

Uniwersytet Gdański – Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego

Regiony Nadmorskie 18

**WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU LOKALNEGO
W POLSCE PÓŁNOCNEJ**

pod redakcją M. Tarkowskiego i J. Mazurek

Gdańsk–Pelplin 2010

Komitet naukowy:

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

Adres redakcji:

Tomasz Michalski (sekretarz)
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański
ul. Bażyńskiego 4, 80-952 Gdańsk
tel. +48 58 523 65 58
e-mail: geotm@univ.gda.pl
<http://www.kgrr.univ.gda.pl/>

Recenzent: Tadeusz Palmowski

© by Authors

Wydawnictwo „Bernardinum” Sp. z o.o.
ul. Biskupa 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;
katalog: Księgarnia; podkatalog: Geografia i gospodarka przestrzenna.

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

ISBN 978-83-7380-915-4

Spis treści

Wstęp	5
<i>Paweł Czapliński</i> Funkcjonowanie wybranych przedsiębiorstw przemysłu obuwniczego w Słupsku i powiecie słupskim.....	7
<i>Anna Ćwikałowska</i> Charakterystyka terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska	21
<i>Maciej Tarkowski</i> Przemiany lokalnego rynku pracy Gdyni w okresie poakcesyjnym	29
<i>Krzysztof Kopeć</i> Przeszłość i przyszłość szybkiej kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej.....	49
<i>Jędrzej Gadziński</i> Zastosowanie technik geoinformacyjnych do wyznaczania dostępności komunikacyjnej przestrzeni – przykład Tczewa.....	65
<i>Adam Dettlaff</i> Pomoc finansowa dla portów regionu Wybrzeża Wschodniego.....	78
<i>Aleksandra Cicharska, Grażyna Karwacka</i> Wpływ lokalizacji działalności gospodarczej na zrównoważony rozwój społeczno-demograficzny, ekonomiczny i środowiskowy - na przykładzie gminy Przechlewo	90

<i>Konrad Ł. Czapiewski</i> Neoendogeniczny rozwój obszarów wiejskich na przykładzie gminy Łęczyce.....	102
<i>Aleksander Szwichtenberg</i> Turystyka jako główne narzędzie zrównoważonego rozwoju w polskiej strefie nadmorskiej.....	117
<i>Jolanta Mazurek</i> Zaangażowanie władz samorządowych i instytucji lokalnych w promocję markowych produktów turystycznych powiatu słupskiego	128
<i>Anna Łączkowska</i> Miejsce kempingów w przestrzeni Półwyspu Helskiego na przykładzie gminy Władysławowo.....	146
<i>Tomasz Michalski</i> Znaczenie Uniwersytetów Trzeciego Wieku (na przykładzie uniwersytetu działającego na terenie miasta i gminy Ustka)	155
<i>Natalia Sypion-Dutkowska</i> Bezpieczeństwo publiczne uwarunkowaniem rozwoju lokalnego. Skupiska rozbojów i bójek w Szczecinie	170

Wstęp

Bardzo popularne hasło „Myśl globalnie – działaj lokalnie” postulujące upowszechnienie rozwoju zrównoważonego, jako remedium na narastanie ekologicznych barier wzrostu, można dzisiaj odczytywać także w innym kontekście. Postępy globalizacji, stymulowane przez rosnącą podaż wiedzy, a także upowszechnianie się sieciowej i projektowej gospodarki, skutkują daleko idącymi przemianami życia społeczno-gospodarczego. W zależności od specyfiki terytorialnych systemów społecznych – charakteru środowiska przyrodniczego, podłoża materialnego, zbiorowości ludzi oraz relacji, jakie zachodzą pomiędzy tymi elementami – efekt oddziaływania globalnych trendów na lokalne społeczności bywa odmienny i niekoniecznie zgodny z ideą równoważenia rozwoju w trójce środowisko przyrodnicze – środowisko – gospodarka. Poznawczym celem niniejszej publikacji jest prezentacja różnych aspektów rozwoju lokalnego, właśnie w kontekście wymienionych trendów o charakterze globalnym. Uwzględnienie lokalnej specyfiki obszarów położonych w północnej Polsce, spowodowało, że tematyka zamieszczonych opracowań skupia się na problematyce: przekształceń miast – w szczególności na procesach restrukturyzacji tradycyjnych branż, takich jak przemysł, transport i rybołówstwo; czynnikach rozwoju wiejskich obszarów sukcesu; roli turystyki w rozwoju lokalnym; usług publicznych – dostępności do edukacji dla dorosłych i zróżnicowania poziomu bezpieczeństwa powszechnego.

W większości prezentowanych opracowań uwidacznia się aktywna postawa lokalnych społeczności wobec globalnych wyzwań. Nie oznacza to, że scenariusz optymistyczny, w którym stają się one bardziej świadome globalnych procesów, otwarte, aktywne i elastyczne w odpowiedzi na nie, co prowadzi do wzrostu jakości życia, jest jedynym z możliwych, czy nawet najbardziej prawdopodobnym. W scenariuszu negatywnym brak świadomości globalnych trendów wywoływać może negację konieczności dostosowań a tym samym zamknięcie i pasywność lokalnych społeczności, które stają się bezradne wobec negatywnych efektów zewnętrznych warunkowań. Utylitarnym celem niniejszej publikacji jest dostarczenie wiedzy na temat mechanizmów i konsekwencji oddziaływania trendów globalnych

na lokalne terytorialne systemy społeczne. Wiedza ta jest przydatna w kształtowaniu świadomej wyzwań, otwartej, elastycznej i aktywnej wobec nich polityki lokalnej. Najbardziej miarodajnym wskaźnikiem jej skuteczności, będzie rosnąca jakość życia mieszkańców, możliwa do osiągnięcia jedynie wtedy, kiedy udaje procesy o charakterze globalnym wykorzystać w rozwoju lokalnym przy zachowaniu dynamicznej równowagi w trójkącie środowisko przyrodnicze – społeczeństwo – gospodarka.

Maciej Tarkowski,
Jolanta Mazurek

Funkcjonowanie wybranych przedsiębiorstw przemysłu obuwniczego w Słupsku i powiecie słupskim

Wprowadzenie

Akcesja Polski do struktur Unii Europejskiej spowodowała rewizję dotychczasowych zasad gry na polskim rynku obuwia. W dużej mierze dotyczyło to zmian w procedurze pozyskiwania surowca, głównie skór, ale także handlu nimi w postaci surowej i przetworzonej.

Otwarcie granic, a w konsekwencji szereg ułatwień w transferze zasobów oraz wprowadzenie zasad wspólnego europejskiego rynku ze wszystkimi tego konsekwencjami, spowodowało nagły wzrost eksportu surowych skór z Polski do garbarni włoskich, hiszpańskich czy portugalskich. To z kolei wywołało szybko rosnący deficyt na polskim rynku skór. Poszukiwanie nowych źródeł surowca m. in. w krajach Europy Wschodniej, zakończyło się niepowodzeniem, ponieważ importowany surowiec nie spełniał wymogów jakościowych.

Niekorzystna sytuacja w zaopatrzeniu wymusiła wśród wielu zakładów obuwniczych w kraju pozyskiwanie surowca z „państw starej Unii” głównie Włoch. Warto jednak zaznaczyć, że cena oferowanego surowca była znacząco wyższa (o około 40–50%) od surowca polskiego. Jeżeli jednak założymy, że wyższe koszty produkcji związane z wyższymi kosztami surowca, można rekompensować wyższą ceną zbytu, a zbyt pozostanie względnie stały to gwarantuje to rentowność. Taką właśnie strategię przyjęły największe zakłady obuwnicze subregionu słupskiego, tj. „Nord”, „Gino Rossi”, „Romano Mazzante”, „Man Fashion”. Należy jednak podkreślić, że chłonność polskiego rynku na luksusowe obuwie wizytowe nie jest stała, lecz ograniczona i to nie tylko czynnikiem finansowym związanym z zamożnością, lecz także zmieniającą się modą i stylem ubierania się.

Próba wypełnienia niszy w zaopatrzeniu, która skutkowała także luką rynkową miała stać się produkcja obuwia z tworzyw sztucznych imitujących skórę naturalną. Niestety otrzymany w ten sposób produkt, nie odniósł sukcesu rynkowego, nawet w segmencie obuwia roboczego, w związku z czym firmy były zmuszone do rezygnacji z nowatorskich rozwiązań.

Przedstawione powyżej ograniczenia w produkcji obuwia tak w Słupsku jak i w całej Polsce, nie uwzględniają jednak być może najważniejszego problemu dla całego przemysłu skórzanego. Wydaje się bowiem, że najistotniejszą determinantą rynkową rzutującą na pozycję przedsiębiorstw to brak ochrony celnej na import obuwia.

Należy odnotować, że podpisanie traktatu akcesyjnego przez Polskę umożliwiło stosunkowo łatwe wejście na rynek krajowy obcych firm zajmujących się dystrybucją obuwia. W większości były to firmy niemieckie, takie jak: „Daichman”, „Caprice”, „Wortman”, „Helioform” i „Salamander”, które z powodzeniem obsługiwały dotychczas rynki Europy Zachodniej. Początkowo firmy te chcąc zdobyć pozycję na rynku polskim oferowały swoje produkty w stosunkowo niskich cenach upłynniając, tym sposobem swoje zapasy. Kampanie reklamowe tych firm kładły duży nacisk na powiązanie przystępnej ceny z niespotykanym komfortem użytkowania promowanego obuwia. Ponadto posiadały one sprawniejszą organizację sprzedaży ulokowaną najczęściej w powstających hipermarketach. Działania te doprowadziły po kilku latach do wyraźnej przewagi rynkowej wspomnianych zagranicznych dystrybutorów obuwia nad rodzimymi producentami, którzy nie posiadali tak sprawnie działających kanałów dystrybucyjnych.

