego w pojazdach).

Rozkład jazdy linii 8

Strona główna • Dla pasażera • Rozkłady jazdy • Informacje o linii 8 • Rozkład jazdy linii 8

linia tramwajowa dzienna zwykła

przystanek: Ku Słońcu (20423) [pokaż lokalizację](#) [złóż przystanek](#)

kierunek: Turkusowa lub Dworcowa

inne linie na tym przystanku: 3, 10

najbliższy odjazd: 12:25 (za 7 min)

[ukryj rzeczywiste godziny odjazdów](#)

linia	kierunek	odjazd
8	Turkusowa	za 7 min
10	Plac Rodła	za 14 min
8	Turkusowa	za 19 min
8	Turkusowa	12:49
10	Plac Rodła	12:56

mek Owocowa dla linii 61 oraz 87 przeniesiony na ul. 3
stwierdź w nowym oknie

- Gumierce
- 1 Kwiatowa
- 8 Ku Słońcu
- 1 Szkoła Salezjańska
- 3 Karola Miarki
- 4 Cmentarz Centralny
- 5 Osiedle Akademickie
- 7 Sikorskiego
- 9 Plac Kościuszki
- 12 Brama Portowa
- 15 Wyszynskiego
- 17 Energetyków
- 18 Port Centralny
- 19 Parnica
- 21 Merkatora
- 22 Basen Górnicy
- 25 Hangarowa
- 27 Jaśminowa ZUS
- 28 Turkusowa
- 29 Turkusowa

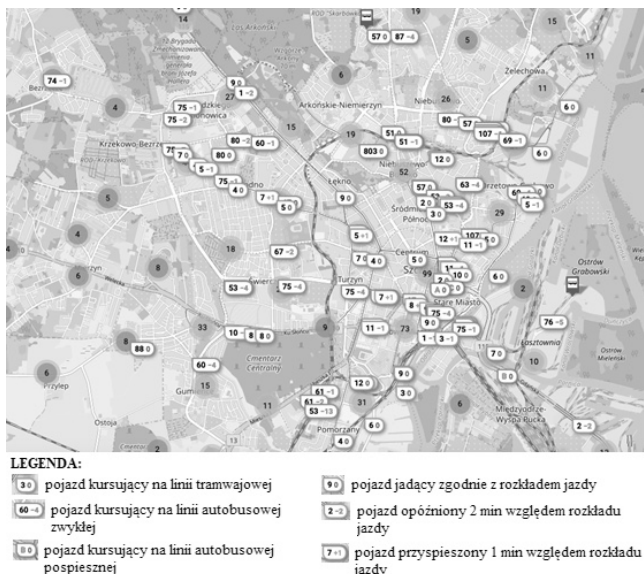
dni powszednie poza okresem wakacji letnich [ukryj]

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
04	02	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	02	02	04	04	04	04 ²
19	14	13	07	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	14	14	14 ¹	24	24	24
34	26	25	13	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	26	26	24	44	44	
49	37	37	25	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	38	38	38	44		
	49	49	37	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	50	50				

ważny od 04.03.2019

Ryc. 10. Strona internetowa ZDiTM – widoczna funkcja odjazdów rzeczywistych.

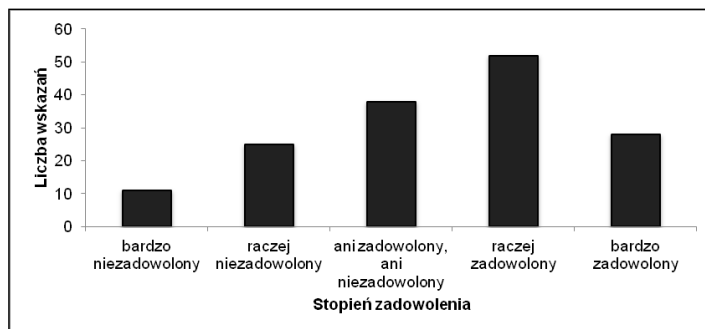
Źródło: Rozkład jazdy linii 8 ...



Ryc. 11. Fragment mapy przystanków i pojazdów ZDiTM (zrzut ekranu).

Źródło: Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego...

Systemy telematyczne przyczyniły się do poprawy warunków funkcjonowania miejskiego transportu publicznego w Szczecinie, w tym transportu tramwajowego. Oprócz szeregu usprawnień dla użytkowników transportu publicznego, CSZKM ułatwia również pracę pracownikom Centrali Ruchu ZDiTM. Dzięki systemom telematycznym są oni w stanie obserwować ruch pojazdów miejskiego transportu publicznego i reagować na bieżąco na powstające sytuacje awaryjne. Większość respondentów (52%) była zadowolona z systemów informacji pasażerskiej funkcjonujących w mieście (ryc. 12), co za tym idzie systemy telematyczne obecne w miejskim transporcie tramwajowym w Szczecinie dobrze spełniają swoją funkcję.



Ryc. 12. Stopień zadowolenia respondentów z systemów informacji pasażerskiej.

Źródło: opracowanie własne.

Dostępność tramwajowa Szczecina

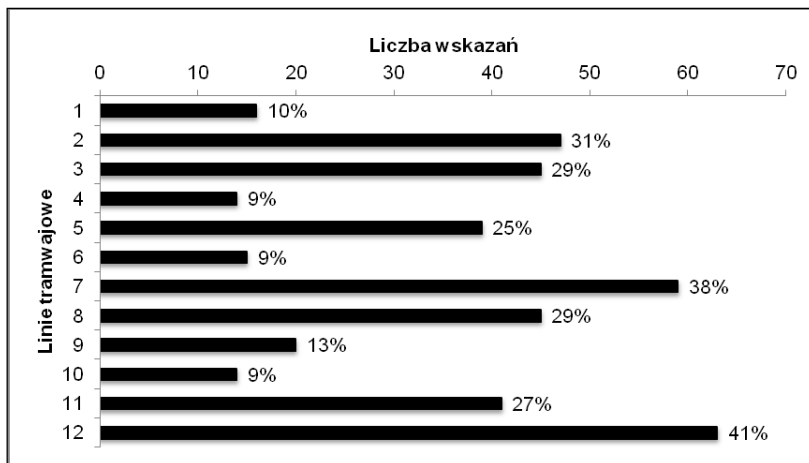
Z dostępnością tramwajową Szczecina wiąże się pojęcie dostępności transportowej. Może być ona rozumiana jako łatwość w dotarciu do określonego miejsca, będącego celem podróży lub punktem, z którego istnieje możliwość rozpoczęcia podróży określonym środkiem transportu (A. Faron, 2014). Dostępność może być rozpatrywana w różnych aspektach. Na podstawie podziału dokonanego przez J. Gadzińskiego (2010) można wymienić sześć rodzajów dostępności: czasowa, prawna, ekonomiczna, przestrzenna, informacyjna i techniczna. W niniejszym opracowaniu zostaną omówione cztery z nich – przestrzenna, czasowa, ekonomiczna i informacyjna.

Z dostępnością tramwajową Szczecina związana jest także siatka połączeń, która *de facto* określa zasięg miejskiego transportu tramwajowego. Siatkę połączeń tworzy 12 linii tramwajowych ponumerowanych od 1 do 12. W mieście obowiązuje wspólna dla wszystkich linii częstotliwość kursowania, która ma zapewnić regularność odjazdów. Tramwaje kursują co 12 minut w ciągu dnia oraz co 20 minut w porach mniejszego natężenia ruchu (godziny wieczorne oraz godziny poranne w weekendy); wyjątek od tej reguły stanowią cztery linie: 1, 4, 10 i 12. Linie 1 i 10 poza godzinami szczytu komunikacyjnego i w weekendy kursują co 24 minuty, linia 4 przez cały dzień co 24 minuty, a linia 12 w godzinach szczytu kursuje co 6 minut. Warto zauważyć, że wszystkie wyjątki są wielokrotnościami lub dzielnikami liczby 12.

Miejski transport tramwajowy funkcjonuje w godzinach 5:00-23:00, poza kursami wyjazdowymi z i zjazdowymi do zajezdni, które odbywają się też poza wymienionymi godzinami. W tym przypadku wyróżniamy dwa wyjątki od wskazanej zasady – są to linie 4 i 10. Pierwsza kursuje wyłącznie w dni powszednie w godzinach 7:00-17:00, natomiast druga – w dni powszednie w godzinach 6:00-20:00 i w weekendy w godzinach 9:00-17:00.

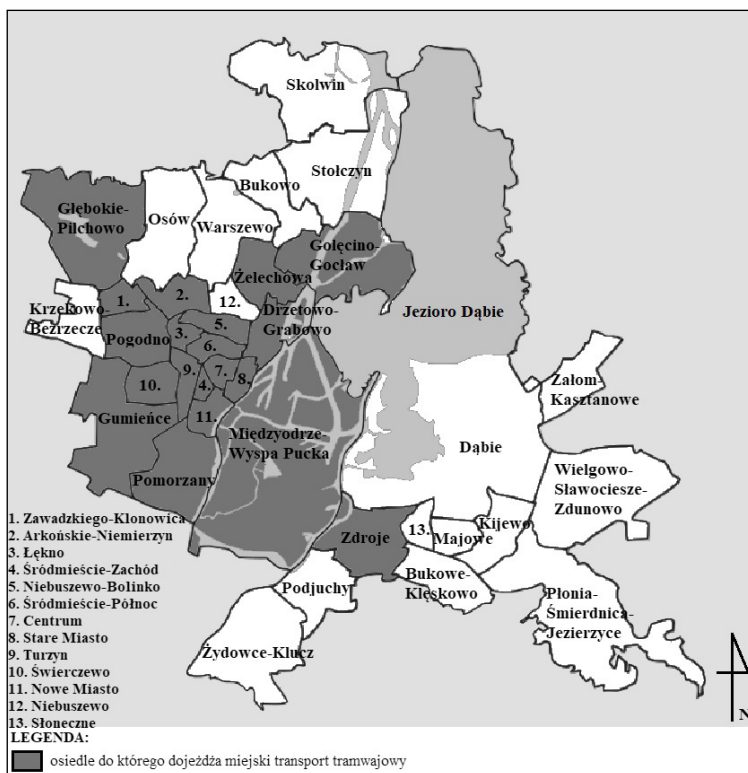
Spośród wszystkich linii tramwajowych największą popularnością wśród respondentów cieszą się linie: 12 (41% wskazań), 7 (38% wskazań) oraz 2 (31% wskazań). Natomiast najmniejsze zainteresowanie wystąpiło w przypadku linii: 4, 6 i 10, gdzie tylko 9% respondentów wskazało je jako najczęściej wybierane (ryc. 13).

Aspekt przestrzenny związany jest z dostępnością transportu tramwajowego na terenie Szczecina. Na podstawie podziału administracyjnego Szczecina na jednostki pomocnicze określono, do których osiedli w mieście dochodzi miejski transport tramwajowy. Należy zauważyć, że MTT dociera jedynie do 20 z 37 osiedli (ryc. 14). W większości są to osiedla położone w lewobrzeżnej części miasta. W przypadku prawobrzeżnej części miejski transport tramwajowy dojeżdża jedynie do osiedla Zdroje. Komunikacja tramwajowa swoim zasięgiem nie obejmuje osiedli: Bukowe-Kłęskowo, Bukowo, Dąbie, Kijewo, Krzekowo-Bezzecze, Majowe, Niebuszewo, Osów, Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce, Podjuchy, Skolwin, Słoneczne, Stołczyn, Warszewo,



Ryc. 13. Najczęściej wybierane przez respondentów linie tramwajowe.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 14. Zasięg miejskiego transportu tramwajowego w Szczecinie.

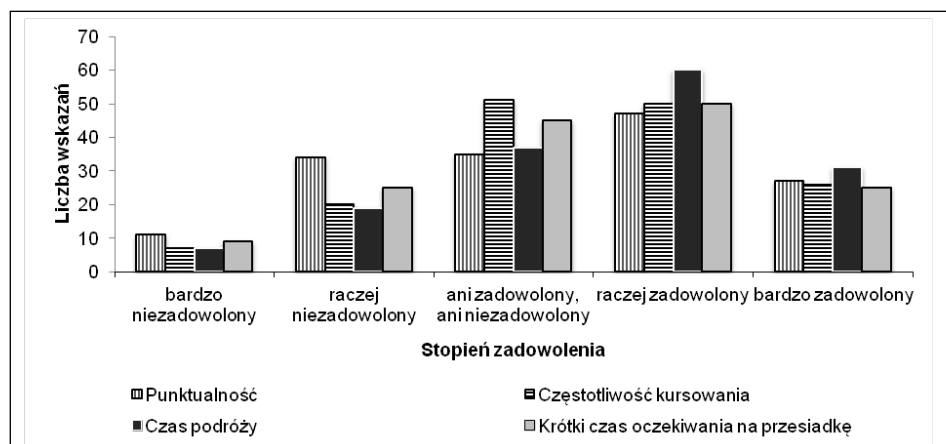
Źródło: opracowanie własne na podstawie Schematu sieci komunikacji dziennej ZDiTM Szczecin.