W tym punkcie rozważań, konieczną wydaje się uwaga, że zakłady obuwnicze z subregionu słupskiego jak i z całej Polski nie potrafiły podjąć prób zrzeszenia się, mimo że konsolidacja rynku mogłaby poprawić kondycję całego sektora, zwłaszcza na gruncie ekonomiczno-finansowym, ale także organizacyjno-prawnym. Dały się natomiast zauważyć przypadki nieuczciwej konkurencji polegające na kopiowaniu wzorów obuwia czy też wprowadzania cen dumpingowych w celu zdystansowania się od konkurentów, a w konsekwencji liczne próby opanowania lokalnych rynków zbytu. Takie działania w dłuższym horyzoncie czasowym w sposób oczywisty przyniosły bardzo negatywne skutki prowadzące niekiedy do upadłości przedsiębiorstw.

Na brak konsensusu pomiędzy polskimi przedsiębiorstwami miała także wpływ działalność Polskiej Izby Przemysłu Skórzanego, która okazała się mało kompetentna i nieudolna do podjęcia skutecznych działań mogących wspomóc cały przemysł obuwniczy, a także uchronić polski rynek przed napływem taniego obuwia.

Głównym kierunkiem importu taniego obuwia do Polski w latach 2000–2007 były Chiny oraz inne kraje Dalekiego Wschodu. W pierwszych latach badanego okresu, import z Chin dotyczył głównie obuwia tekstylnego, które w strukturze importu stanowiło ponad 60%. Istotnym elementem chińskiej oferty była bardzo niska cena obuwia czemu sprzyjał także niski kurs euro i dolara. Ponadto na skutek nie do końca kontrolowanej

ilości importowanego obuwia, nad którym nie panowały zarówno służby celne, jak i skarbowe, dochodziło w wielu przypadkach do wprowadzania w błąd konsumentów. Działo się tak m.in. dlatego, że importowane obuwie nie posiadało widocznych oznaczeń o miejscu produkcji, czy też informacji o rodzaju użytych do produkcji materiałów, a jednocześnie posiadało polsko czy też włosko brzmiące nazwy. Rosnąca z roku na rok wielkość importowanego z Azji obuwia znacząco wpłynęła na sytuację rodzimych producentów. Polskie zakłady obuwnicze produkowały buty o stosunkowo wysokiej jakości, niestety również relatywnie wysokiej cenie. Tymczasem obuwie importowane choć pod względem jakości nie mogło konkurować z polskim, to jednak z racji swojej ceny wywoływało znacznie większe zainteresowanie wśród konsumentów. Popularność importowanego obuwia głównie z Chin spowodowała, że od 2000 roku udział produkcji krajowej w rynku obuwia w Polsce spadł poniżej 50% i w następnych latach wykazywał wyraźną tendencję malejącą, aż do poziomu 16,7% w roku 2007 (tabl. 1).

Tabl. 1. Import obuwia do Polski w latach 2000–2007

Wyszczególnienie	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Import ogółem w mln par	54,1	65,1	94,6	95,5	86,3	82,1	110,6	120,0
Produkcja krajowa w mln par	46,7	46,9	51,6	49,6	37,5	26,4	37,2	24,0
Udział produkcji krajowej w rynku obuwia w Polsce w %	46,3	41,9	35,3	34,2	30,3	24,3	25,2	16,7
Wartość obuwia importowanego w mln euro	127,64	147,26	386,72	398,21	274,54	324,45	365,19	445,73

Źródło: Biuletyn Informacyjny Polskiej Izby Przemysłu Skórzanego za rok 2007.

W roku 2006 w całej Unii Europejskiej zostało wprowadzone cło antidumpingowe na obuwie pochodzące z Azji. Nałożenie karnego cła na produkty głównie z Chin i Wietnamu (odpowiednio 16% i 10%) nie doprowadziło do drastycznego wzrostu cen butów. Cło nie podbijało również cen detalicznych, ponieważ – według Komisji Europejskiej – wielkość marży sięgała 30–50%. Co ważne, Polsce i kilku innym krajom UE udało się wywalczyć przedłużenie ceł antidumpingowych na azjatyckie obuwie do 2011 r. (K. Niklewicz, 2009).

Warto jednak podkreślić, że podjęte sankcje choć ograniczyły to jednak nie zlikwidowały importu obuwia zwłaszcza do nowych krajów członkowskich, w tym do Polski. Należało zatem podjąć natychmiastowe kroki

w celu nie tyle walki z dalszym napływem taniego obuwia z Chin, co pobudzania rodzimego eksportu, głównie na rynkach Europy Wschodniej. Do czasu wejścia Polski do strefy Schengen obroty handlu z krajami za naszą wschodnią granicą były zwiększone przez tzw. handel przygraniczny. Powstawały w tym czasie centra wymiany handlowej dla Białorusi w Białymstoku, dla Ukrainy w Przemyślu, a dla Rosji w Kaliningradzie.

Ze Słupska i powiatu słupskiego uczestniczyły w tym przedsięwzięciu takie firmy jak: „Forma”, „Pan”, „Man Fashion”, „KMM”. Był to istotny element utrzymania stabilności ekonomicznej tych przedsiębiorstw i ożywienia produkcji.

Wejście Polski do strefy Schengen w 2007 roku, spowodowało spadek obrotów handlowych z krajami za naszą wschodnią granicą. Zaostrzenie przepisów dotyczących ruchu wizowego praktycznie zlikwidowało handel przygraniczny. Retorsje celne zwiększające cło zamknęły drogę polskim wyrobom. Co godne uwagi, w zasadzie większości polskich przedsiębiorstw obuwniczych nie udało się zawrzeć umów długoterminowych i realizację wieloletniej wymiany handlowej z partnerami z Rosji, Ukrainy czy Białorusi. W latach 2008–2009 brak uregulowań przepisów celnych, skutkuje drastycznym spadkiem eksportu do tych państw, które były niegdyś największymi odbiorcami obuwia produkowanego w Polsce. Wśród bardzo wielu przyczyn takiego status quo jest również i ta, która być może determinuje pozostałe, a mianowicie niestabilna polityka realizowana przez rządy sąsiadujących krajów (M. Ziemiński, 2009).

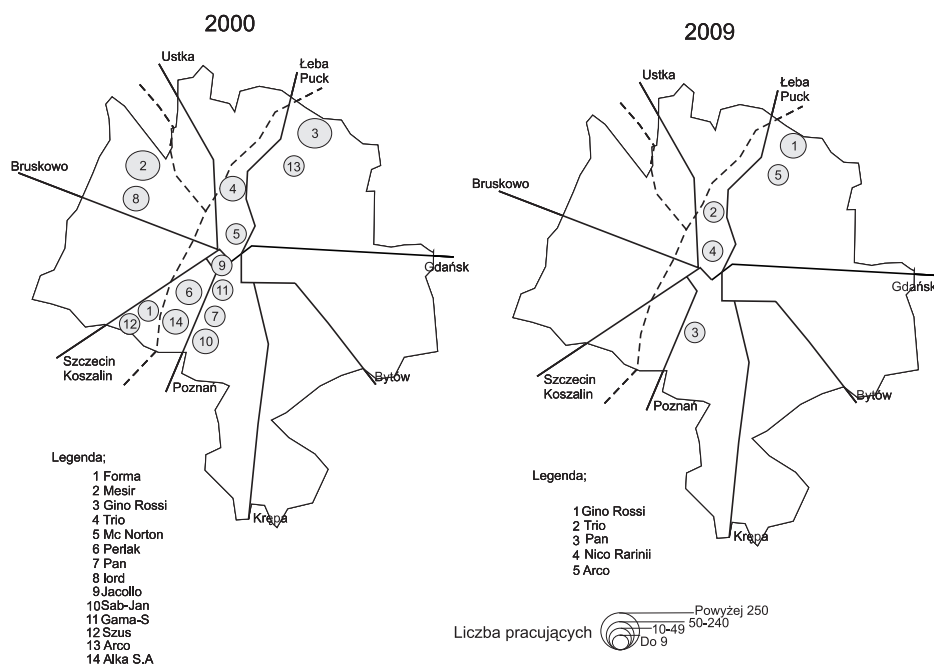
O słabej kondycji polskich zakładów obuwniczych decyduje jednak szereg czynników krajowych i lokalnych. Spośród nich, na uwagę zasługują: cena paliw i koszty energii. Ponadto nieuczciwa konkurencją firm importujących obuwie. Na znaczący spadek produkcji obuwia w ostatnich latach mają również wpływ wzrastające ceny żywności, które skutkują zmianą struktur budżetów domowych. Konsumenci rozważniej dysponują środkami finansowymi, przeznaczając je na wydatki wysokiego priorytetu, wobec czego zakup obuwia jest często odkładany w czasie co powoduje spadek sprzedaży wyrobów odczuwalny przez sprzedawców (detalistów), a w dalszej kolejności uderzający w producentów.

Obecnie sytuacja branży obuwniczej jest bardzo złożona. Wynika to z przedstawionych powyżej uwarunkowań natury makroekonomicznej, ale także ze skutków kryzysu w skali globalnej. Dlatego też, wszelkie prognozy dotyczące perspektywy strategicznej polskich przedsiębiorstw obuwniczych są nader ostrożne. Istnieje powszechna opinia, że jeżeli sytuacja dla przemysłu skórzanego i obuwniczego zacznie się poprawiać, to i tak będzie za późno dla tych zakładów produkcyjnych, które w latach 2007–2009 roku musiały znacząco ograniczyć swoją produkcję.

Uwarunkowania działalności gospodarczej wybranych przedsiębiorstw przemysłu obuwniczego w Słupsku i powiecie słupskim

Chcąc właściwie ocenić sytuację zakładów produkcji obuwia w Słupsku i powiecie słupskim w latach 2000–2009 należy dokonać wielopłaszczyznowej analizy, uwzględniającej podstawowe mierniki charakteryzujące ich potencjał produkcyjny, w tym: poziom zatrudnienia czy też wielkość i koszty produkcji.

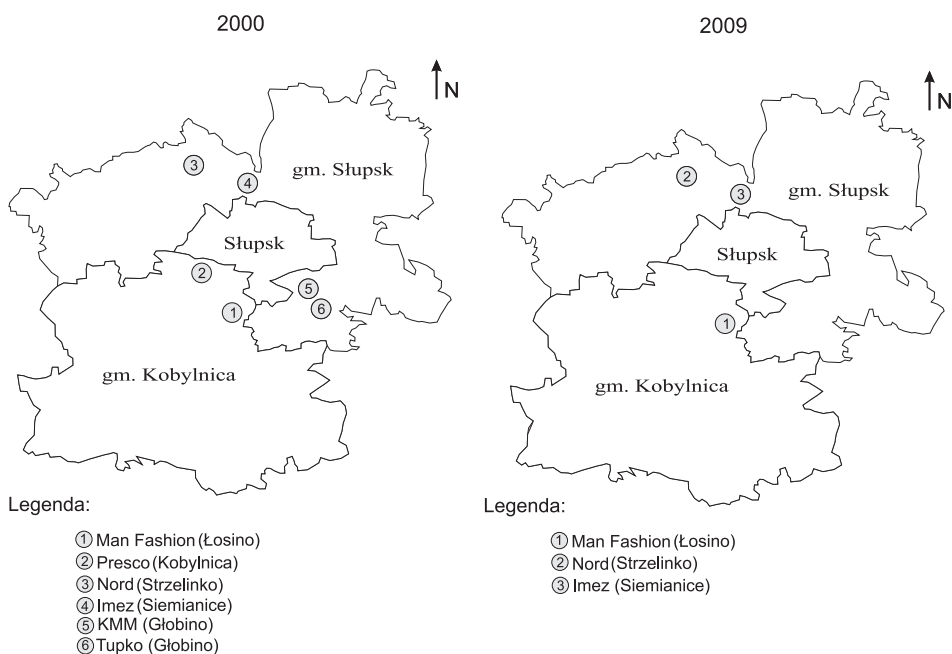
W związku z wyraźnie pogarszającą się sytuacją na polskim rynku obuwniczym od 2000 r. wiele słupskich zakładów zmuszonych było zawiesić swoją działalność. Wśród zakładów, które zawiesiły swoją działalność w badanym okresie znajdowały się zarówno mało rozpoznawalne rynkowo mikroprzedsiębiorstwa, jak i duże jednostki produkcyjne o uznanej marce nie tylko w regionie, ale również w Polsce. Przykładami takich właśnie firm mogą być: „Alka”, „Romano Mazante” czy „KMM”. Warto też podkreślić, że spośród 38 obuwniczych zakładów produkcyjnych funkcjonujących w Słupsku i gminach sąsiednich w 2000 r., do końca 2008 r. działalność kontynuowało zaledwie osiem. Były to: „Nord”, „Gino Rossi”, „Man-Fashion”, „Trio”, „Pan”, „Imez”, „Nico Rarini”, „Arco”.



Ryc. 1. Zmiany struktury przestrzennej przemysłu obuwniczego w Słupsku w latach 2000–2009

Źródło: Opracowanie własne.

Zmianie uległa nie tylko struktura przestrzenna przedsiębiorstw, ale również struktura wielkościowa wyrażona liczbą pracujących. W roku 2000 w grupie zakładów dużych o zatrudnieniu 250 i więcej osób znalazły się dwa zakłady („Gino Rossi” i „Mesir”), a w grupie zakładów średnich (od 50 do 249 pracujących) pięć następujących jednostek produkcyjnych. W 2009 r. zaledwie w jeden zakład („Gino Rossi”) wykazywał zatrudnienie powyżej 50 pracowników (ryc. 1., ryc. 2.).

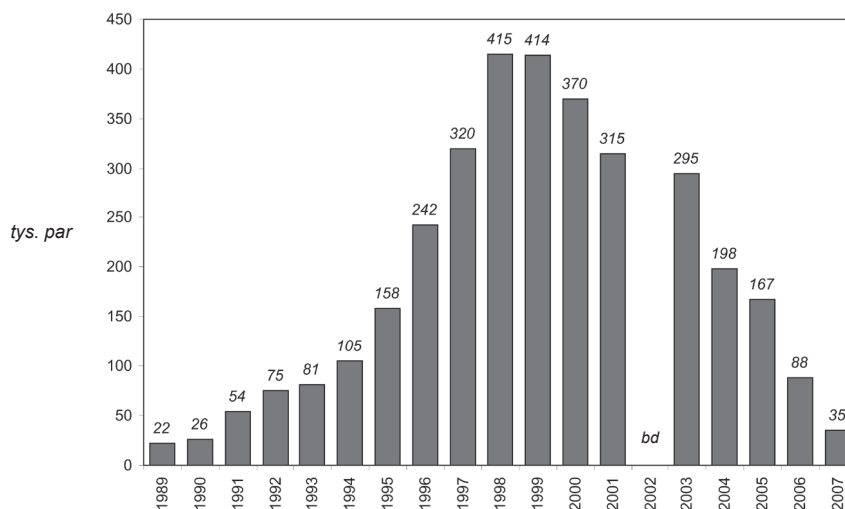


Ryc. 2. Zmiany struktury przestrzennej przemysłu obuwniczego w strefie podmiejskiej Słupska w latach 2000–2009

Źródło: Opracowanie własne.

Jednym z upadłych zakładów w badanym okresie było przedsiębiorstwo „Romano Mazzante” ze Słupska, które pod koniec lat 90. zaliczało się do czołowych producentów obuwia w Polsce. Zakład ten powstał w 1989 roku na skutek tzw. efektu rozpadu, czyli został uruchomiony (tak jak większość zakładów z regionu słupskiego) przez byłych pracowników Północnych Zakładów Przemysłu Skórzanego „Alka” z siedzibą w Słupsku. Główną specjalnością zakładu była produkcja eleganckiego obuwia wizytowego. Większość produkcji tego zakładu sprzedawana była na rynki wschodnie głównie do Rosji i na Ukrainę. Około 15% produkcji trafiało po przez hurtownię obuwnicze na rynek krajowy (P. Czaplinski, 1997).

W szczytowym okresie, którym był rok 2000 zakład ten wyprodukował około 414 tys. par obuwia przy najwyższym w historii zatrudnieniu wynoszącym 245 pracowników (ryc. 3.).



Ryc. 3. Wielkość produkcji obuwia w zakładzie „Romano Mazzante” w latach 1989–2007

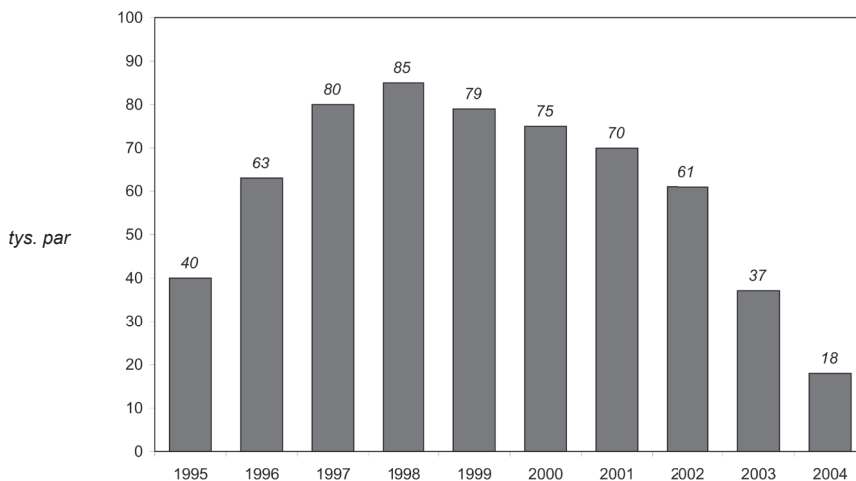
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od właściciela zakładu p. M. Boreckiego.

Jak wynika z przeprowadzonych badań, bezpośrednią przyczyną malejącej po 1999 r. produkcji „Romano Mazzante” było załamanie się eksportu na rynki wschodnie, a także duże straty pieniężne związane z upadkiem spółki „Kameleon”, która dystrybuowała wyroby firmy.

Warto jednak uwypuklić złożoność sytuacji wewnętrznej firmy będącej konsekwencją czynników zewnętrznych, bowiem brak płynności finansowej spowodowany był złym doбором odbiorców zarówno wśród hurtowni jak i sklepów. W krótkim czasie okazali się oni mało wiarygodni i nie wypłacalni. Ponadto wysokie koszty generowało wprowadzanie nowych wzorów obuwia pozyskiwanych bezpośrednio od włoskich stylistów. Nowe wzory obuwia nie zawsze jednak trafiały w gusta odbiorców. Oba wymienione czynniki sugerują poważne błędy w przyjętej strategii marketingowej firmy, która nie uwzględniała zmienności otoczenia, a przede wszystkim znajomości rynku. W konsekwencji na początku 2008 r. do słupskiego sądu wpłynął wniosek o upadłość „Romano Mazzante”.

Kolejnym złożonym przykładem funkcjonowania zakładu obuwniczego jest przedsiębiorstwo „Butimex” ze Słupska. Firma powstała w 1995 r. w podobny sposób jak poprzednio omawiana. Był to jednak zakład znacząco mniejszy (ok. 80 pracowników), a głównym rynkiem zbytu był rynek

krajowy na którym sprzedaż odbywała się głównie za pośrednictwem hurtowni. Największa produkcja tego zakładu przypadała na lata 1997-2000, kiedy to produkcja wynosiła średnio 80 tys. par butów rocznie (ryc. 4).