Wielgowo-Sławociesze-Zdunowo, Załom-Kasztanowe i Żydowce-Klucz. W większości przypadków są to osiedla znacznie oddalone od centrum miasta, a część z nich ma charakter peryferyjny. Transport tramwajowy w przypadku obszarów peryferyjnych jest mało opłacalny.

Aspekt czasowy związany jest między innymi z czasem podróży. J. Gadziński (2010) zauważa, że w przypadku dostępności czasowej nie można brać pod uwagę jedynie czasu przejazdu środkiem transportu publicznego (autobusem lub tramwajem). Na całkowity czas podróży składają się kolejno (J. Gadziński, 2010):

- dotarcie na przystanek,
- oczekiwanie na przyjazd środka MTP,
- podróż środkiem MTP,
- przesiadka,
- przejazd kolejnym środkiem MTP,
- przejście z przystanku do punktu docelowego.

Oprócz czasu podróży na dostępność czasową składają się także punktualność, krótki czas oczekiwania na przesiadkę i częstotliwość kursowania. Wszystkie te elementy – zdaniem respondentów – są ważne w sprawnym funkcjonowaniu transportu tramwajowego. Analizując zadowolenie respondentów z wymienionych elementów dostępności czasowej można zauważyć, że ankietowani są generalnie usatysfakcjonowani (ryc. 15). Największe zadowolenie (wskazania „raczej zadowolony” i „bardzo zadowolony”) wystąpiło w przypadku czasu podróży (59% wskazań). Nieco mniejsze odnotowano wśród pozostałych elementów – częstotliwość kursowania i krótki czas oczekiwania na przesiadkę (po 49%) oraz punktualność (48%).



Ryc. 15. Stopień zadowolenia respondentów z poszczególnych elementów dostępności czasowej.

Źródło: opracowanie własne.

Podczas przesiadek duże znaczenie mają węzły przesiadkowe. W Szczecinie możemy wyróżnić trzy przystanki tramwajowe, które pełnią taką funkcję – Plac Kościuszki, Plac Rodła i Brama Portowa. Na każdym z węzłów zatrzymuje się po siedem linii tramwajowych, co stanowi ponad połowę wszystkich linii tramwajowych w mieście i daje możliwość podróży praktycznie w każdym kierunku miasta (tab. 4).

Tab. 4. Największe węzły tramwajowe w Szczecinie.

Przystanek	Linie tramwajowe
Plac Kościuszki	4, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Plac Rodła	1, 2, 3, 5, 10, 11, 12
Brama Portowa	1, 2, 3, 7, 8, 9, 10

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony ZDiTM.

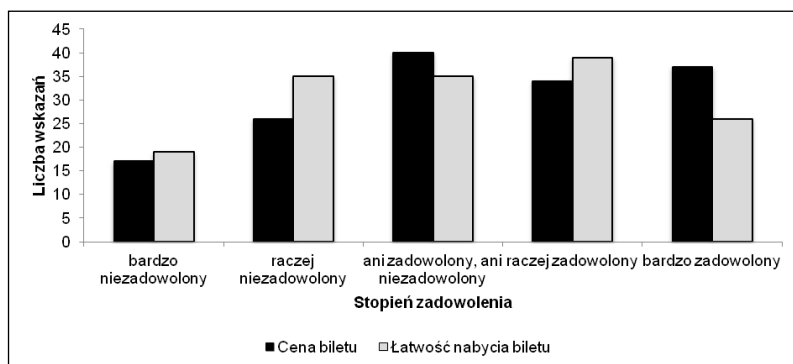
Poza węzłami tramwajowymi w centralnej części Szczecina, w przypadku przesiadek ważną rolę pełnią też pętle tramwajowe zlokalizowane na obrzeżach miasta, na których istnieje możliwość przesiadki do autobusów. Pozwala to na kontynuowanie podróży autobusem w kierunkach nieobjętych przez miejski transport tramwajowy. Na terenie Szczecina znajduje się sześć pętli tramwajowo-autobusowych, które pełnią funkcję przesiadkową: Basen Górniczy, Głębokie, Gocław, Gumieńce, Krzekowo i Turkusowa.

Aspekt ekonomiczny związany jest z kosztami, jakie pasażerowie ponoszą na odbycie podróży. Zbyt wysokie ceny biletów mogą zniechęcać jego użytkowników do skorzystania z miejskiego transportu tramwajowego i w efekcie porzucenia go na rzecz transportu samochodowego. Ankietowani korzystający z miejskiego transportu tramwajowego ocenili, że cena biletu (71% wskazań jako „raczej ważne” i „bardzo ważne”) oraz łatwość nabycia biletu (72%) mają dla nich duże znaczenie.

W Szczecinie obowiązują bilety jednorazowe, czasowe oraz bilety okresowe. Oba rodzaje biletów można nabyć w formie papierowej (do skasowania w pojeździe miejskiego transportu publicznego) lub formie elektronicznej (m.in. SKA – Szczecińska Karta Aglomeracyjna lub za pomocą aplikacji: SkyCash i moBILET). Podstawowymi biletami są bilety jednorazowe, czasowe: na 15, 30, 60 i 120 minut oraz na 1, 5 i 10 dni (tzw. bilety wielodobowe). Oprócz taryfy normalnej istnieje też taryfa ulgowa (50% ceny biletu normalnego) i taryfa pospieszna (200% ceny biletu normalnego, dotyczy linii autobusowych dziennych pospiesznych). Drugim rodzajem są bilety okresowe, na które składają się bilety: miesięczne, trzymiesięczne i semestralne (czteromiesięczne i pięciomiesięczne – tylko dla uczniów i studentów). Ponadto od września 2018 r. w Szczecinie zwolnione z opłat za przejazd

zostały dzieci do lat siedmiu oraz dzieci i młodzież ucząca się, które mieszkają w Szczecinie oraz gminach Police i Dobra (na podstawie zawartych porozumień) (Darmowe przejazdy...). Pomimo że Szczecin od lat posiada jedno z najniższych cen biletów wśród dużych miast Polski, uchwalono obniżkę biletów dobowych, wielodobowych oraz okresowych. To bardzo pozytywne zjawisko w kontekście funkcjonowania miejskiego transportu tramwajowego oraz faktu, że w ostatnich miesiącach duże miasta Polski podniosły ceny biletów (Szczecin przegłosował obniżki cen...).

Ankietowani są generalnie zadowoleni z cen biletów (46% wskazań jako „raczej zadowolony” i „bardzo zadowolony”) oraz łatwości nabycia biletów (42%). Jednak wartości te nie przekraczają 50% wskazań, co świadczy o tym, że mogłoby być jeszcze lepiej w tej kwestii (ryc. 16). Obniżka cen biletów od 1.04.2021 r. spowoduje prawdopodobnie poprawę stopnia zadowolenia użytkowników miejskiego transportu tramwajowego w kwestii cen biletów.



Ryc. 16. Stopień zadowolenia respondentów z cen biletów oraz łatwości nabycia biletów.

Źródło: opracowanie własne.

Ostatnim zagadnieniem omawianym w ramach dostępności tramwajowej Szczecina jest aspekt informacyjny. Poziom i zakres informacji dotyczących funkcjonowania miejskiego transportu publicznego oraz sposób ich prezentowania są bardzo ważnymi elementami, które decydują o poziomie dostępności transportu publicznego (J. Gadziński, 2010). Na wszystkich etapach podróży powinna być prezentowana informacja dotycząca funkcjonowania miejskiego transportu publicznego (J. Gadziński, 2010):

- dotarcie na przystanek – informacja o położeniu przystanku i możliwości dojścia,
- oczekiwanie na przyjazd środka MTP – rozkład jazdy, tablice elektroniczne informujące o opóźnieniach,
- podróż środkiem MTP – zapowiedzi kolejnych przystanków, wykaz wszystkich przystanków na trasie, informacja o opłatach za przejazd,
- przesiadka – informacje o położeniu węzłów przesiadkowych.

Na szczecińskich przystankach informacje odnośnie do rozkładu jazdy prezentowane są na dwa sposoby – na słupku przystankowym lub w gablocie umieszczonej w wiacie przystankowej. W gablocie umieszczonych jest znacznie więcej informacji niż na zwykłym słupku, które ograniczają się do informacji o liniach zatrzymujących się na danym przystanku i rozkładzie jazdy. Ważnym elementem informacyjnym jest sam rozkład jazdy. ZDiTM w Szczecinie publikuje bardzo szczegółowe rozkłady jazdy, które poza godzinami odjazdów zawierają wykaz przystanków na trasie linii wraz z maksymalnym czasem przejazdu oraz możliwości kupna biletu w pojeździe. Na uwagę zasługuje fakt, że rozkłady są publikowane również w językach obcych (angielskim i niemieckim), co jest dużym ułatwieniem dla zagranicznych turystów (ryc. 17)

linia zwykła / normal line / Normallinie																							
WAŻNY OD 15.04.2014 r.																							
przystanek / stop / Haltestelle:																							
LUDOWA																							
trasa linii / route / Linienverlauf:																							
LUDOWA → Stocznia Szczec. → Matejki → Plac Rodła → Plac Grunwaldzki → Plac Szarych Szer. → Plac Kościuszki → Powstańców Wlkp. → POMORZANY																							
Dni powszednie																							
Working days / Werktage																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
27 ⁰	01 ⁰	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	00	00	01				
37 ⁰	16 ⁰	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	20	20	21				
49 ⁰	30 ⁰	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	40	40					
41	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46							
46	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58								
58 ⁰																							
Soboty																							
Saturdays / Samstage																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
29 ⁰	01 ⁰	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	01				
41 ⁰	21 ⁰	20	20	20	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	20	20	20	21				
41	40	40	40	25 ⁰	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	40	40	40					
40	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46								
45 ⁰	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58									
58																							
Niedziele i dni świąteczne																							
Sundays and public holidays / Sonntage und Feiertage																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
29 ⁰	01 ⁰	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	01				
41 ⁰	21 ⁰	20	20	20	20	20	22 ⁰	22	22	22	22	22	22	22	22	20	20	20	21				
41	40	40	40	40	40	40	25 ⁰	34	34	34	34	34	34	34	34	40	40	40					
40	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46								
45 ⁰	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58									
58																							
Wielkanoc, Boże Narodzenie i Nowy Rok																							
Easter, Christmas and New Year / Ostern, Weihnachten und Neujahr																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
44 ⁰	04 ⁰	15	03	15	03	15	00	00	00	00	00	00	00	03	15	03	15	04					
28 ⁰	39	27	39	27	39	20	20	20	20	20	20	20	27	39	27	39	27	39	28				
51	51	51	51	40	40	40	40	40	40	40	40	40	51	51	51								
legenda:																							
b – Odjazd z peronu linii 6																							
Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego																							
Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. • 71-241 Szczecin, ul. Klonowica 5 • tel. 12055 lub 91 480 04 02 • www.zdtm.szczecin.pl																							
Infolinija: 11 241 241																							

Ryc. 17. Rozkład jazdy linii nr 11 – pętla Ludowa.

Fot. A. Chrzan.

Na niektórych przystankach zamontowane są tablice elektroniczne, informujące o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdów na podstawie ich położenia na mapie przystanków i pojazdów (ryc. 18). Na tablicach wyświetlane są również informacje związane z funkcjonowaniem miejskiego transportu publicznego (informacje o zmianach bądź chwilowych zakłó-

ceniał w ruchu). Stanowi to bardzo duże ułatwienie dla użytkowników miejskiego transportu tramwajowego.



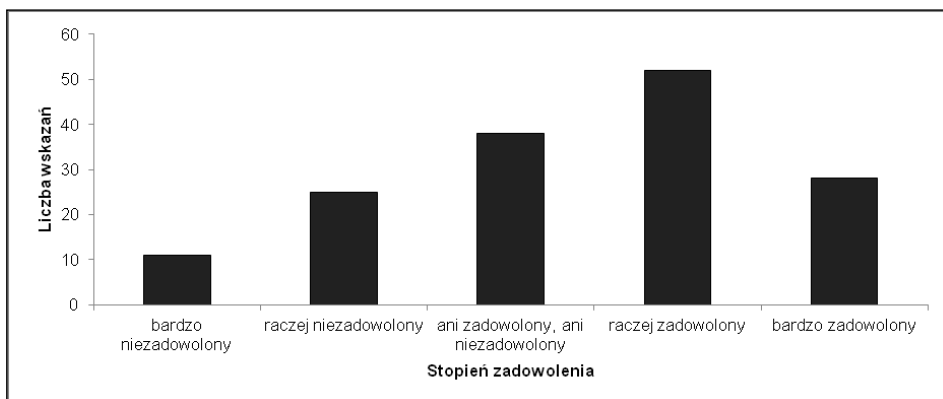
Ryc. 18. Elektroniczna tablica informacji pasażerskiej – przystanek Plac Kościuszki.