Ryc. 4. Wielkość produkcji obuwia w zakładzie „Butimex” w latach 1995–2004

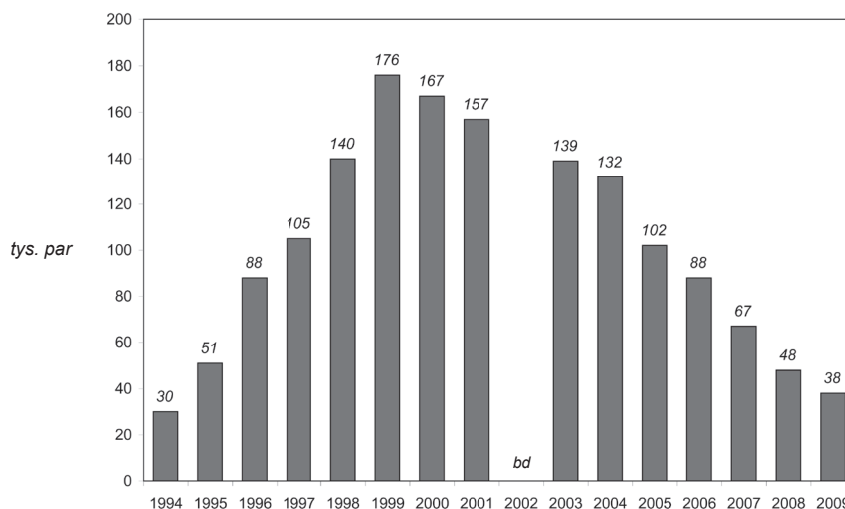
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od właściciela zakładu p. K. Markiewicza.

Na przełomie 2004 i 2005 roku, w momencie pojawienia się trudności związanych z importem obuwia i zmieniającymi się gwałtownie warunkami rynkowymi zakład zamknął produkcję i przebranzowił się w kierunku produkcji mebli z litego drewna. Istotne było to, że działania związane z zawieszeniem działalności zakładu „Butimex” podjęto w okresie, w którym wydawało się, że produkcja butów mogła być nadal kontynuowana po wdrożeniu małonakładowych procesów restrukturyzacyjnych. Niestety brak wystarczająco wiarygodnych uzasadnień podjętej decyzji. Można zatem jedynie domniemywać, czy wprowadzona rekonwersja była wynikiem błyskotliwej znajomości sytuacji w polskim obuwnictwie, swoistej, rynkowej intuicji, czy też przypadku.

Koniecznym wydaje się jednak podkreślenie, że zakład ten jako jedyny z subregionu śląskiego w dobie kryzysu rozważył potrzebę przebranzowienia się i poszukiwania nowych sposobów generowania zysku.

Za ciekawy przykład prowadzenia złej polityki kooperacyjnej, a w konsekwencji trudności natury finansowej, które doprowadziły do upadku przedsiębiorstwa można uznać przypadek spółki „Presko” z Kobylnicy. Przedsiębiorstwo powstało w 1994 r. z zamiarem produkcji obuwia wizytowego oraz sportowego, produkowanego wyłącznie z naturalnych skór

dla średnio zamożnego klienta. Głównym kierunkiem zbytu był rynek krajowy, który stanowił około 60% całej produkcji. Pozostała część trafiała najczęściej na rynek wschodni, głównie na Ukrainę i do Rosji. Największa produkcja zakładu, tak jak w większości firm działających w regionie, przypadała na lata 1997–2000 i wynosiła ponad 150 tys. par obuwia rocznie (ryc. 5.).



Ryc. 5. Wielkość produkcji obuwia w zakładzie „Presko” w latach 1994–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od właściciela zakładu p. L. Dunia.

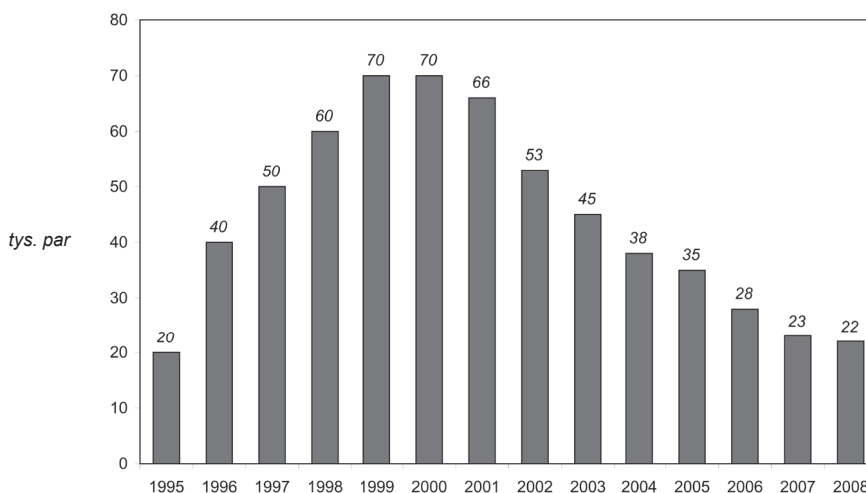
Strategia sprzedaży, którą realizowała firma „Presko” była typowa dla większości zakładów obuwia. Charakteryzowało ją duże rozdrobnienie odbiorców detalicznych i hurtowych, a ponadto (co należy uznać za bardzo niebezpieczne) producent nie posiadał szczegółowych informacji dotyczących kondycji ekonomicznej kooperantów. Większość transakcji odbywała się w formie odroczonej płatności, opartej tylko na zasadzie wzajemnego zaufania. Takie działanie doprowadziło do tego, że niektóre płatności realizowane były w późniejszych, aniżeli ogólnie przyjęte, terminach. Windykacja należności była prowadzona w sposób niezadowolający, doprowadzając do znaczących opóźnień w płatności własnych zobowiązań.

Można więc uznać, że nieudolne zarządzanie finansami oraz brak jasnej polityki obrotu pieniądzem, a w konsekwencji zatory płatnicze były pierwszym poważnym sygnałem wskazującym na możliwość bankructwa. Ryzykowny plan ratunkowy firmy „Presko”, który miał zmniejszyć zaangażowanie środków własnych niezbędnych do dalszej produkcji, poprzez podjęcie współpracy ze spółką „Bartek” S.A. z Mińska Mazowieckiego

specjalizującą się w produkcji obuwia dziecięcego, w krótkim czasie okazał się niekorzystny dla pomorskiego partnera. Współpraca obydwu zakładów miała się odbywać w oparciu o tzw. „processing job”, czyli produkcję obuwia w Kobylnicy z powierzonych materiałów. Warunki przyjętych kontraktów były jednak bardzo niekorzystne finansowo, organizacyjnie, a nawet czasowo, co w późniejszym czasie przyczyniło się do upadku firmy „Presko” w 2009 r.

Istnieją jednak przykłady przedsiębiorstw obuwniczych z powiatu słupskiego, które oparły się recesji na rynku obuwia. Dzięki odpowiedniemu zarządzaniu i wdrażaniu nowych technologii produkcyjnych odróżniających dobrej jakości obuwie od importowanego z Chin czy Tajwanu utrzymały się na rynku oferując odpowiedni poziom jakości. Przykładem szybkiego i sprawnego dostosowania się do nowych wymogów rynku jest zakład produkcji obuwia „Imez” z Siemianic, założony w 1995 r. Od początku swojego istnienia ten niewielki zakład (około 40 pracowników) specjalizuje się w produkcji wysokiej jakości męskiego obuwia wizytowego.

Swoją strategię działania opiera on na elastycznym dopasowaniu swojej produkcji do potrzeb nawet bardzo małych odbiorców. Zapewnia to niewielki, ale stały napływ zamówień i względnie korzystną rentowność mimo postępującego spadku produkcji (ryc. 6.).



Ryc. 6. Wielkość produkcji obuwia w zakładzie „Imez” w latach 1995–2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od właściciela zakładu p. S. Rokickiego.

Silną stroną spółki „Inez” jest nie tylko pozyskiwanie surowców wysokiej jakości przy jednoczesnym dbaniu o terminowe realizowanie swoich

zobowiązań finansowych, ale również przestrzeganie i wdrażanie nowoczesnych technologii gwarantujących wysoką jakość obuwia. Taka strategia firmy powoduje, że jest ona postrzegana przez odbiorców jako bardzo wiarygodna, a to z kolei daje wyraźną przewagę konkurencyjną nie tylko na rynku lokalnym. Jak wynika z ustaleń autora, sukces badanego przedsiębiorstwa należy niewątpliwie wiązać z czynnikiem ludzkim. Wydaje się bowiem, że to wiedza merytoryczna, doświadczenie produkcyjne i aktywność marketingowa, zwłaszcza właścicieli spółki, odegrała w tym przypadku decydującą rolę.

Równie pozytywnym przykładem w ocenie funkcjonowania wydaje się być działalność Słupskiej Fabryki Obuwia „Nord” z siedzibą w Strzelinku. Zła sytuacja na rynku obuwia w Polsce, na którą miały i nadal mają wpływ wspomniane wcześniej uwarunkowania, wymusiły szybkie i daleko idące zmiany w funkcjonowaniu fabryki.

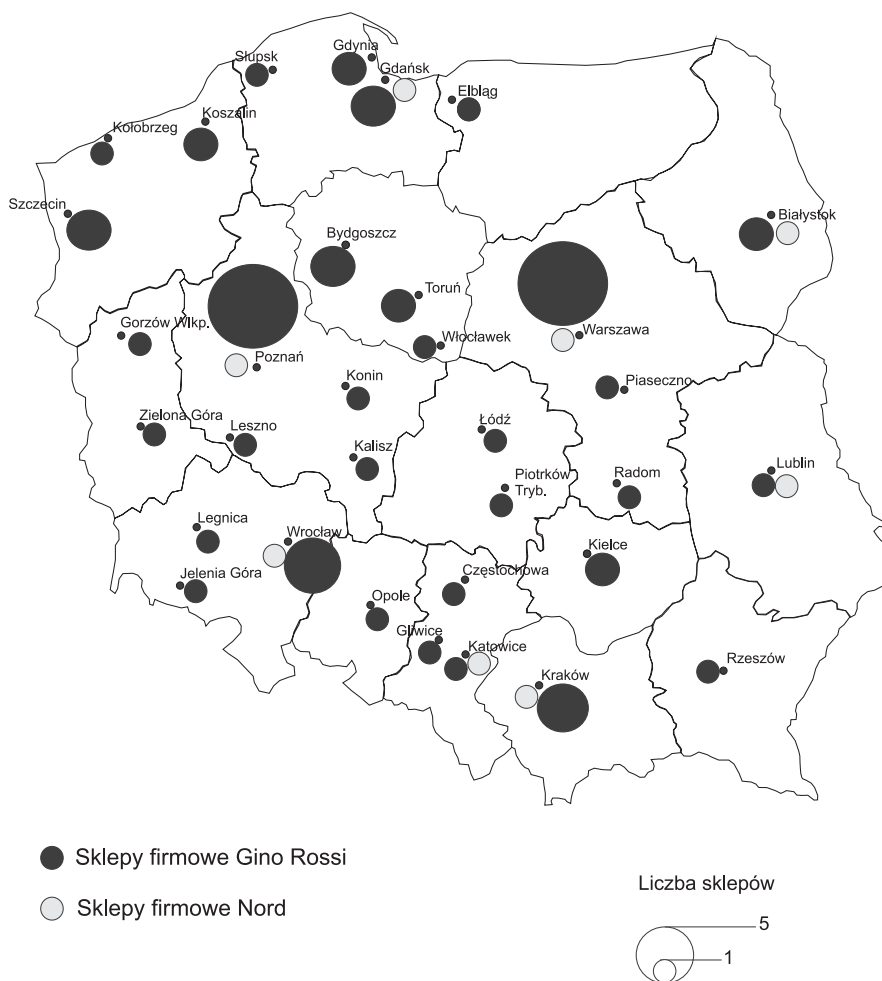
Po załamaniu się wschodnich rynków zbytu na które trafiało przeszło 80% całej produkcji, nastąpiła gwałtowna redukcja zatrudnienia z ponad 450 pracowników do około 200. Działania te przyniosły krótkookresową stabilność ekonomiczną przedsiębiorstwa i czas na wypracowanie nowej strategii działania. Nową strategię firmy cechuje wysoka jakość i dywersyfikacja produkcji poprzez m. in. wprowadzenie nowej marki „Maybach” skierowanej do klienta wymagającego, gotowego dobrze zapłacić za luksusowe buty. Ponadto, nowa strategia to szereg inwestycji w park maszynowy (sterowanie komputerowe), którego celem jest uzyskiwanie wykrojów bez strat i błędów. Wreszcie nowa strategia to poszukiwanie oryginalnego, niepowtarzalnego surowca (skór), głównie z Włoch.

Dzisiejsza sytuacja silnej konkurencji na rynku wymaga tworzenia własnej sieci dystrybucji, której budowę rozpoczęto w 2008 r. W 2009 r. fabryka „Nord” posiadała osiem salonów oraz cztery sklepy typu outlet. Prognozowane jest również wejście firmy na rynki zagraniczne (ryc. 7.).

Jednym z najbardziej uznanych zakładów produkcji obuwia ze Słupska jest firma „Gino Rossi”, która została założona w 1992 r. W pierwszym roku działalności zakładu łączna produkcja wyniosła około 60 tys. par przy zatrudnieniu wynoszącym 43 osoby. W 1998 r. spółka poszerzyła swoją ofertę o produkcję damskiego obuwia a także uzupełniła swoją ofertę o inne produkty skórzane firmowane nazwą „Gino Rossi” takie jak teczki, torebki damskie, portfele, paski skórzane i kosmetyki do pielęgnacji obuwia. Od 1999 r. strategia rozwoju firmy zaczęła opierać się o na budowę silnych marek („Gino Rossi”, „G&R” oraz „Geox”), szerokim, wysokiej jakości asortymencie oraz rozbudowanej sieci dystrybucji lokalizowanych najczęściej w centach handlowych dużych miast. Umiejętne budowanie wizerunku firmy oraz konsekwentne budowanie silnej marki sprawiły że produkty tej firmy zaczęły być coraz bardziej rozpoznawalne na polskim rynku (E. Rydz, W. Szymańska, 2002).

Lata 2001–2005 były okresem dalszego dynamicznego wzrostu przychodów, a także rozwoju sieci salonów firmowych. W tym okresie otwarto 35 salonów, a do końca 2005 r. było już ich 69. Zaczęły powstawać również pierwsze salony firmowe za granicą m.in. w Pradze, Berlinie, Wilnie, Kalingradzie i Toronto (ryc. 7.).

Ważnym okresem dla spółki był rok 2005 w którym wyprodukowano około 420 tys. par butów męskich i damskich. Przełomowym wydarzeniem było jej wejście na Giełdę Papierów Wartościowych w 2006 roku. Pozytywnie w ten sposób kapitał spółki poszerzyła portfel marek o włoską markę Cosimo Martinelli.



Ryc. 7. Sieci sprzedaży zakładów obuwniczych „Gino Rossi” i „Nord” w 2009 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z SFO „Nord” w Strzelinku oraz „Gino Rossi S.A.” w Słupsku

Następne lata nie cechowały się już jednak tak burzliwym rozwojem, a lata 2008–2009 to najtrudniejszy okres w dziejach zakładu. W 2008 r. nowy zarząd firmy nie opanował procesów recesyjnych, a nawet po przez podjęcie niewłaściwych decyzji finansowych zaczął je utrwalać. W wyniku złej polityki nowego zarządu znacznie wzrosła stopa zadłużenia z poziomu 50,85% w roku 2007 do 62,42% w roku 2008. W roku 2009 podjęto działania mające na celu usprawnienie funkcjonowania spółki oraz zmniejszeniu jej zadłużenia. W związku z cięciem kosztów w spółce rozpoczęto redukcję etatów oraz podjęto decyzje o likwidacji marki „Cosimo Martinielli” która zanotowała w 2008 r. stratę. Kolejnym krokiem było pozyskanie we wrześniu 2009 r. strategicznego inwestora którym stał się Rubicon Partners Dom Maklerski. Objął on ponad 51% udziałów spółki. Uzyskany kapitał pozwolił na spłatę kredytów oraz zmianę wizerunku swoich sklepów. Najbliższe cele to: poprawa zarządzania siecią sprzedaży i przygotowanie nowych, odważniejszych kolekcji.

Podsumowanie

Produkcja obuwia w Słupsku od ponad czterdziestu lat jest ważną gałęzią rozwoju lokalnego. Dlatego istnieje stała potrzeba badania przedsiębiorstw obuwniczych, które są nadal ważnym ogniwem potencjału produkcyjnego miasta.

Przedstawione przypadki funkcjonowania zakładów obuwniczych ze Słupska i powiatu słupskiego nie wyczerpują możliwej do zaprezentowania listy *case study*. Uświadamiają one jednak jak złożonym procesom podlega przemysł obuwniczy w Słupsku i jak duży ma on nadal wpływ na rozwój lokalny w wymiarze społecznym, gospodarczym, a nawet kulturowym. Godnym podkreślenia jest fakt, że wszystkie omawiane zakłady powstały z rozpadu Północnych Zakładów Przemysłu Skórzanego „Alka” z siedzibą w Słupsku, ale mimo wspólnego korzenia dalsze losy przedsiębiorstw są bardzo zróżnicowane.

Na podstawie wybranych przykładów, można zauważyć, że wiele problemów branży jest wspólnych. Należą do nich trudności z zakupem surowca oraz zbyt gotowych produktów, poza rynek lokalny. Na uwagę zasługuje jednak czynnik ludzki, rozumiany jako wiedza merytoryczna, intuicja, zaangażowanie, aktywność i doświadczenie na rynku osób kreujących i decydujących o kierunkach działalności przedsiębiorstw. Wydaje się, że to on, a nie np. wielkość przedsiębiorstwa, czy długość funkcjonowania na rynku w znacznej mierze stanowi o sukcesie albo porażce firmy.

Rok 2009 okazał się jednym z najtrudniejszych dla producentów branży obuwniczej w Słupsku. Jest to efekt spadku popytu oraz poziomu

wydatków na obuwiu i odzież wskutek rosnącego bezrobocia oraz gorszych nastrojów konsumenckich wywołanych kryzysem finansowym i gospodarczym w Polsce i na świecie. Wiele firm obuwniczych poczyniło w ostatnich latach, znaczące inwestycje w rozwój technologii produkcji, wzornictwa oraz poprawy jakości. Producenci powinni jednak również zwiększyć konkurencyjność produkcji poprzez wzrost wydajności pracy, która w śluskich zakładach jest nadal niższa niż w Europie Zachodniej. Należy również elastyczniej reagować na potrzeby rynku oraz odchodzić od produkcji sezonowej, na rzecz obuwia całorocznego. Wreszcie, konieczna jest skuteczniejsza ochrona rynku przed konkurencją z Dalekiego Wschodu, głównie Chin.

Spis literatury:

- Czapliński P., 1997, Zmiany w funkcjonowaniu zakładów przemysłu skózanego rejonu Słupska w latach 1989–1996 [w:] Przyrodnicze i społeczne walory Mazowsza w dobie restrukturyzacji, Wyd. UW, Rynia-Warszawa, s. 221–224.
- Niklewicz K., 2009, Cła antydumpingowe na azjatyckie obuwiu przedłużone do 2011 r., Gazeta Wyborcza z dnia 17.12.2009, s. 4.
- Rydz E., Szymańska W., 2002, Funkcjonowanie zakładów przemysłu obuwniczego regionu śluskiego w zmieniających się warunkach gospodarowania [w:] Z. Ziolo (red.) Problemy transformacji struktur przemysłowych, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, nr 4, Warszawa-Kraków-Rzeszów, s. 43–56.
- Ziemiński M., 2009, GUS o sytuacji gospodarczej i sektorze obuwniczym, Obuwiu i Galanteria, nr 3, s. 40.

Anna Ćwikatowska

Charakterystyka terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Wstęp

Rola przemysłu w dziejach Gdańska była bardzo ważna i ukierunkowana przez przyrodnią lokalizację miasta. Działalność produkcyjno-magazynowa dominowała długo przed okresem światowej industrializacji, który to jednak znacznie wpłynął na zmiany przestrzenno-funkcjonalne w Gdańsku. Jest to miasto gdzie od zawsze współistniały funkcje produkcyjne i mieszkaniowe. Dlatego nie ma w nim konkretnie wyodrębnionych monofunkcyjnych dzielnic przemysłowych. Istnieją jednak takie, gdzie funkcja ta jest znacząca, tj. Nowy Port z Letnicą, Stogi z Przeróbką, Śródmieście.