Fot. A. Chrzan.

Równie ważnym elementem jest informacja prezentowana wewnątrz pojazdów. W każdym tramwaju powinna znajdować się minimum jedna tablica z przebiegiem trasy danej linii, a w przypadku tramwajów jeżdżących w składach dwuwagonowych tablica powinna być umieszczona w każdym wagonie. Jest to niezbędne wyposażenie każdego tramwaju, umożliwiające pasażerowi śledzenie trasy, którą przemierza oraz obliczenie, na podstawie informacji o czasie przejazdu, ile będzie trwać jego podróż. Obecnie, oprócz tradycyjnych tablic, montowane są w pojazdach ich elektroniczne odpowiedniki. Poza tablicami istotnym elementem są zapowiedzi głosowe w tramwajach, które informują o następnym przystanku.

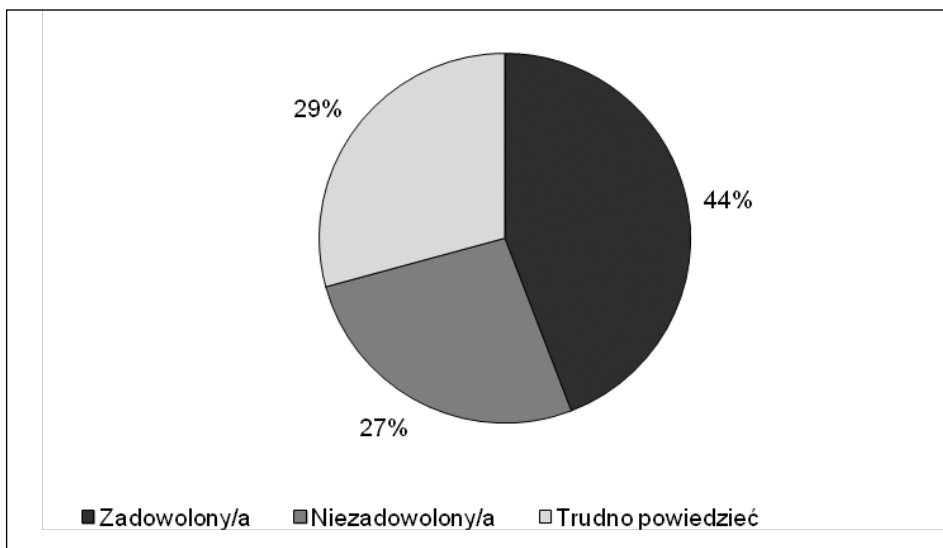
Ankietowani są zadowoleni z systemu informacji pasażerskiej (SIP) (52% wskazań jako „raczej zadowolony” i „bardzo zadowolony”). Fakt, że ponad połowa respondentów pozytywnie ocenia SIP świadczy, że funkcjonują one w Szczecinie całkiem dobrze (ryc. 19).

Generalnie respondenci są zadowoleni z funkcjonowania miejskiego transportu tramwajowego (44%) (ryc. 20). Warto jednak zauważyć, że blisko 1/3 ankietowanych nie jest w stanie jednoznacznie określić swojego stopnia zadowolenia z funkcjonowania MTT (29% wskazań jako „trudno powie-



Ryc. 19. Stopień zadowolenia respondentów z funkcjonowania systemów informacji pasażerskiej w Szczecinie.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 20. Opinia respondentów odnośnie do funkcjonowania miejskiego transportu tramwajowego.

Źródło: opracowanie własne.

dzień"). Prawdopodobnie transport tramwajowy nie spełnia ich wszystkich oczekiwań, ale nie jest na tyle zły, aby jednoznacznie wyrazić swoje niezadowolony. Osoby niezadowolone z funkcjonowania miejskiego transportu tramwajowego stanowią 27% badanych respondentów.

Podsumowanie

Celem niniejszego opracowania była ocena stanu i sposobu funkcjonowania transportu tramwajowego w Szczecinie, uwzględniając percepcję użytkowników tego środka transportu miejskiego. Stan szczecińskiego transportu tramwajowego można określić jako dobry. Generalnie miejski transport tramwajowy funkcjonuje prawidłowo, co wykazało przeprowadzone badanie ankietowe. Warto jednak zaznaczyć, że nie jest to stan bardzo dobry, dlatego należy podjąć działania mające na celu poprawę jego funkcjonowania. Obecnie Szczecin realizuje szereg inwestycji związanych z modernizacją istniejących tras w mieście oraz buduje nową pętlę w pobliżu Ronda Błękitnej Armii. W 2020 r. oddana została do użytku nowa trasa łącząca pętlę Las Arkoński z Rondem Olszewskiego. Powyższe działania na pewno przyczynią się pozytywnie do poprawy warunków podróżowania, jednak należy również pochylić się nad innymi elementami, które korzystnie wpłyną na poprawę funkcjonowania miejskiego transportu tramwajowego oraz zachęcą mieszkańców miasta do korzystania z niego. Obecnie dużym minusem transportu tramwajowego w Szczecinie jest niewielki udział taboru niskopodłogowego, który wynosi zaledwie 16% całej floty.

Szczecin, po Gdańsku, jest największym miastem Polski położonym na obszarze nadmorskim, dlatego prawidłowe funkcjonowanie transportu tramwajowego jest koniecznością dla zapewnienia podstawowych potrzeb mieszkańców dużego miasta związanych z transportem miejskim. Zgodnie z założeniami polityki transportowej Szczecina tramwaj powinien być podstawowym środkiem transportu w mieście, a autobusy – stanowić uzupełnienie transportu tramwajowego na obszarach, do których on nie dociera. Biorąc pod uwagę powyższe rozważania należy zauważyć, że teoria mija się z praktyką. Tramwaj w dalszym ciągu nie pełni funkcji podstawowej na terenie całego miasta. Można wskazać kilka tras prowadzących do centrum, na których jedynym środkiem transportu miejskiego jest autobus (np. ul. 26 Kwietnia, ul. Mieszka I). Należy zatem jak najszybciej podjąć działania mające na celu realizację założeń polityki transportowej Szczecina, ponieważ jest to proces długofalowy i na jego efekty trzeba będzie czekać kilka lub kilkanaście lat.

Użytkownicy miejskiego transportu tramwajowego oczekują, aby działał on możliwie jak najlepiej. Sprawnie funkcjonujący transport tramwajowy spełnia podstawowe potrzeby mieszkańców związane z transportem miejskim. Im sprawniej MTT funkcjonuje, tym większa szansa, że więcej pasażerów zamieni samochód na tramwaj. Obecnie miejski transport tramwajowy w Szczecinie funkcjonuje poprawnie. Aby MTT funkcjonował jeszcze lepiej, należy podjąć następujące działania:

- zwiększenie udziału taboru niskopodłogowego do poziomu ok. 60% całego taboru,

- dalsza modernizacja istniejących tras tramwajowych, w szczególności położonych w północnej części miasta,
- montaż nowych tablic elektronicznych informujących o rzeczywistym czasie przyjazdu na przystankach,
- montaż nowych biletomatów na przystankach,
- budowa nowych tras tramwajowych (np. wzdłuż ul. 26 Kwietnia, wzdłuż ul. Mieszka I oraz przedłużenie trasy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju).

Realizacja tych działań przyczyniłaby się do poprawy warunków podróżowania miejskim transportem tramwajowym, w szczególności osób niepełnosprawnych. Budowa nowych tras rozszerzy dostępność przestrzenną MTT w mieście, natomiast większa liczba biletomatów na przystankach ułatwiłaby możliwość nabycia biletu. Efektem tych działań byłoby zwiększenie liczby osób korzystających z transportu tramwajowego w Szczecinie. Wzrost liczby pasażerów pociągnie za sobą szereg korzyści, takich jak zmniejszenie zatorów ulicznych oraz możliwość ograniczenia transportu indywidualnego w centralnej części miasta. Zamiana przez część mieszkańców swoich samochodów na rzecz tramwajów miałaby również korzystny wpływ na środowisko przyrodnicze i jakość powietrza w Szczecinie. Ważne jest, aby władze miasta dostrzegły problemy miejskiego transportu tramwajowego i podjęły działania dążące do ulepszenia jego funkcjonowania.

Spis literatury:

- Biała Księga: europejska polityka transportowa 2010 – czas na podjęcie decyzji, 2001, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela.
- Brynarska Z., 2014, *Analiza poziomu zadowolenia pasażerów z komunikacji miejskiej w Krakowie*, Czasopismo Logistyka, 6, s. 2299-2308.
- Chrzan A., 2019, *Funkcjonowanie szczecińskiego transportu tramwajowego*. Praca licencjacka, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Szczeciński.
- Czejarek R., 2013, *Szczecin* [w:] J. Żurawicz (red.), *Tramwaje w Polsce*, Seria Monografie Komunikacyjne, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź, s. 200-211.
- Darmowe przejazdy od 3 września. ZDiTM Szczecin – <https://www.zditm.szczecin.pl> [dostęp: 11.07.2019].
- Dziadek S., 1995, *Rola komunikacji tramwajowej w obsłudze przewozów pasażerskich w aglomeracjach miejskich* GOP [w:] K. Dwucet, T. Szczypek (red.), *Wybrane zagadnienia geograficzne*, WNoZ UŚ, PTG, Oddział Katowicki, Sosnowiec, s. 65-86.
- Ejdyś S., 2014, *Optymalizacja miejskiego transportu zbiorowego na przykładzie miasta Olsztyna*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok.
- Faron A., 2014, *Dostępność transportowa – czynnik struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru wpływający na wybór środka transportu*, Czasopismo Logistyka, 6, s. 3514-3523.

- Gadziński J., 2010, *Ocena dostępności komunikacyjnej przestrzeni miejskiej na przykładzie Poznania*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Jurczak M., 2013, *Integracja i konkurencja jako sposoby kształtowania publicznego transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji poznańskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań.
- Kołodziejski H., 2007, *Pojęcie, zakres i zasięg działania transportu miejskiego* [w:] O. Wyszomirski (red.), *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 9-12.
- Kołoś A., 2002, *Uwarunkowania rozwoju miejskiego transportu szynowego w Polsce w 10 lat po rozpoczęciu transformacji społeczno-ekonomicznej* [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 84-96.
- Komunikacja miejska w Szczecinie – dyskusje o wszystkim i dla wszystkich – <https://www.facebook.com> [dostęp: 28.05.2019].
- Księga taborowa portalu Komunikacja Miejska Szczecin – <https://www.mkm.szczecin.pl> [dostęp: 24.05.2019].
- Lipińska-Słota A., 2014, *Polityka transportowa w kształtowaniu systemów transportowych*, *Studia Ekonomiczne*, 165, s. 69-76.
- Madej B., Pruciak K., Madej R., 2015, *Publiczny transport miejski*, Wydawnictwo Akademii Transportu i Przedsiębiorczości, Warszawa.
- Metro Warszawskie Sp. z o.o. Historia budowy metra w Warszawie <https://www.metro.waw.pl> [dostęp: 20.09.2020].
- Meyer B., 1998, *Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju transportu w aglomeracji Szczecina*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Nowe torowisko i pętla przy Netto Arenie. Minął już rok od rozpoczęcia budowy. Portal wszczecinie.pl – <https://wszczecinie.pl> [dostęp: 1.03.2021].
- *Polityka transportowa Miasta Szczecin*. Załącznik do Uchwały nr LII/978/06 Rady Miasta Szczecin z dnia 13 marca 2006 r., 2006, Urząd Miasta Szczecin, Szczecin.
- *Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025*, 2005, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji szczecińskiej poprzez zastosowanie systemów telematycznych. O projekcie. ZDiTM Szczecin – <http://zditm.szczecin.pl> [dostęp: 31.05.2019].
- Portal Komunikacja Miejska Szczecin – <https://www.mkm.szczecin.pl> [dostęp: 21.09.2020].
- Rozkład jazdy linii 8 – <https://www.zditm.szczecin.pl> [dostęp: 31.05.2019].
- *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/643 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego* (Dz.U.UE.L.2018.112.1).
- Schemat sieci komunikacji dziennej. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego Szczecin – <https://www.zditm.szczecin.pl> [dostęp: 21.09.2020].

- Szczecin ma najnowocześniejszą zajezdnię tramwajową w Polsce – <https://www.transport-publiczny.pl> [dostęp: 24.05.2019].
- Szczecin przegłosował obniżki cen biletów okresowych – <https://www.transport-publiczny.pl> [dostęp: 2.03.2021].
- Szczecin z planami modernizacyjnymi. Powstanie torowisko na Łasztowni. Transport publiczny – <https://www.transport-publiczny.pl> [dostęp: 21.09.2020].
- *Szczeciński Obszar Metropolitalny. Strategia rozwoju 2020, 2014*, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Szczecin.
- Telematyka – przyszłość transportu i logistyki? – <https://www.logistyka.net.pl> [dostęp: 1.03.2021].
- Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. – <http://ts.szczecin.pl> [dostęp: 1.03.2021].
- Uchwała Nr XIV/320/11 Rady Miasta Szczecina z dnia 19 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina 2025.
- Wyszomirski O. (red.), 2007, *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Zajezdnia Gołecin – <http://www.mkm.szczecin.pl> [dostęp: 24.05.2019].
- Zajezdnia Pogodno – <http://www.mkm.szczecin.pl> [dostęp: 24.05.2019].
- Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego Szczecin – <https://www.zditm.szczecin.pl> [dostęp: 31.05.2019].
- *Zintegrowana strategia transportu publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020, 2015*, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Szczecin.
- *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2004-2013*. Załącznik do Uchwały nr XXIX/580/04 Rady Miasta Szczecina z dnia 22 listopada 2004 r., 2004, Szczecin.
- *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007-2015*. Załącznik do Uchwały nr XLIII/1091/10 Rady Miasta Szczecina z dnia 25 stycznia 2010 r., 2010, Szczecin.
- Żurawicz J. (red.), 2013, *Tramwaje w Polsce*, Seria Monografie Komunikacyjne, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w województwie pomorskim w latach 2005-2019

Wstęp

W artykule podjęto próbę charakterystyki ważnego w polskich warunkach czynnika rozwoju gospodarczego, jakim są inwestycje zagraniczne. Napływ kapitału zagranicznego uznaje się za jedno z bardziej pozytywnych zjawisk w gospodarce. Inwestycje zagraniczne należą do zewnętrznych źródeł finansowania gospodarki danego kraju, są nośnikiem nowoczesnych technologii i organizacji produkcji w przedsiębiorstwach, dynamizują rozwój sektora prywatnego.

Formą rozszerzenia działalności przedsiębiorstwa poza granice kraju macierzystego jest lokata kapitału w przedsiębiorstwie zagranicznym, czyli bezpośrednie inwestycje zagraniczne (BIZ). Cel inwestora to uzyskanie trwałego wpływu na zarządzanie podmiotem zagranicznym, prowadzenie działalności gospodarczej i osiąganie z niej zysków. Zgodnie z definicją OECD inwestor bezpośredni musi posiadać co najmniej 10% udziałów lub akcji przedsiębiorstwa (H Godlewska, 2001). Bezpośrednie inwestycje zagraniczne są formą transferu poza granice kraju kapitału i czynników wytwórczych – nowoczesnych maszyn i urządzeń, technologii i organizacji produkcji oraz systemów marketingowych i zarządzania. Ekspansja kapitału zagranicznego ma charakter selektywny, ukierunkowany na branże najbardziej opłacalne dla producentów, charakteryzujące się największą dynamiką popytu na rynku krajowym lub zagranicznym.

W wielu regionach Polski, od początku transformacji gospodarki lat 90. XX w., podmioty z udziałem kapitału zagranicznego przyczyniły się do zdynamizowania produkcji, znacznej modernizacji struktury asortymentowej w poszczególnych branżach przemysłu oraz wdrożenia nowoczesnych technologii i organizacji produkcji. Początkowo napływ obcego kapitału budził niepokoje i negatywne emocje wśród przedsiębiorców krajowych i przedstawicieli organów administracji publicznej. Na wzrostu poziomu akceptacji społecznej wpłynęły pozytywne efekty inwestowania w Polsce przez zachodnich przedsiębiorców (M. Pacuk, 1999).

Celem opracowania jest charakterystyka atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego na tle pozostałych województw, wskazanie

zmian, jakie miały miejsce w tym zakresie w latach 2005-2016 oraz omówienie stanu kapitału zagranicznego w regionie, jego wartości, dynamiki i struktury w okresie po akcesji do Unii Europejskiej. W artykule dokonano przeglądu mierników i wskaźników gospodarczych dostępnych w układzie wojewódzkim, których źródłem są zasoby Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz cykliczne opracowania Urzędu Statystycznego w Gdańsku.

W zależności od dostępności danych, analizy odnosiły się do nieco odmiennych przekrojów czasowych, mieszcząc się jednak w przyjętym okresie badawczym. W przypadku oceny atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego zakres czasowy obejmował lata 2006-2016, analiza stanu bezpośrednich inwestycji zagranicznych w województwie dotyczyła wybranych lat z piętnastolecia 2005-2019.

Znaczenie bezpośrednich inwestycji zagranicznych dla polskiej gospodarki oraz ich rola w rozwoju lokalnym i regionalnym są przedmiotem wielu analiz i opracowań naukowych. W literaturze polskiej tematykę tę szeroko omawiają m.in.: W. Dziemianowicz (1997, 2001), S. Umiński (2000, 2013), B. Domański (2001), Z. Latocha (2005), K. Stachowiak (2007), D. Ciołek i S. Umiński (2007), A. Cieślik (2005, 2017, 2019). Badania regionalne, skoncentrowane na problematyce inwestycji zagranicznych w województwie pomorskim, reprezentowane są mniej licznie (m.in. M. Pacuk, 1999; P. Czapliński, 2006; A. Hildebrandt, 2013). Obszernych analiz doczekało się zagadnienie atrakcyjności inwestycyjnej regionów Polski, większość opracowań z tego zakresu ma jednak charakter raportów i ekspertyz, rzadziej klasycznych artykułów naukowych.

Rola kapitału zagranicznego w rozwoju regionalnym

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne można określić jako siłę napędową rozwoju regionu – tworzą nowe miejsca pracy, wprowadzają nowoczesne technologie i metody zarządzania, wpływają na zwiększenie wydajności i produktywności gospodarki. W regionach o znacznym udziale bezpośrednich inwestycji zagranicznych obserwuje się niższy poziom bezrobocia, wyższe niż przeciętne wynagrodzenie i wyższy poziom produktu krajowego brutto na mieszkańca (M. Ozga, 2009). Od początku lat 90. XX w. nastąpiło istotne przyspieszenie napływu kapitału zagranicznego do Polski. Zapoczątkowana wówczas liberalizacja i otwarcie polskiej gospodarki, a następnie przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. zwiększyły znaczenie przedsiębiorstw zagranicznych i roli kapitału zagranicznego w postaci inwestycji bezpośrednich w gospodarce polskiej (A. Cieślik, 2019).

Wejście Polski do Unii Europejskiej zapoczątkowało drugi okres szybkiego napływu kapitału zagranicznego. Z szacunków wynika, że dzięki aktywności międzynarodowych korporacji oraz kapitałowi zagranicznemu ulokowanemu w Polsce, poziom PKB był o ok.15% wyższy niż w scena-

riuszu bez inwestycji zagranicznych. W odróżnieniu od wcześniejszego zainteresowania inwestowaniem przede wszystkim w przemyśle, po 2004 r. inwestorzy zagraniczni zaczęli lokować kapitał głównie w branżach usługowych. Przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym są na ogół kilkakrotnie większe od firm opartych wyłącznie na kapitale krajowym. Dzięki zaangażowaniu kapitału zagranicznego znacznie zwiększyła się produktywność polskich firm. Największe korzyści z napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych odniosły przedsiębiorstwa przemysłowe, które przeznaczyły znaczną część przychodów na tworzenie innowacji, oraz firmy usługowe (A. Czerniak i K. Blauth, 2017).

Mechanizm wpływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych na gospodarkę regionu, zaproponowany przez M. Ozgę (2009), wyjaśnia relacje przedsiębiorstw bezpośredniego inwestowania i firm krajowych oraz wskazuje w jaki sposób łączne oddziaływanie efektów bezpośrednich i pośrednich wpływa na wzrost i rozwój regionu determinujący jego konkurencyjność. Oczekiwania regionów przyjmujących bezpośrednio inwestycje zagraniczne wynikają z ich potrzeb. Są to m.in.: konieczność uzupełnienia niedoborów kapitałowych, technologicznego unowocześnienia gospodarki regionu, zwiększenia konkurencyjności w skali ponadnarodowej, zmniejszenia bezrobocia, intensyfikacji gospodarczej regionu. Ponieważ regionalne rozmieszczenie inwestycji zagranicznych w Polsce cechuje silna nierównomierność, można przyjąć, że ogólnie pozytywnej ocenie wpływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych na gospodarkę towarzyszy efekt niekorzystny – pogłębienie dysproporcji regionalnych pod względem poziomu rozwoju gospodarczego (M. Ozga, 2009).

Z badań wynika, że bezpośrednio inwestycje zagraniczne odgrywają pozytywną rolę w regionach o wysokim stopniu integracji, gdzie zakorzenienie przedsiębiorstw transnarodowych w gospodarce regionu pozwala na intensyfikację współpracy z lokalnymi partnerami (E. Ambukita, 2013). Zestawienie potencjalnych korzyści i zagrożeń dla regionu z tytułu lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych prezentuje tab. 1.

Tab. 1. Pozytywne i negatywne skutki BIZ dla rozwoju regionu.

Pozytywne	Negatywne
• Napływ kapitału umożliwiającego restrukturyzację gospodarki • Zwiększenie wpływów do budżetu • Zastosowanie nowych metod zarządzania i organizacji produkcji	• Osłabienie motywacji do powiększania lokalnych oszczędności i inwestycji • Niższe płacone podatki niż przyznane inwestorom świadczenia

• Wzrost zatrudnienia poprzez tworzenie nowych miejsc pracy i powiązań handlowych z lokalnymi dostawcami i usługodawcami • Wzrost poziomu wynagrodzeń i lepsze warunki pracy • Podniesienie kwalifikacji zawodowych lokalnej siły roboczej • Transfer wiedzy i umiejętności technicznych • Wymuszenie zwiększenia efektywności wśród lokalnych firm • Poprawa jakości i wzrost rodzimej produkcji • Wpływ na konkurencyjność regionalną i lokalną • Rozwój infrastruktury	• Spadek zatrudnienia wskutek: ✓ likwidacji miejsc pracy w ramach restrukturyzacji przejętych firm ✓ preferowania zagranicznych dostawców i usługodawców ✓ wypychania z rynku przedsiębiorstw lokalnych • Zwiększenie różnicowania płac i społecznego niezadowolenia • Drenaż mózgów • Rezerwowanie stanowisk kierowniczych dla kadry zagranicznej • Rozwój niepożądanych dziedzin działalności gospodarczej • Nieuczciwa konkurencja w stosunku do firm krajowych
--	--

Źródło: E. Ambukita, 2013, s. 15 (skrócone).

Ocena atrakcyjności inwestycyjnej województwa

Atrakcyjność inwestycyjną można zdefiniować jako zdolność przyciągnięcia inwestora, dla którego zachętą są korzyści lokalizacji możliwe do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej. Atrakcyjne inwestycyjnie są te obszary, które oferują optymalną kombinację czynników lokalizacji (M. Byczkowska, A. Majzel, A. Kuciński, 2017).

Badania rozmieszczenia inwestycji zagranicznych wskazują na wyraźne regionalne zróżnicowanie atrakcyjności inwestycyjnej, określonej przez zespół czynników wpływających na zachowania inwestorów. Wybór czynników lokalizacji uzależniony jest nie tylko od charakteru działalności i profilu produkcji przedsiębiorstwa. Część motywów jest wspólna dla wszystkich inwestorów, część ma charakter pozaekonomiczny (M. Pacuk, 1999). Ze względu na odmienne postrzeganie znaczenia poszczególnych czynników lokalizacji przez inwestorów i specyfikę branż, w których prowadzą działalność, uogólniona atrakcyjność lokalizacyjna jest miarą dość przybliżoną, prezentującą atrakcyjność zbiorczą. Dodatkowo decyzje lokalizacyjne pozostają pod wpływem czynników subiektywnych, trudno mierzalnych, i bywają modyfikowane przez realne możliwości wykorzystania dostępnych w danym regionie walorów lokalizacyjnych. A zatem rzeczywista skala realizowanych inwestycji może być nieadekwatna do poziomu atrakcyjności inwestycyjnej obszaru. Tzw. rzeczywistą atrakcyjność inwestycyjną można ocenić poprzez analizę wartości inwestycji w przedsiębiorstwach lub napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Przy takim podej-

ściu atrakcyjność rozumiana jest jako zdolność regionu do przyciągnięcia kapitału finansowego i rzeczowego. Zrealizowane inwestycje pozwalają na określenie, który region przyciągnął ich najwięcej (J. M. Nazarczuk, 2014).