W granicach Śródmieścia Gdańska znajdują się najbardziej reprezentacyjne części miasta (Główne i Stare Miasto – cele ruchu turystycznego). Jednak jako całość stanowi ono znacznie zróżnicowaną pod względem funkcjonalnym dzielnicę. Można ją podzielić na dwie części. Ich granicą jest Stara Motława. Po jej zachodniej stronie przeważa funkcja usługowo-mieszkaniowa (Stare Miasto z Osiekiem i Zamczyskiem, Główne Miasto, Nowe Ogrody). Wschodnia natomiast, to część mieszkaniowo-przemysłowa (Dolne Miasto, Stare Przedmieście, Długie Ogrody). To właśnie tam mają miejsce przekształcenia terenów poprzemysłowych. Analizie poddano tereny, które w 1989 r. pełniły funkcję określaną jako przemysłowa. Uwzględniono również tereny historyczne, obronne (np. Grodzisko, bastiony wchodzące w skład pozostałości po pierścieniu nowożytnych fortyfikacji), które również zostały uporządkowane dopiero po zmianach ustrojowych.

Geneza terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Głównymi przyczynami pojawienia się w śródmiejskiej tkance terenów poprzemysłowych były globalne trendy związane z: ochroną środowiska (eliminowanie poza centra uciążliwych działalności), rozwojem motoryzacji (umożliwiającym lokalizowanie zakładów przy głównych, łatwiej

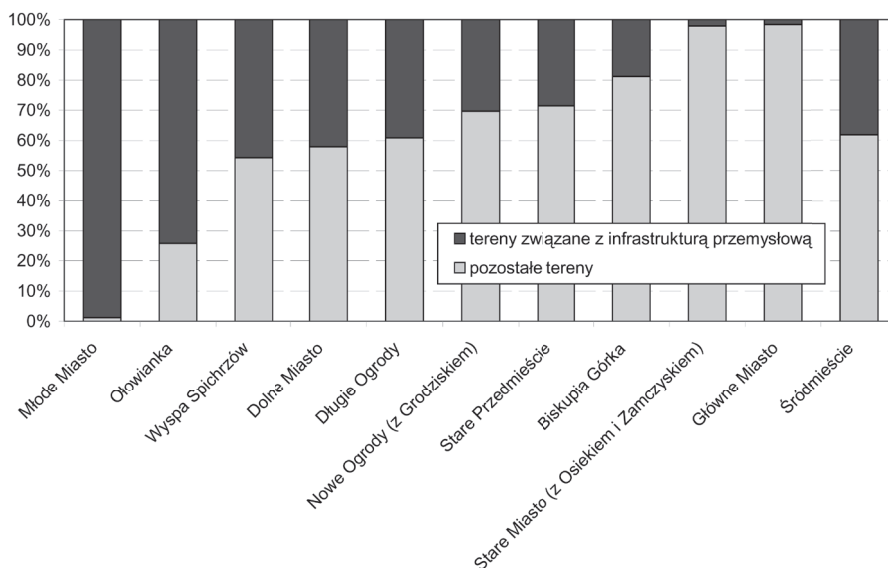
dostępnych drogach), zmianą technologii transportu, produkcji oraz jej wielkością (dla niektórych działalności np. portu tereny wewnątrzmięskie stawały się niewystarczające – ciągle ewoluuje relacja w układzie port – miasto portowe) oraz ogólnym zmniejszeniem roli przemysłu na rzecz usług.

W skali lokalnej nastąpił upadek niektórych zakładów produkcyjnych, związanych przeważnie z działalnością stoczniową (Zakłady Urządzeń Okrętowych Hydroster, Zakładów Okrętowych Urządzeń Elektrycznych i Automatyki, Stocznia Gdańska) oraz produkcją, która nie sprostała konkurencji na wolnym rynku (Fabryka Opakowań Blaszanych, Spółdzielnia Pracy Gedania (zakłady produkujące ozdoby choinkowe), Zakłady Remontowe Energetyki, zakłady mięsne, zakłady rybne). Miało miejsce również świadome opuszczanie terenów śródmiejskich i przenoszenie się w bardziej dogodną lokalizację (Zakłady Zielarskie Herbapol, Zakłady Przetwórstwa Spożywczo-Warzywnego Dagoma, Elektrociepłownia Wybrzeże). Zamykanie z różnych powodów działalności przemysłowe wpływają na degradację Śródmieścia. Jest ona również związana z funkcjonowaniem zakładów, które nie odpowiadają randzie miejsce jak również chaosem, nieuporządkowanych po II wojnie światowej terenów.

Rozmieszczenie terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Opisywana dzielnica charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem w wielkości terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w poszczególnych fragmentach (ryc. 1.). Najbardziej znaczące występowały na wyspie Ołowianka, gdzie od 1997 r. trwają prace adaptacyjne na terenie kompleksu dawnej elektrociepłowni i sąsiadującego z nią spichlerza. Całkowicie odmiennym przypadkiem jest Wyspa Spichrzów – historyczna dzielnica przemysłowa hanzeatyckiego Gdańska. Zniszczona w wyniku II wojny światowej pozostaje chaotycznie zagospodarowana. Osobnym przypadkiem jest tzw. Młode Miasto – północna część Śródmieścia. Są to tereny postoczniowe, które według miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego mają funkcjonalnie zostać włączone do programu śródmiejskiego. Projekt ten zakłada rewitalizację zdegradowanych terenów, co przyczyni się do wzmocnienia funkcji metropolitalnych Gdańska

Długie Ogrody i Dolne Miasto to przykłady terenów, w których mieszają się tereny mieszkaniowe i te związane z infrastrukturą przemysłową. Należą one do zdegradowanych fragmentów, które objęte są programem rewitalizacji (Lokalny Program Rewitalizacji, 2004). Ok. 40% tych części Śródmieścia stanowią tereny poprzemysłowe. Ich wartość jest niska i często dochodzi tam do wyburzania całych zakładów np. Zakłady Opakowań



Ryc. 1. Udział terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w poszczególnych częściach Śródmieścia Gdańska

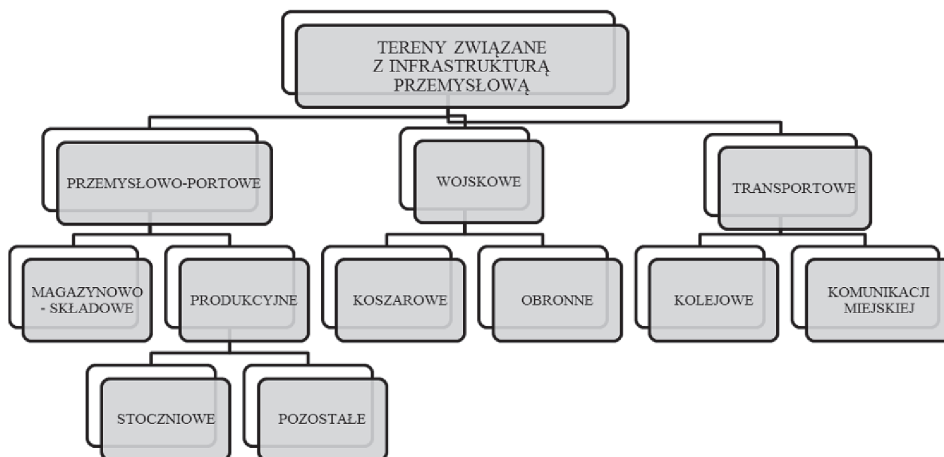
Źródło: opracowanie własne.

Blaszanych, Zakład Remontowo Energetyczny, Spółdzielni Pracy Gedania, Zakłady Przetwórstwa Spożywczo-Warzywnego Dagoma.

Typologia terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Zróżnicowany charakter terenów w granicach Śródmieścia wynika przede wszystkim z etapów rozwoju miasta w różnych okresach historycznych. Pozwala to na stworzenie typologii badanych terenów (ryc. 2.). Została ona opracowana na podstawie badań terenowych i dostępnej literatury. W Śródmieściu znajdują się wszystkie cztery kategorie zdegradowanych terenów związanych z infrastrukturą przemysłową wytypowanych przez P. Lorensa (2005). Są to obszary poprzemysłowe (w tym postoczniowe), poportowe (przeważnie magazyny), powojkowe i pokolejowe. Ostatnie z nich zostały uogólnione i zastąpione sformułowaniem tereny potransportowe.

Śródmieście Gdańska zajmuje obszar ok. 5,5 km². Niezależnie od okresu powstania i transformacji, 38% terenów w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej dzielnicy to obszary o charakterze poprzemysłowym. Traktując tereny przekształcone /przekształcane /nieprzekształcone jako 100% – 68,1% to tereny przemysłowo-portowe, 25,5% – wojskowe, 6,4% – transportowe.



Ryc. 2. Typologia terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Źródło: opracowanie własne na podstawie P. Lorens, 2005.

Jednak w przypadku tego terenu konieczne jest wyodrębnienie obszarów, gdzie procesy przekształceń już nastąpiły, nadając im nowe funkcje oraz tych, gdzie dopiero planowane są zmiany.

Tablica nr 1. ukazuje konkretne przykłady. Cenna jest identyfikacja terenów już przekształconych. Ich nowy użytkownik np. turysta bądź nowy lokator nie zawsze jest tego świadomy. Zwłaszcza, że w Śródmieściu występują dwie kategorie terenów: niezagospodarowane po całkowitym wyburzeniu opuszczonych budynków oraz zabudowane z obiektami do adaptacji. Dlatego ważna jest informacja, kontekst dotyczący przeszłości terenu/obiektu/kompleksu. Nadają one wartość historyczną, kulturową, a czasami sentymentalną.

Charakterystyczne dla terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska jest ich zróżnicowana forma. Spotyka się zwarte kompleksy poprodukcyjne związane z kilkoma zakładami (Polski Hak, tereny Młodego Miasta) oraz z jednym (np. zakłady mięsne, Zakłady Opakowań Błazanych), części kwartałów (np. Spółdzielnia Pracy Gedania) jak również pojedyncze budynki (zakład wulkanizacji na północnym cyplu Wyspy Spichrzów).

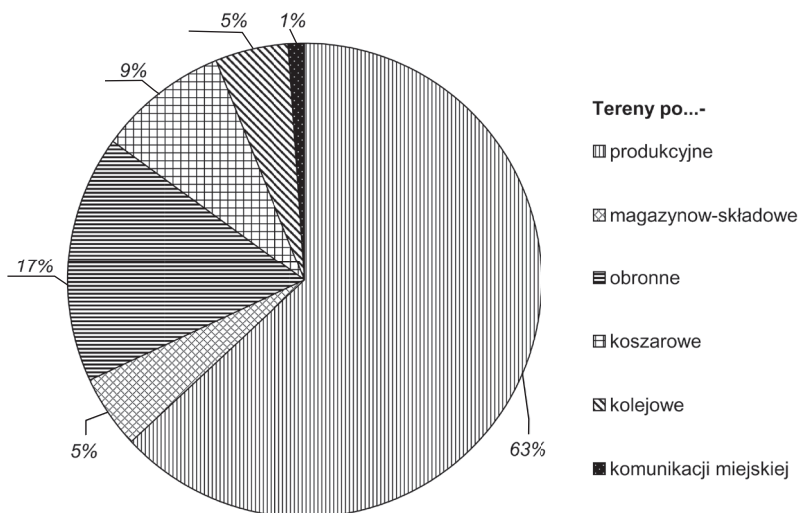
Tabl. 1. Przykłady terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Tereny przekształcone	Tereny przekształcane	Tereny nieprzekształcane /planowane
Tereny przemysłowe		
Dawna elektrociepłownia na Ołowiance - Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina; Lastadia - grodzony kompleks mieszkaniowo-usługowy (Stare Przedmieście)	Budynki zaplecza należące do kompleksu dawnej elektrociepłowni na Ołowiance współtworzące Gdańskie Centrum Muzyczno-Kongresowe, tereny po Zakładach Przetwórstwa Spożywczego Dagoma, część terenu Zakład Urządzeń Okrętowych Hydroster – Szafarnia - grodzony kompleks mieszkaniowo-usługowy	Zakłady Mięsne (ul. Angielska Grobla, Na Stępce); Polski Hak (Spółdzielnia Rybacka „Jedność Rybacka”, Gdańskie Zakłady Rybne); Zakłady Opakowań Blaszanych (ul. Podwale Przedmiejskie); tereny po Stoczni Gdańskiej (Młode Miasto); Zakład Remontowo Energetyczny (ul. Angielska Grobla), część terenu Zakładu Urządzeń Okrętowych Hydroster
Tereny poportowe		
Kompleks trzech spichlerzy na Ołowiance - Centralne Muzeum Morskie; marina nad Starą Motławą (wzdłuż ul. Szafarnia); Spichlerz na Ołowiance - Hotel Królewski, spichlerze na Wyspie Spichrzów - hotel Qubus, Centrum Edukacji Archeologicznej „Błękitny Lew”	brak	Północny cypel Wyspy Spichrzów; tereny Elmoru (ul. Stara Stocznia, Wiosny Ludów, Wałowa)
Tereny powojkowe		
Koszary wojskowe przy ul. Łąkowej - Akademia Muzyczna Fortyfikacje Pruskie na Biskupiej Górze - Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna	Fort Grodzisko - Centrum Hewelianum,	Koszary wojskowe przy ul. Sadowej
Tereny pokomunikacyjne		
brak	brak	Tereny po dawnym dworcu „Brama Nizinna” (Kłodno) (ul. Toruńska); dawna zajezdnia tramwajowa (ul. Zielona)

Źródło: opracowanie własne.

Struktura terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Największy udział wśród terenów związanych z infrastrukturą przemysłową stanowią tereny poprodukcyjne (ryc. 3.). Głównym z typem zagospodarowania występującym w Śródmieściu Gdańska są pojedyncze zakłady za wyjątkiem północnej części dzielnicy, gdzie zgrupowane są funkcjonujące jeszcze schyłkowe działalności. 25,5% w opisywanej strukturze stanowią tereny powojkowe. Wynika to z pełniących w przeszłości funkcje obronnych, które wymagały znacznych powierzchni. Najmniej liczne są tereny potransportowe. Stanowią je działki po pierwszym w Gdańsku dworcu kolejowym z połowy XIX w. oraz zamknięta w 1999 r. zajezdnia tramwajowa Łąkowa. Oba obszary znajdują się w południowej części Śródmieścia. Największe działki poprzemysłowe znajdują się na terenie przyszłego Młodego Miasta oraz na Grodzi-sku (zaadoptowane już do nowych funkcji rekreacyjnych) – kolejno 80,5 tys. m², 83,1 tys. m². Następną dużą działkę zajmują tereny kolejowe (52,9 tys. m²), poprodukcyjne tj. wspomniany Zakład Opakowań Błaszanych (43,5 tys. m²).

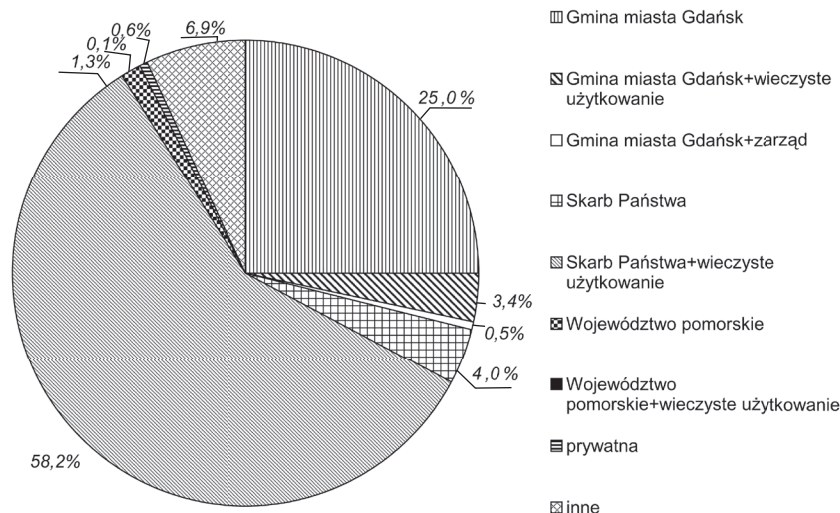


Ryc. 3. Struktura terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Geodezji Urzędu Miejskiego w Gdańsku

W strukturze własności terenów związanych z infrastrukturą przemysłową dominuje Skarb Państwa, który oddaje tereny w wieczyste użytko-

wanie (ryc. 4.). Są to najlepiej zlokalizowane działki – wzdłuż cieków wodnych. Wieczystym użytkownikiem są najczęściej deweloperzy – holdingi firm zagranicznych jak również regionalni inwestorzy. W miejscu dawnych zakładów produkcyjnych budują kompleksy mieszkaniowo-usługowe (np. Nowa Lastadia na Starym Przedmieściu, Apartamenty Szafarnia na Długich Ogrodach, wzdłuż gdańskiej mariny). Wzorem krajów zachodnich, jest to dobry kierunek przemian dla terenów nadwodnych. Skarb Państwa jest zarazem właścicielem największych działek, które w wieczystym użytkowaniu mają takie firmy jak: PKP S.A (tereny kolejowe), Synergia 99 Sp. z o.o. (tereny postoczniowe), Iber Development Sp. z o.o. (tereny poprodukcyjne, potocznie nazywana „Błaszanka”). Znaczącym właścicielem jest również Gmina Miasta Gdańsk. Posiada przede wszystkim zabytki (bramy, baszty) oraz dawne tereny obronne (bastiony, forty), które zostały uporządkowane i stanowią tereny rekreacyjne: bastiony wzdłuż Opływu Motławy, Grodzisko wraz z projektem flagowym „Centrum Hewelianum”. Obszarem, który zasługuje na uwagę jest północny cypel niezagospodarowanej po wojnie Wyspy Spichrzów. Struktura własności była tam bardzo zróżnicowana, co m.in. uniemożliwiło włączenie tego fragmentu w użytkowanie zgodne z jego wysoką wartością. Obecnie Gmina Miasta Gdańsk jest właścicielem większości działek i planuje zagospodarowanie tej części Śródmieścia.



Ryc. 4. Struktura własności terenów związanych z infrastrukturą przemysłową w Śródmieściu Gdańska

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Geodezji Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

Zakończenie

Proces przekształceń terenów poprzemysłowych w Śródmieściu Gdańska ukierunkowany jest na dwie funkcje: mieszkaniową oraz usługową. Pierwsza z nich przejawia się w budowaniu grodzonych kompleksów mieszkaniowych z usługami zlokalizowanymi na parterze. Następuje to na terenach, gdzie całkowicie wyburzono budynki. Było to związane z złym stanem technicznym dawnych zakładów, brakiem estetyki, małą wartością kulturową tych obiektów. Niektóre projekty realizowane na zdegradowanych terenach związanych z infrastrukturą przemysłową zachowują ich elementy, adoptując do nowych funkcji. Są to cenne, zabytkowe obiekty. Działalności usługowe zlokalizowano są w spichlerzach: muzea (Centralne Muzeum Morskie, Centrum Edukacji Archeologicznej „Błękitny Lew”) oraz hotele („Gdańsk”, „Królewski”, „Qubus”). Inwestycje te, a przede wszystkim adaptacja dawnej elektrociepłowni na siedzibę Polskiej Filharmonii Bałtyckiej wpływają na rozwój funkcji metropolitalnych.