W celu wskazania, w jakim stopniu regiony są atrakcyjne pod względem lokalizacyjnym, wykorzystywane są różne metody – badania bezpośrednie, analiza lokalizacji nowych inwestycji, metody ekonometryczne oraz wielowymiarowa analiza porównawcza i tworzenie wskaźników syntetycznych. W badaniach regionalnych napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych często stosowane jest podejście badawcze oparte na analizie dotychczasowej wartości lub liczby zrealizowanych inwestycji (lub miejsc pracy) na danym obszarze. Metoda ta stosunkowo dobrze opisuje przestrzenne zróżnicowanie napływu kapitału zagranicznego, jednak bez wskazania przyczyn zróżnicowanej atrakcyjności inwestycyjnej regionów (J. M. Nazarczuk, 2014). Większość badaczy koncentruje się jednak na analizie wskaźników umożliwiających oszacowanie potencjalnej atrakcyjności inwestycyjnej i wytypowanie obszarów o największym prawdopodobieństwie lokalizacji inwestycji (m.in. analizy Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową i badania prowadzone w Szkole Głównej Handlowej pod kierownictwem H. Godlewskiej-Majkowskiej).

Obecnie do przyciągnięcia firm zagranicznych niskie koszty siły roboczej nie wystarczają, jeśli region ma braki infrastrukturalne i gorszą organizację. Do najważniejszych czynników determinujących napływ kapitału najczęściej zalicza się: dostępność komunikacyjną, infrastrukturę techniczną, sytuację na rynku pracy, chłonność rynku zbytu, poziom rozwoju gospodarczego, stan środowiska przyrodniczego. Inwestorzy zagraniczni preferują regiony o dobrze rozwiniętej sieci transportowej, w znacznym stopniu zurbanizowane, z dostępem do wysoko wykwalifikowanych kadr pracowniczych i z rozwiniętym zapleczem biurowym i produkcyjnym¹.

Wieloletnie badania przestrzennego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej Polski prowadził do roku 2016 Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. W raportach Instytutu o atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru, zdefiniowanej jako zdolność skłonienia przedsiębiorców do wyboru regionu na miejsce lokalizacji inwestycji, decyduje kombinacja korzyści (czynników lokalizacji) możliwych do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej i wynikających ze specyficznych cech tego obszaru. Atrakcyjne inwestycyjnie są regiony oferujące optymalną kombinację czynników, co pozwala na redukcję nakładów inwestycyjnych i kosztów

¹ Należy podkreślić, że analiza atrakcyjności inwestycyjnej w skali dużych województw daje tylko przybliżony obraz rozmieszczenia kapitału zagranicznego. Województwa, zwłaszcza z klasy najbardziej atrakcyjnej (np. mazowieckie), są silnie skontrastowane wewnętrznie, największą część inwestycji przyciągają aglomeracje miejsko-przemysłowe. Jednak większość analiz problemu dotyczy tego poziomu agregacji przestrzennej ze względu na dostępność danych w układzie regionalnym.

Tab. 2. Zmiany atrakcyjności inwestycyjnej województw w latach 2006-2016.

	2006		2008		2010		2012		2014		2016	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Śląskie	0,92	1	0,85	1	0,81	1	0,86	1	0,85	1	0,90	1
Dolnośląskie	0,73	3	0,50	3	0,62	2	0,46	3	0,46	3	0,57	2
Mazowieckie	0,75	2	0,58	2	0,50	3	0,66	2	0,55	2	0,54	3
Małopolskie	0,35	4	0,25	5	0,42	4	0,26	5	0,39	4	0,34	4
Wielkopolskie	0,32	5	0,41	4	0,30	5	0,33	4	0,32	5	0,27	5
Zachodniopomorskie	0,006	8	0,02	8	0,29	6	0,18	6	0,12	7	0,16	6
Łódzkie	0,007	7	0,10	7	-0,03	7	0,08	8	0,10	8	0,11	7
Pomorskie	0,09	6	0,14	6	-0,04	8	0,12	7	0,18	6	0,10	8
Opolskie	-0,09	9	-0,08	10	-0,08	9	-0,19	10	-0,11	9	-0,18	9
Kujawsko-Pomorskie	-0,30	11	-0,21	11	-0,24	11	-0,09	9	-0,17	10	-0,18	10
Lubuskie	-0,14	10	0,01	9	-0,09	10	-0,21	11	-0,25	11	-0,19	11
Podkarpackie	-0,45	13	-0,34	12	-0,39	12	-0,42	12	-0,36	12	-0,34	12
Świętokrzyskie	-0,54	14	-0,55	14	-0,51	14	-0,52	15	-0,39	13	-0,47	13
Lubelskie	-0,61	15	-0,61	15	-0,57	15	-0,46	13	-0,55	15	-0,50	14
Warmińsko-Mazurskie	-0,34	12	-0,40	13	-0,43	13	-0,48	14	-0,52	14	-0,50	15
Podlaskie	-0,68	16	-0,67	16	-0,58	16	-0,58	16	-0,61	16	-0,64	16

A – wartość wskaźnika syntetycznego, B – pozycja w rankingu województw

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Nowicki (red.), 2010; S. Szultka (red.), 2016.

funkcjonowania przedsiębiorstwa, zmniejszenie ryzyka niepowodzenia oraz maksymalizację zysków (T. Kalinowski (red.), 2005).

W celu uporządkowania i generalizacji zmiennych opisujących czynniki lokalizacji województw zastosowano metodę klasyfikacji pseudojednoczowej przy użyciu wskaźnika syntetycznego (T. Kalinowski (red.), 2005). Na podstawie wskaźników cząstkowych (zestawiono je w tab. 2), których znaczenie było ważone ze względu na udział w procesie lokalizacji inwestycji, skonstruowano syntetyczny wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej. W przypadku województw największe znaczenie dla lokalizacji inwestycji mają: wielkość i jakość zasobów pracy, dostępność transportowa i aktywność regionów wobec inwestorów oraz dostęp do rynku zbytu. Poziom rozwoju infrastruktury społecznej i bezpieczeństwa powszechnego mają mniejsze znaczenie.

Tab. 3. Czynniki atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego w latach 2006, 2010 i 2016 (na podstawie danych IBnGR).

Wyszczególnienie	2006		2010		2016	
	Wartość wskaźnika	Pozycja w rankingu województw	Wartość wskaźnika	Pozycja w rankingu województw	Wartość wskaźnika	Pozycja w rankingu województw
Dostępność transportowa	-0,13	11	-0,10	11	-0,22	11
Zasoby i koszty pracy	-0,07	7	-0,17	10	-0,08	8
Rynek zbytu	0,78	3	0,67	3	0,43	5
Infrastruktura gospodarcza	0,47	4	-0,35	11	-0,27	10
Infrastruktura społeczna	0,22	5	0,13	5	0,20	5
Bezpieczeństwo powszechne	-1,38	16	-0,94	14	-0,63	13
Aktywność województw wobec inwestorów	0,14	5	-0,02	7	0,74	4
Atrakcyjność inwestycyjna województw – wskaźnik syntetyczny	0,09	6	-0,04	8	0,099	8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: T. Kalinowski (red.), 2006; M. Nowicki (red.), 2010; S. Szultka (red.), 2016.

W zestawieniu atrakcyjności inwestycyjnej województw pomorskie zajęło w 2016 r. stosunkowo niskie ósme miejsce (tab. 3). Wskaźniki częstkowe wykazują na ogół niewielkie zróżnicowanie w badanym okresie. W 2016 r. najlepszą sytuację odnotowano w zakresie aktywności województwa wobec inwestorów² (czwarta pozycja w rankingu województw), chłonności rynku zbytu (piąta pozycja) i infrastruktury społecznej³ (piąta pozycja), która jednak w niewielkim stopniu wpływa na ogólną atrakcyjność inwestycyjną regionu. Do słabych stron województwa pomorskiego w badanym okresie należała dostępność transportowa (11. miejsce w Polsce) oraz poziom bezpieczeństwa powszechnego (13. miejsce), efekt niskiej wykrywalności przestępstw. W latach 2006-2016 największy spadek w stosunku do innych regionów Pomorze odnotowało pod względem poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej⁴ (z czwartego na 10. miejsce) – na taki wynik wpłynęły m.in. niskie w porównaniu z innymi regionami efekty działalności specjalnych stref ekonomicznych⁵. Pogorszyła się również pozycja regionu, jeśli chodzi o zasoby i koszty pracy (z siódmego na ósme miejsce) oraz chłonność rynku zbytu (z bardzo dobrego miejsca trzeciego na dobre miejsce piąte).

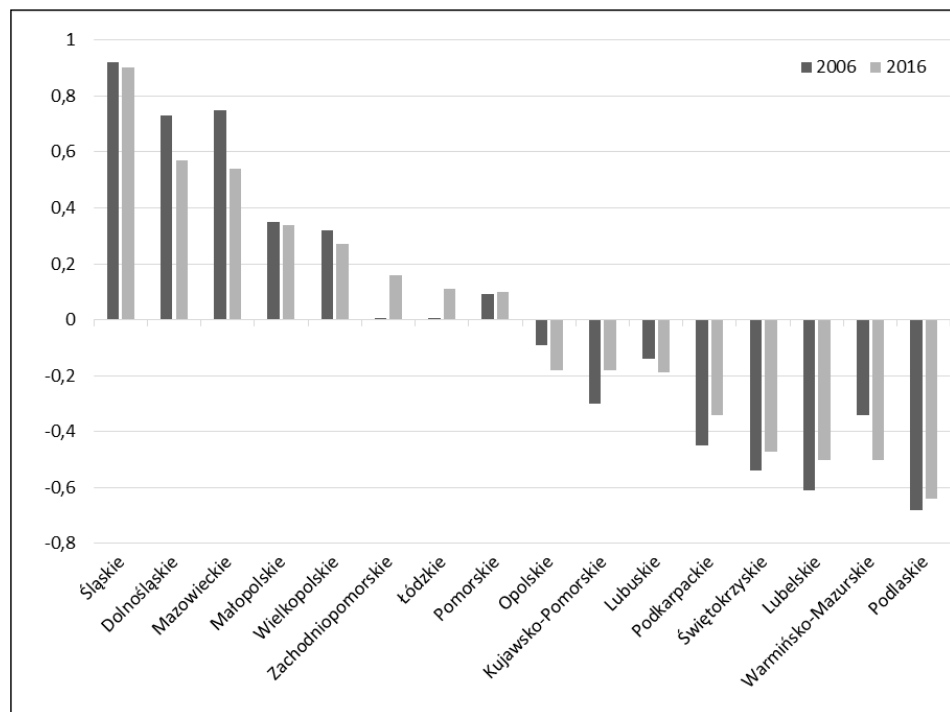
Wskazane zmiany wskaźników częstkowych opisujących poszczególne czynniki lokalizacji wpłynęły na zmiany pozycji województwa pomorskiego w rankingu regionów pod względem wartości wskaźnika syntetycznego (tab. 2). W całym badanym okresie w czołówce plasowały się województwa: śląskie (zdecydowany lider) oraz mazowieckie i dolnośląskie, których przewaga wynika z bardzo dobrej sytuacji w większości wskaźników częstkowych (ryc. 1). W odniesieniu do wszystkich województw wartości wskaźnika syntetycznego wykazały niewielką zmienność w czasie. Województwo pomorskie odnotowało spadek z pozycji szóstej w 2006 r. na ósmą w 2016 r., przez cały okres utrzymując nieznacznie ponadprzeciętną ocenę atrakcyjności inwestycyjnej. Obserwowane wahania mieściły się w przedziale od szóstej do ósmej pozycji.

² Wzięto tu pod uwagę stopień zaangażowania województw w działalność informacyjno-promocyjną wobec inwestorów zagranicznych. Działające w województwie pomorskim Centrum Obsługi Inwestora, partnera Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu (w latach 2003-2017 Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych) oceniono jako najlepsze w Polsce. Ponadto województwo prowadziło intensywną współpracę z polskimi placówkami dyplomatycznymi (M. Tarkowski, 2017).

³ W analizie tego czynnika uwzględniono poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i towarzyszącej oraz intensywność działalności kulturalnej.

⁴ Ocenie poddano gęstość instytucji otoczenia biznesu, poziom rozwoju sfery badawczo-rozwojowej, aktywność w zakresie działalności targowo-wystawienniczej oraz możliwości inwestowania w specjalnych strefach ekonomicznych.

⁵ Stosunkowo wolny rozwój specjalnych stref ekonomicznych wiązał się ze zbyt małą podażą terenów pod nowe inwestycje oraz ograniczoną aktywnością inwestorów, mierzoną wielkością poniesionych nakładów inwestycyjnych i utworzonych miejsc pracy (M. Tarkowski, 2017).



Ryc. 1. Zmiany wartości wskaźnika syntetycznego województw w latach 2006 i 2016.

Źródło: opracowanie własne na podst. tab. 2.

W raportach Instytutu Przedsiębiorstwa Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, bazujących na wynikach badań naukowych prowadzonych od 2002 r., zastosowano dwa podejścia do atrakcyjności inwestycyjnej – potencjalną atrakcyjność inwestycyjną określono jako „zespół regionalnych walorów lokalizacyjnych, które mają wpływ na osiąganie celów inwestora”, natomiast rzeczywista atrakcyjność inwestycyjna rozumiana jest jako „zdolność regionu do wykreowania satysfakcji klienta-inwestora i wywołania absorpcji kapitału finansowego i rzeczowego w formie inwestycji” (H. Godlewska-Majkowska i in., 2017, s. 3-4). Atrakcyjność potencjalną mierzą wskaźniki grupy PAI2, oceniające walory lokalizacyjne województw w ujęciu ogólnym i dla wybranych sekcji gospodarki. Do oceny atrakcyjności rzeczywistej wykorzystano wskaźniki RAI, uwzględniające napływ kapitału inwestycyjnego i efektywność poniesionych nakładów⁶.

Pozycję województwa pomorskiego na mapie atrakcyjności inwestycyjnej Polski w 2017 r. oceniono jako ponadprzeciętną (klasa C według wskaźnika PAI2 potencjalnej atrakcyjności inwestycyjnej dla gospodarki narodowej). Region wyróżniał się w następujących sekcjach: przemysł kapitałochłonny

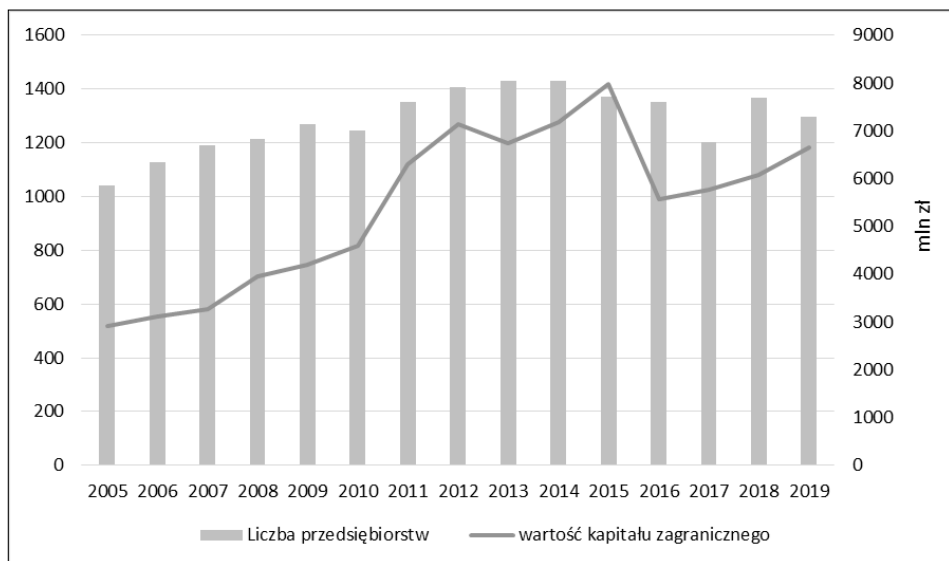
⁶ Skala ocen obejmuje klasy od A do F, gdzie A oznacza ocenę najwyższą.

(klasa B), przemysł pracochłonny (klasa C), turystyka i gastronomia (klasa A), handel i naprawy (klasa B), działalność profesjonalna naukowa i techniczna (klasa B). Ocenę wskaźników rzeczywistej atrakcyjności inwestycyjnej (RAI) oparto na takich czynnikach jak: produktywność majątku trwałego, produktywność pracy, samofinansowanie jednostek samorządu terytorialnego oraz nakłady inwestycyjne. Województwo pomorskie uzyskało w roku 2017 ocenę ponadprzeciętną dla gospodarki narodowej (klasa C) oraz dla przemysłu (klasa B) i działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej (klasa B). Gospodarkę województwa pomorskiego uznano za jedną z lepiej rozwijających się w Polsce. Na atuty regionu składają się: funkcjonowanie dwóch parków naukowo-technologicznych i specjalnych stref ekonomicznych, ważne kompleksy portowe i bardzo dobrze rozwinięta baza naukowo-dydaktyczna (H. Godlewska-Majkowska i in., 2017).

W ujęciu branżowym województwo pomorskie cechuje ponadprzeciętna atrakcyjność dla lokowania inwestycji z branży zaawansowanych technologii (piąta pozycja wśród województw) oraz usług (siódma pozycja). Pod tym względem zaletami Pomorza są: wysokiej jakości zasoby pracy, dość dobrze rozwinięty sektor instytucji otoczenia biznesu, relatywnie wysoka chłonność rynku instytucjonalnego, a także bardzo dobrze rozwinięta infrastruktura społeczna i bardzo dobry stan środowiska przyrodniczego. Duże znaczenie mają pokaźne i dobre jakościowo zasoby pracy oraz wysokie nakłady inwestycyjne przedsiębiorstw. Z punktu widzenia inwestorów przemysłowych region jest mniej atrakcyjny na tle kraju (11. pozycja). Jako jedną z głównych przyczyn wskazuje się niskie w skali kraju efekty funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych i niską podaż wolnych terenów SSE pod nowe inwestycje (S. Szultka (red.), 2016).

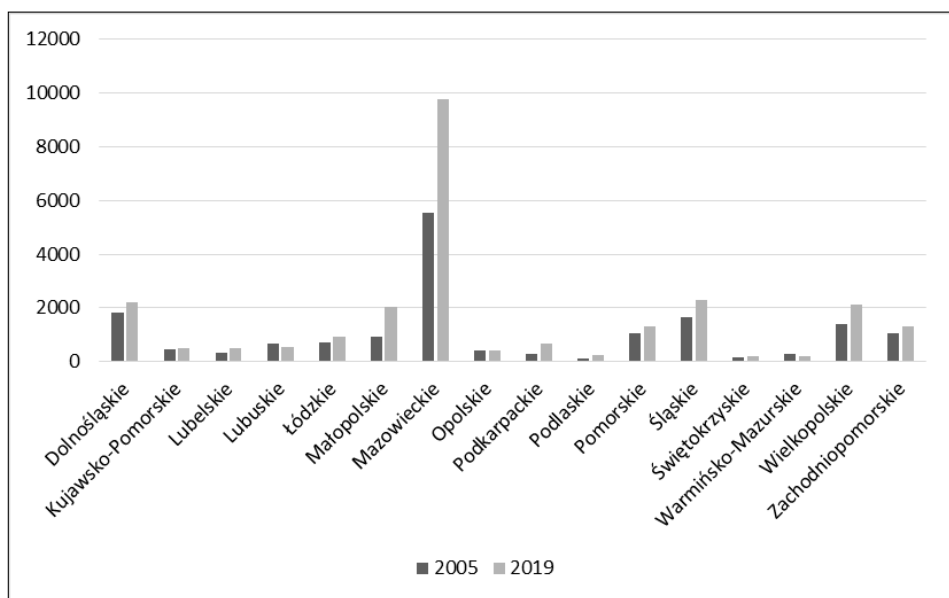
Działalność gospodarcza podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w województwie pomorskim

W 2005 r. na terenie województwa pomorskiego zarejestrowano działalność 1041 podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego (ryc. 2), co stanowiło 6,2% ogółu takich przedsiębiorstw działających w Polsce. W 2019 r., mimo wzrostu liczby podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w województwie do 1296, odsetek ten zmalał i wyniósł 5,1%. W badanym okresie województwo przesunęło się pod tym względem z miejsca szóstego w 2005 r. (po województwach: mazowieckim, dolnośląskim, śląskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim) na siódmą pozycję w 2019 r., po województwach: mazowieckim, śląskim, dolnośląskim, wielkopolskim, małopolskim i zachodniopomorskim (ryc. 3). W 2019 r. 90,5% podmiotów z kapitałem zagranicznym na terenie województwa pomorskiego stanowiły spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (*Działalność gospodarcza...*, 2021).



Ryc. 2. Przedsiębiorstwa z udziałem kapitału zagranicznego w województwie pomorskim w latach 2005-2019.

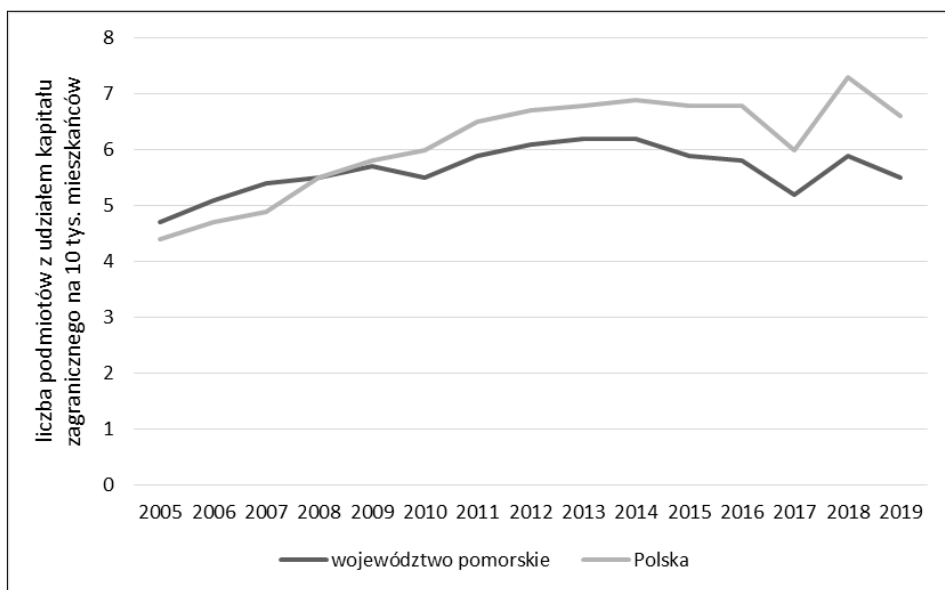
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.



Ryc. 3. Liczba podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w latach 2005 i 2019 według województw.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Zmiany liczby podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców wykazują zbliżony trend dla województwa pomorskiego i dla Polski (ryc. 4). W latach 2005-2008 w Pomorskiem notowano wartości nieznacznie wyższe niż w Polsce, od roku 2009 zwiększa się różnica wielkości porównywanego wskaźnika na niekorzyść województwa pomorskiego.



Ryc. 4. Podmioty z udziałem kapitału zagranicznego na 10 tys. mieszkańców w województwie pomorskim i w Polsce w latach 2005-2019.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Podmioty z udziałem kapitału zagranicznego prowadziły działalność głównie w sekcjach: przetwórstwo przemysłowe (31,8% ogółu w 2005 r. i 21,9% w 2019 r.), handel i naprawa pojazdów samochodowych (odpowiednio 24,6% i 19,8%) oraz obsługa nieruchomości i firm w 2005 r. (16,0%) i działalność profesjonalna, naukowa i techniczna w 2019 r. (9,7%). Kapitał zagraniczny zaangażowany w przedsiębiorstwach działających w przemyśle stanowił w 2019 r. 42,7% ogólnej wartości kapitału zagranicznego badanych podmiotów na terenie województwa pomorskiego (*Działalność gospodarcza...*, 2021).

W strukturze podmiotów z kapitałem zagranicznym (tab. 4) największą grupę stanowiły w badanym okresie przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób (59,1% w 2005 r. i 58,4% w 2019 r.). Jednocześnie zaobserwowano wzrost udziału podmiotów o liczbie pracujących od 50 do 249 osób (z 13,3% w 2005 r. do 14,9% w 2019 r.) oraz powyżej 250 osób (odpowiednio 4,2% i 6,6%). Jednak biorąc pod uwagę zainwestowany kapitał zagraniczny i liczbę pracowników w poszczególnych klasach wielkości przedsiębiorstw, największe udziały

miały podmioty o liczbie pracujących 250 osób i więcej (w 2005 r. – 42,4% kapitału zagranicznego i 59,8% ogółu pracujących, w 2019 r. – odpowiednio 31,6% i 68,5%) (*Podmioty gospodarki narodowej...*, 2006, *Działalność gospodarcza...*, 2021).

Tab. 4. Liczba podmiotów z kapitałem zagranicznym w województwie pomorskim w latach 2005 i 2019 według klas wielkości.

Rok	Ogółem		w tym							
			do 0-9 pracowników		10-49 pracowników		50-249 pracowników		250 i więcej pracowników	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
2005	1041	100,00	618	59,1	240	23,1	139	13,3	44	4,2
2019	1296	100,00	757	58,4	260	20,1	193	14,9	86	6,6

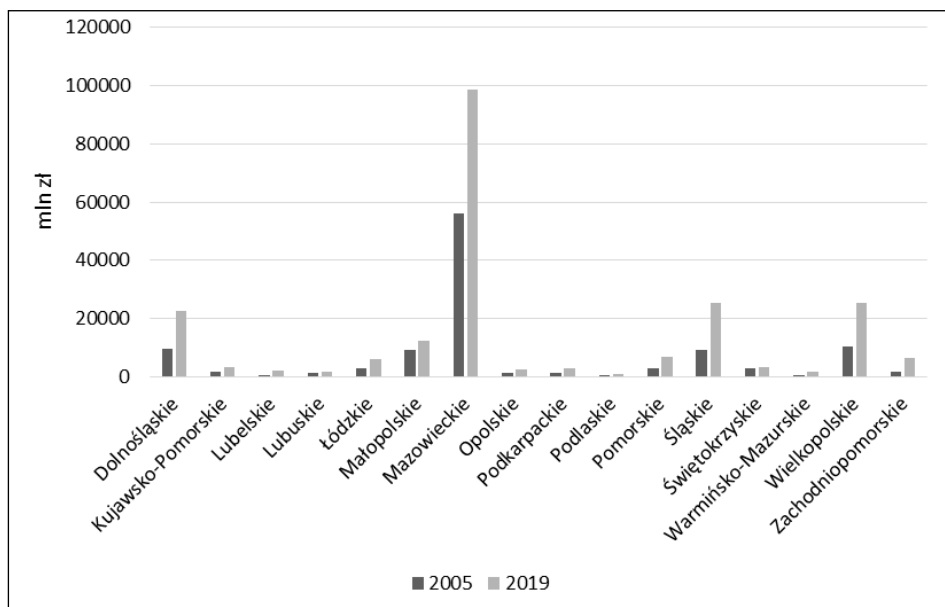
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Liczba przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym, zarówno ogółem, jak i w poszczególnych sekcjach oraz klasach wielkości, nie zawsze przekładała się na wielkość udziału kapitału zagranicznego. W latach 2005-2019 wartość kapitału zagranicznego badanych podmiotów zwiększyła się w regionie w z 2919 mln zł (2,63% ogólnej wartości zagranicznego kapitału podstawowego w Polsce) do 6651 mln zł (3,01%). W 2005 r. Pomorskie zajęło pod tym względem szóste miejsce po województwach: mazowieckim, wielkopolskim, dolnośląskim, małopolskim, śląskim (ryc. 5), w 2019 r. utrzymało tę pozycję, nie zmienił się również skład czołówki regionów o największych wartościach zainwestowanego kapitału zagranicznego (mazowieckie, wielkopolskie, śląskie, dolnośląskie i małopolskie) (BDL GUS).

W 2019 r. liczba pracujących w podmiotach gospodarczych z kapitałem zagranicznym wyniosła w województwie pomorskim 93,2 tys. osób (wzrost o 66,2% w porównaniu z 2005 r.), co stanowiło 4,4% ogólnej liczby pracujących w podmiotach z kapitałem zagranicznym w Polsce (w 2005 r. odpowiednio 56,1 tys. i 4,7%).

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej spowodowało wzrost udziałów kapitału pochodzącego z krajów członkowskich w ogólnej strukturze kapitału zagranicznego. W 2005 r. udział ten wyniósł w województwie pomorskim 91,5% i na poziomie 91,0-95,0% utrzymywał się w całym badanym okresie.

W latach 2005-2019 w strukturze udziałowców zdecydowanie przeważali inwestorzy pochodzący z Niemiec (449 w 2005 r. i 335 w 2019 r.). Kolejne miejsca w 2005 r. zajmowali udziałowcy ze Szwecji (173) i Holandii (134) oraz Wielkiej Brytanii (70), Danii (66) i Norwegii (60). W 2019 r. wymienione kraje utrzymały swoją przewagę (tab. 5). Ponadto w porównaniu z 2005 r. znacz-



Ryc. 5. Kapitał zagraniczny w podmiotach gospodarczych z udziałem kapitału zagranicznego w latach 2005 i 2019 według województw.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

nie wzrosła liczba udziałowców pochodzących z Luksemburga (o 215,7%), wysoką pozycję zajął Cypr (68 udziałowców).

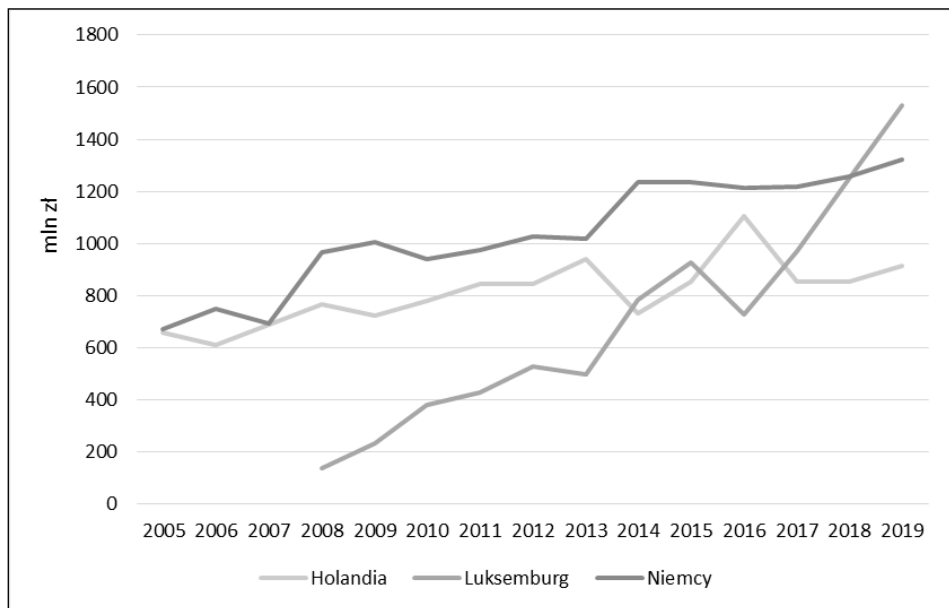
Tab. 5. Liczba udziałowców w województwie pomorskim w latach 2005-2019 według głównych krajów pochodzenia.

Kraje	2005	2010	2013	2015	2017	2019
Ogółem	.	1752	1964	1848	1560	1711
w tym kraje UE	.	1377	1495	1412	1185	1239
Austria	28	24	31	26	23	24
Cypr	.	108	180	126	84	68
Dania	66	94	91	89	73	80
Finlandia	28	36	43	49	40	56
Francja	58	56	59	54	51	50
Holandia	134	154	172	168	152	140
Luksemburg	19	40	48	67	69	60
Niemcy	449	420	405	365	309	335

Szwecja	173	140	.	.	123	122
Wielka Brytania	70	105	108	120	85	118
Norwegia	60	84	106	105	93	89

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Podmioty gospodarki narodowej...*, 2006, *Działalność gospodarcza podmiotów...*, 2011, 2015, 2017, 2019, 2021.

Nieco odmiennie przedstawiała się struktura kapitału zagranicznego według kraju pochodzenia (tab. 6). Wśród krajów, które ulokowały kapitał w podmiotach na terenie województwa pomorskiego, największy udział miały w roku 2005 Niemcy (23,1%), jednak w 2019 r. spadły na drugą pozycję (19,9%) ustępując miejsca Luksemburgowi (23,0%). Kapitał holenderski z drugiego miejsca w 2005 r. (22,5%) przesunął się na trzecią pozycję w 2019 r. (13,8%) (ryc. 6). W 2005 r. na kolejnych miejscach uplasowały się: kapitał austriacki (9,8%), francuski (8,7%) i szwedzki (8,0%). W następnych latach udziały dwóch ostatnich krajów znacznie zmalały pod względem wielkości kapitału zaangażowanego w województwie pomorskim, osiągając w 2019 r. odpowiednio 3,5% i 3,8%. W 2019 r. pierwszą piątkę krajów o największym udziale kapitału zagranicznego zamykały Austria i Dania (ryc. 7).



Ryc. 6. Kapitał zagraniczny trzech głównych krajów pochodzenia w latach 2005-2019.

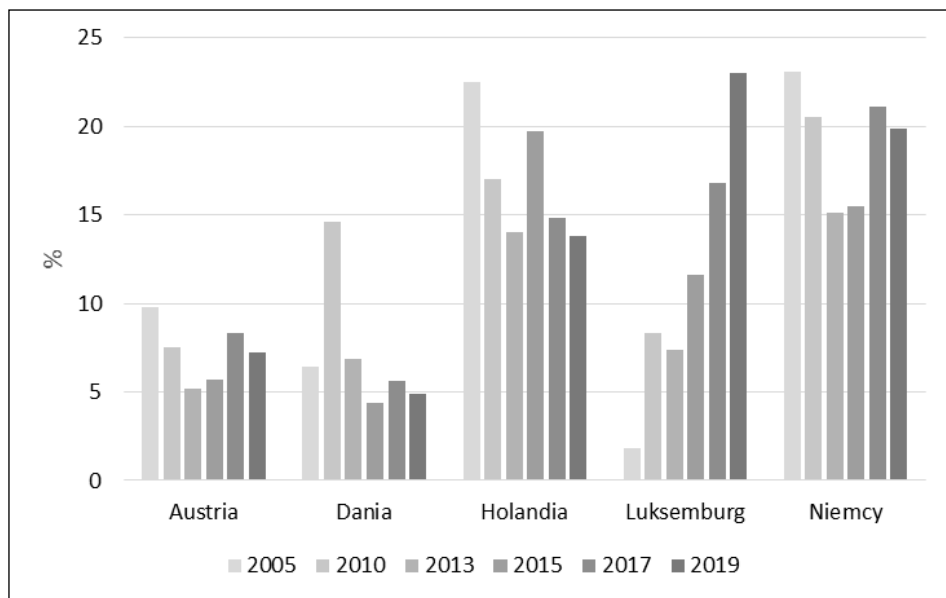
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Tab. 6. Podstawowy kapitał zagraniczny w województwie pomorskim według głównych krajów pochodzenia udziałowców w latach 2005-2019.

Kraje	Mln zł						%					
	2005	2010	2013	2015	2017	2019	2005	2010	2013	2015	2017	2019
Ogółem	2918,7	4585,4	6734,9	7976,4	5762,6	6651,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Kraje UE	2670,5	4302,7	6410,4	7563,8	5267,1	6054,4	91,5	93,8	95,2	94,8	91,4	91,0
Austria	285,0	344,4	351,3	455,2	475,7	475,7	9,8	7,5	5,2	5,7	8,3	7,2
Cypr	•	217,0	344,4	961,4	297,2	285,3	•	4,7	5,1	12,1	5,0	4,3
Dania	185,9	671,0	465,7	353,6	323,4	326,3	6,4	14,6	6,9	4,4	5,6	4,9
Francja	252,8	228,3	274,9	178,2	294,7	231,3	8,7	5,0	4,1	2,2	5,1	3,5
Holandia	656,2	780,2	940,0	854,0	853,7	915,0	22,5	17,0	14,0	10,7	14,8	13,8
Luksemburg	52,6	379,3	498,2	928,4	968,7	1530,3	1,8	8,3	7,4	11,6	16,8	23,0
Niemcy	673,0	940,0	1019,2	1235,8	1217,9	1322,2	23,1	20,5	15,1	15,5	21,1	19,9
Szwecja	234,6	311,8	•	•	253,2	251,6	8,0	6,8	•	•	4,4	3,8
Wielka Brytania	179,3	194,2	225,4	156,1	123,4	229,6	6,1	4,2	3,4	2,0	2,1	3,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Podmioty gospodarki...*, 2006; *Działalność gospodarcza podmiotów...*, 2011, 2015, 2017, 2019, 2021.

W 2005 r. pięciu największych udziałowców wniosło łącznie kapitał w wysokości 2101,6 mln zł, co stanowiło 72,1% ogółu kapitału zagranicznego wniesionego w podmiotach zlokalizowanych na terenie województwa, w 2019 r. było to odpowiednio 4569,5 mln zł i 68,8%.



Ryc. 7. Kapitał zagraniczny w województwie pomorskim w latach 2005-2019 według głównych krajów pochodzenia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Podmioty gospodarki narodowej...*, 2006, *Działalność gospodarcza podmiotów...*, 2011, 2015, 2017, 2019, 2021.

Działalność inwestycyjną w województwie pomorskim prowadziły w 2005 r. 633 podmioty, stanowiące 60,8% ogółu zarejestrowanych w województwie przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego (*Podmioty gospodarki narodowej...*, 2006). W 2019 r. było to 676 podmiotów (52,2%) co oznaczało wzrost o 6,8% w porównaniu z 2005 r. Najwięcej zainwestowały przedsiębiorstwa duże, zatrudniające 250 osób i więcej – 63,7% ogólnej kwoty nakładów, a następnie średnie (50-249 pracujących) – 20,7%. Podmioty z siedzibą w Gdańsku zainwestowały 46,9% (1412,8 mln zł) ogólnej kwoty nakładów na pozyskanie majątku trwałego, o 61,9% więcej niż w 2018 r. (*Działalność gospodarcza...*, 2021).

W pierwszych latach po akcesji Polski do Unii Europejskiej w największe inwestycje w województwie pomorskim zaangażowany był przede wszystkim kapitał amerykański (Flextronics International Poland w Tczewie, International Paper Kwidzyn SA, spółki z sektora zaawansowanych usług – m.in. GE Money Bank, Reuters-Thomson, First Data). Najwyższa

wartość zainwestowanego kapitału zagranicznego pochodziła z Niemiec – kapitał niemiecki lokowany był przede wszystkim w branży spożywczej (Dr Oetker, BalticMalt), meblarskiej (GFM Klose, Flair), elektrotechnicznej (Moeller Electric, Johann Krause Polska) i handlowej (Metro Group). Kapitał holenderski reprezentowany był m.in. przez Unilever Polska, Farm Frites Poland, Smurfitt Kappa Polska). W trójmiejskich portach zainwestowali m.in.: Hutchison Port Holdings (Gdynia Container Terminal), Deepwater Container Terminal Gdańsk, ICTS Group (Baltic Container Terminal). Nowi inwestorzy z krajów skandynawskich to przede wszystkim grupa finansowa Nordea, Scania w branży samochodowej oraz Skanska i NCC w branży budowlanej (Gospodarka – województwo pomorskie).

Wśród 93 inwestorów zagranicznych, którzy w 2015 r. zainwestowali w województwie pomorskim więcej niż 1 mln USD, najczęściej wybierane były następujące branże: technologie informatyczno-telekomunikacyjne (ICT), budownictwo, branża spożywcza, elektronika i elektryka. ICT i budownictwo powiązane były z inteligentnymi specjalizacjami województwa – technologiami interaktywnymi w społeczeństwie informacyjnym oraz technologiami portowo-logistycznymi i *offshore* (S. Szultka (red.), 2016).

Pozycja województwa oceniana jest korzystnie w porównaniach międzynarodowych – czynniki, które w największym stopniu wpłynęły na wzrost gospodarczy w regionie to produkcja, handel i napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Rola bezpośrednich inwestycji zagranicznych w województwie pomorskim oceniona została jako kluczowa dla rozwoju regionalnych centrów produkcyjnych i powiązanych z nimi centrów badań i rozwoju (B+R). Niektóre światowe koncerny międzynarodowe (np. Bayer, PwC) wybrały województwo pomorskie na swoją europejską lokalizację uruchamiając w Trójmieście centra usług i stymulując rozwój rynku nieruchomości⁷ (Invest in Pomerania).

Działalność firm z udziałem kapitału zagranicznego koncentruje się w podregionie trójmiejskim, który cechuje największa atrakcyjność inwestycyjna w województwie pomorskim, zarówno dla sektora przemysłowego, jak i usługowego. Z punktu widzenia działalności przemysłowej, w której elementem kluczowym są koszty produkcji, największe atuty Trójmiasta to: znaczne zasoby pracy, dobra dostępność komunikacyjna, porty morskie Gdańska i Gdyni i wysoka wydajność pracy w przemyśle, natomiast słabe strony to bardzo wysokie koszty pracy i niewielka podaż wolnych terenów w Pomorskiej SSE. Atrakcyjność inwestycyjna dla działalności usługowej wynika z dostępu do wykwalifikowanej kadry, wysokiej chłon-

⁷ W 2017 r. województwo pomorskie zajęło czwarte miejsce na liście najlepiej prosperujących regionów Europy w rankingu regionalnych gospodarek Instytutu Milkena (niezależny komitet doradczy o charakterze organizacji non-profit z siedzibą w Kalifornii). W ocenie instytutu Pomorskie dobrze wykorzystuje swoje atuty i łączy je z polityką rozwojową.

ności rynku instytucjonalnego, znacznej gęstości instytucji otoczenia biznesu i wysokiej wydajności pracy w sektorze usług. Duże znaczenie ma bardzo dobra dostępność transportowa dzięki bliskości międzynarodowego portu lotniczego Gdańsk-Rębiechowo i autostrady A1. W przypadku działalności zaawansowanych technologicznie przewaga Trójmiasta wynika przede wszystkim z wysokiej jakości zasobów pracy, obecności uczelni wyższych, bardzo dobrze rozwiniętej infrastruktury społecznej i jakości środowiska przyrodniczego (S. Szultka (red.), 2016).

Podsumowanie

Pod względem atrakcyjności inwestycyjnej województwo pomorskie zajmuje pozycję nieznacznie ponadprzeciętną (według kryteriów Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową) i ponadprzeciętną (według ocen Instytutu Przedsiębiorstwa Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie). Szczególne przewagi regionu widoczne są w zakresie przyciągania inwestycji z sektora usługowego i branży zaawansowanych technologii, na co wpływają przede wszystkim: wysokiej jakości zasoby pracy, dobrze rozwinięty sektor instytucji otoczenia biznesu, wysoka chłonność rynku, rozwinięta infrastruktura społeczna, aktywność województwa wobec inwestorów, dobry stan środowiska przyrodniczego, a także duża podaż przestrzeni biurowej.

Do słabych stron zaliczono dostępność transportową i poziom bezpieczeństwa powszechnego. Pomorskie charakteryzuje duże zróżnicowanie dostępności między obszarem metropolitalnym oraz gminami położonymi wzdłuż autostrady A1, o bardzo dobrych wskaźnikach, a pozostałymi obszarami, zwłaszcza w południowo-zachodniej części województwa. Ich słabe powiązania komunikacyjne z rdzeniem województwa, a w konsekwencji poważne zagrożenie marginalizacją stanowią jedną z głównych barier w przyciągnięciu na te tereny inwestorów zewnętrznych (R. Guzik i in., 2020). Ze względu na słabą podaż terenów pod nowe inwestycje i niewielką aktywność inwestorów w specjalnych strefach ekonomicznych w badanym okresie województwo pomorskie utraciło część przewag w zakresie infrastruktury gospodarczej.

Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych potwierdza atrakcyjność województwa pomorskiego. W 2019 r. Pomorskie zajęło szóste miejsce w kraju pod względem wartości zainwestowanego kapitału zagranicznego. W latach 2005-2019 pozycja konkurencyjna województwa mierzona wartością kapitału podstawowego przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego wzrosła, natomiast pozycja konkurencyjna mierzona udziałem województwa w liczbie pracujących w podmiotach z udziałem kapitału zagranicznego uległa nieznacznemu osłabieniu. Biorąc pod uwagę wielkość kapitału, najwięcej zainwestowano w 2015 r., w odniesieniu do ogólnej liczby przedsiębiorstw maksimum przypada na lata 2013-2014.

W strukturze podmiotów z kapitałem zagranicznym w latach 2005-2019 dominowały mikroprzedsiębiorstwa. Firmy duże (zatrudniające 250 i więcej osób), stanowiące w populacji podmiotów z kapitałem zagranicznym grupę najmniejszą, posiadały najwięcej kapitału i zatrudniały najwięcej pracowników.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej nastąpił wzrost udziałów kapitału pochodzącego z krajów członkowskich w ogólnej strukturze kapitału zagranicznego. W województwie pomorskim w całym badanym okresie z państw UE pochodziła dominująca wartość kapitału zagranicznego (ponad 90%); w 2005 r. ponad połowa z Niemiec, Holandii i Austrii, w 2019 r. – z Luksemburga, Niemiec i Holandii.

Największą koncentracją spółek z udziałem kapitału zagranicznego w województwie pomorskim charakteryzuje się Trójmiasto, zarówno jeśli chodzi o działalność przemysłową, jak i usługową oraz zaawansowaną technologicznie. Obszar metropolitalny jest atrakcyjny dla inwestorów zagranicznych ze względu na: wysoki poziom rozwoju gospodarczego, zdywersyfikowaną gospodarkę, duży rynek zbytu, dobrą dostępność komunikacyjną, koncentrację wykwalifikowanych kadr, dobrej jakości infrastrukturę przemysłową i otoczenia biznesu.

Spis literatury:

- Ambukita E., 2013, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne jako czynnik rozwoju regionalnego*, Biblioteka Regionalisty, 13, s. 7-17.
- BDL GUS, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Warszawa – <https://bdl.stat.gov.pl> [dostęp: 10.04.2021].
- Byczkowska M., Majzel A., Kuciński A., 2017, *Charakterystyka atrakcyjności inwestycyjnej Europy w świetle bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, Ekonomiczne Problemy Usług, 2, s. 51-62.
- Cieślik A., 2005, *Geografia inwestycji zagranicznych: przyczyny i skutki lokalizacji spółek z udziałem kapitału zagranicznego w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Cieślik A., 2017, *Ewolucja teorii bezpośrednich inwestycji zagranicznych: przegląd wybranej literatury przedmiotu* [w:] W. M. Maciejewski, K. Wach (red.), *Handel zagraniczny i biznes międzynarodowy we współczesnej gospodarce*, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków, s. 171-189.
- Cieślik A., 2019, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce: stan obecny i perspektywy rozwoju*, Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej, 17, s. 245-263.
- Ciołek D., Umiński S., 2007, *Jak mierzyć wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na produktywność przemysłu w Polsce*, Prace i Materiały Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego, 5, s. 107-123.

- Czapliński P., 2006, *Tendencje zmian w strukturach przemysłowych województwa pomorskiego* [w:] T. Komornicki, Z. Podgórski (red.), *Idee i praktyczny uniwersalizm geografii*, Dokumentacja Geograficzna, 33, s. 39-42.
- Czerniak A., Blauth K., 2017, *Co przyniosły inwestycje zagraniczne? Wpływ na gospodarkę Polski w ostatnim ćwierćwieczu*, Raport Polityka Insight, Warszawa.
- Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- *Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w województwie pomorskim w 2010 r.*, 2011, Opracowania sygnałne, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- *Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w województwie pomorskim w 2013 r.*, 2015, Opracowania sygnałne, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- *Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w województwie pomorskim w 2015 r.*, 2017, Opracowania sygnałne, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- *Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w województwie pomorskim w 2017 r.*, 2019, Informacje sygnałne, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- *Działalność gospodarcza podmiotów z kapitałem zagranicznym w województwie pomorskim w 2019 r.*, 2021, Informacje sygnałne, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- Dziemianowicz W., 1997, *Kapitał zagraniczny a rozwój regionalny i lokalny w Polsce*, Studia Regionalne i Lokalne, 20(53), Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Dziemianowicz W., 2001, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne – między teorią a praktyką*, Regionalne Centrum Informacyjne Integracji Europejskiej przy Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Warszawa-Kraków.
- Godlewska H., 2001, *Lokalizacja działalności gospodarczej. Wybrane zagadnienia*, Wyższa Szkoła Handlu i Finansów Międzynarodowych, Warszawa.
- Godlewska-Majkowska H., Pilewicz T., Turek D., Zarębski P., Żukowska J., Czernecki M., Typa M., 2017, *Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2017. Województwo pomorskie*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- *Gospodarka – województwo pomorskie* – <https://www.paiz.gov.pl> [dostęp: 10.04.2021].
- Guzik R., Kołoś A., Fiedień Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2020, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie pomorskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Hildebrandt A., 2013, *Pomorskie inwestycje – skąd pochodzą? Jaka jest ich wartość?*, Pomorski Przegląd Gospodarczy, 10, s. 18-23.
- *Invest in Pomerania* – <https://investinpomerania.pl> [dostęp: 15.06.2021].

- Kalinowski T. (red.), 2005, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2005*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Kalinowski T. (red.), 2006, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2006*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Latocha Z., 2005, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Unii Europejskiej w świetle teorii rozwoju regionalnego i teorii lokalizacji*, Studia Europejskie, 2, s. 45-65.
- Nazarczuk J. M. 2014, *Potencjał rozwojowy a aktywność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn.
- Nowicki M. (red.), 2010, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2010*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Nowicki M. (red.), 2012, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2012*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Nowicki M. (red.), 2014, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2014*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Ozga M., 2009, *Wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na dysproporcje regionalne w Polsce*, Equilibrium, 2, s. 111-123.
- Pacuk M., 1999, *Inwestycje zagraniczne w regionach Polski północnej jako przykład zewnętrznych czynników rozwoju* [w:] M. Dutkowski (red.), *Uwarunkowania i czynniki rozwoju regionów Polski północnej*, Regiony Nadmorskie 1, Wydawnictwo UG, Gdańsk, s. 23-49.
- *Podmioty gospodarki narodowej z udziałem kapitału zagranicznego w województwie pomorskim w 2005 r., 2006*, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- Stachowiak K., 2007, *Instytucjonalne uwarunkowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Szultka S. (red.), 2016, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2016*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Tarkowski M., 2017, *Atrakcyjność inwestycyjna polskich regionów nadmorskich* [w:] R. Anisiewicz, M. Połom, M. Tarkowski (red.), *Rozwój regionalny i lokalny w perspektywie geograficznej*, Regiony Nadmorskie 25, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk-Pelplin, s. 194-207.
- Umiński S., 2000, *Znaczenie zagranicznych inwestycji bezpośrednich dla transferu technologii do Polski*, Organizacja i Kierowanie, 4, s. 43-69.
- Umiński S., 2013, *Handel zagraniczny jako płaszczyzna oddziaływania zmian w gospodarce globalnej na gospodarkę regionu*, Instytut Rozwoju Working Papers 1303.