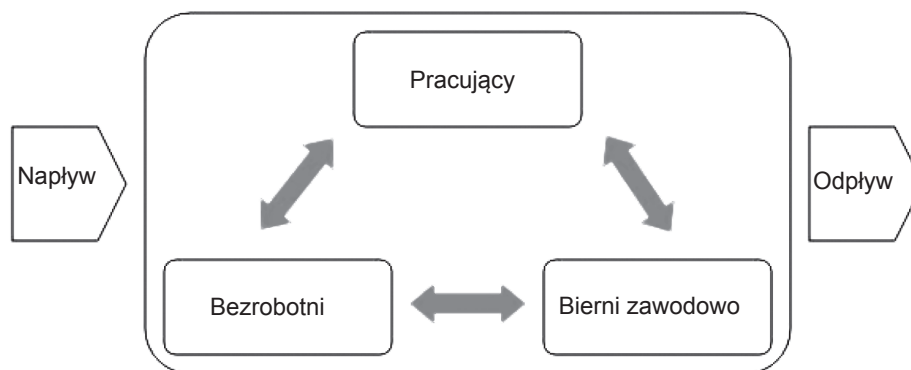
Spis literatury:

- Gasidło K., Gorgoń J. (red.), 1999, Modelowe przekształcenia terenów poprzemysłowych i zdegradowanych, Program UNDP UNCHS (Habitat) „Zarządzanie zrównoważonym rozwojem Aglomeracji Katowickiej”, Katowice.
- Lorens P., 2005, Wstępna typologia obszarów zdegradowanych o funkcjach i potencjale metropolitalnym [w:] T. Parteka (red.) Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich, Biuletyn KPZK PAN, z. 223, s. 57-74.
- Program Rewitalizacji Obszarów Zdegradowanych w Gdańsku, Lokalny Program Rewitalizacji, 2004, Gdańsk.

Przemiany lokalnego rynku pracy Gdyni w okresie poakcesyjnym

Lokalny rynek pracy – definicja pojęcia

Rynek pracy jest procesem, w którym uzgadniana jest wartość czynnika produkcji, jakim jest praca, w wyniku interakcji pomiędzy jej podażą, stwarzaną przez deklarujących chęć do pracy oraz popytem na nią, generowanym przez pracodawców. W efekcie tego procesu ludność w wieku produkcyjnym znajduje zatrudnienie, poszukuje pracy lub z różnych względów pozostaje bierna zawodowo¹. Relacje między podażą a popytem na pracę kształtuje również napływ i odpływ z rynku pracy, wynikający z przemian struktury wiekowej oraz migracji (ryc. 1.).



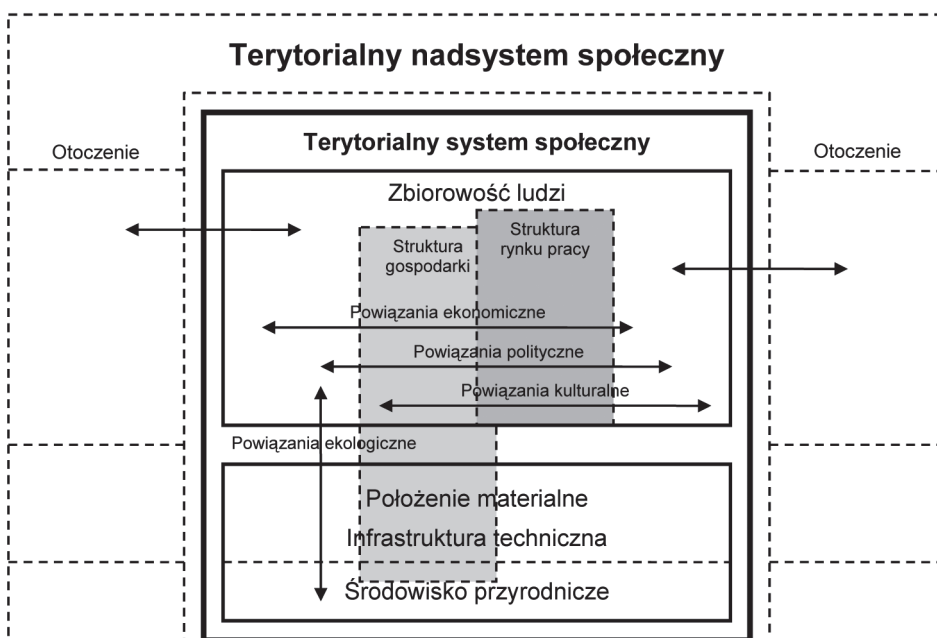
Ryc. 1. Model rynku pracy

Źródło: na podstawie: Futureskills Scotland..., 2006, s. 16.

Rynek pracy, choć często analizowany jest w skali krajowej lub regionalnej, ma swój bardzo silny wymiar lokalny. Wynika to z faktu, że jego kształt i sposób funkcjonowania jest silnie zależny od uwarunkowań przy-

¹ Kwestia bierności zawodowej, z powodu braku jakichkolwiek wiarygodnych danych na poziomie lokalnym została w niniejszym opracowaniu pominięta.

rodniczych, a przede wszystkim społeczno-gospodarczych danego obszaru (ryc. 2.). Używając koncepcji terytorialnego systemu społecznego (Z. Chojnicki, 1999) rynek pracy umieścić należy w ramach zbiorowości mieszkańców danego obszaru. Jest on powiązany, głównie ekonomiczne, z gospodarką tego obszaru, której specyfika zależy także od charakteru podłoża materialnego (np. majątku trwałego przedsiębiorstw), infrastruktury, czy środowiska przyrodniczego (występowania zasobów, walorów położenia). Z powodu przestrzennego zróżnicowania tych cech, terytorialne systemy społeczne są odmienne – w efekcie także rynki pracy funkcjonujące w ich ramach dość znacznie się różnią.



Ryc. 2. Rynek pracy jako element terytorialnego systemu społecznego

Źródło: na podstawie: Z. Chojnicki, 1999, s. 315.

Lokalną specyfikę rynku pracy dodatkowo wzmacniają przynajmniej dwa zjawiska. Pierwszym z nich jest postępujące z czasem zakorzenienie inwestycji (B. Domański, 2004) w określonej lokalizacji. Z jednej strony podnosi ono efektywność funkcjonowania, z drugiej zaś powoduje wzrost kosztów bezpowrotnie utraconych, co czyni ewentualną zmianę lokalizacji wysoce kosztowną. Po drugie, pracownicy cechują się ograniczoną mobilnością przestrzenną i zawodową. W przypadku migracji wewnętrznych w Polsce problem niskiej mobilności jest szczególnie dotkliwy. Barierą migracji wahadłowych jest niedorozwój infrastruktury transportu,

powodujący, że obszar akceptowanego kosztu czasowego dojazdu wyznaczany przez izochronę jednej godziny (G. Gawryszewska i inni, 2010) jest mały. Z kolei w odniesieniu do migracji stałych barierą jest nieproporcjonalnie mały wzrost dochodów w stosunku do kosztów zmiany miejsca zamieszkania (M. Nowicki i inni, 2008). Wymienione bariery kosztowe są szczególnie dotkliwe w odniesieniu do osób o niskich i przeciętnych (rozumianych w kategoriach mediany a nie średniej arytmetycznej) dochodach.

Wymienione bariery mobilności powodują, że stan lokalnych rynków pracy, nawet położonych blisko siebie, jest często diametralnie różny. Stan krajowego czy też regionalnego rynku pracy jest więc wypadkową podaży i popytu na lokalnych rynkach pracy formujących się wokół ośrodków gospodarczych, których zasięg jest funkcją możliwych do osiągnięcia dochodów i kosztów dojazdów do pracy.

Obszar lokalnego rynku pracy jest zatem tożsamy z obszarem zlewni dojazdów do pracy, jak i zasadniczo pokrywa się z zasięgiem dziennego systemu miejskiego. Koncepcja „dziennego systemu miejskiego opiera się na założeniu, że adekwatną miarą liczby ludności współczesnego wielkiego miasta jest nie tyle deterministycznie rozumiana wielkość wyrażona liczbą mieszkańców ile raczej propabilistycznie rozumiana wielkość wyrażona stopniem uczestnictwa (...). W związku z rozdzieleniem miejsc zamieszkania, pracy, usług i wypoczynku, obszarem lokalizacji zbiorowości miejskiej jest nie tyle tradycyjnie rozumiane miasto, ile obszar, w którym domykają dobowe zachowania przestrzenne tej zbiorowości, a więc dzienny system miejski” (W. Alonso², 1971 za Z. Rykiel, 2002, s. 12). Tak rozumiane pojęcie obszaru lokalnego rynku pracy jest przyjęte, w aspekcie teoretycznym, w niniejszym artykule. W praktyce, z uwagi na ograniczoną dostępność informacji na temat dojazdów do pracy, sposób agregacji danych dotyczących rynku pracy, czy w końcu z uwagi na specyfikę położenia Gdyni w obrębie aglomeracji Trójmiasta, dokonano modyfikacji granic badanego obszaru.

Wracając do koncepcji terytorialnego systemu społecznego, należy zwrócić uwagę na jego interakcje z nadsystemem (ryc. 2.). Bardzo silnie przejawiają się one właśnie na rynku pracy. W latach objętych analizą (2004–2010³) stan lokalnych rynków pracy kształtowany był przez takie czynniki zewnętrzne jak: wejście do UE, otwarcie rynków pracy w części krajów członkowskich i fala emigracji zarobkowej czy korzystna koniunktura na rynkach światowych (M. Tarkowski, 2008) oraz globalny kryzys

² W. Alonso, 1971, The economics of urban size, Regional Sciences Association, Papers, nr 26, s. 67–84.

³ Jest to zasadniczy zakres czasowy niniejszego opracowania. Poszczególne dane prezentowane są w odniesieniu dla lat, dla których są dostępne. Są to z w większości przypadków okresy nieco krótsze.

finansowy. Wpływ wymienionych czynników był szczególnie silny w przypadku metropolitalnych rynków pracy funkcjonujących wokół największych miast. Gdynia jest dobrym tego przykładem. Podobnie jak w innych dużych polskich miastach w latach 2004–2008 nastąpił znaczny wzrost popytu na pracę, który spowodował spadek bezrobocia do poziomu naturalnego, a następnie przekształcił się wręcz znaczny deficyt wykwalifikowanych pracowników. W kolejnych dwóch latach stan rynku pracy uległ pogorszeniu, w przypadku Gdyni proces ten miał szczególnie dramatyczny przebieg z uwagi na likwidację Stoczni Gdynia S.A.

Lokalny rynek pracy Gdyni – próba delimitacji

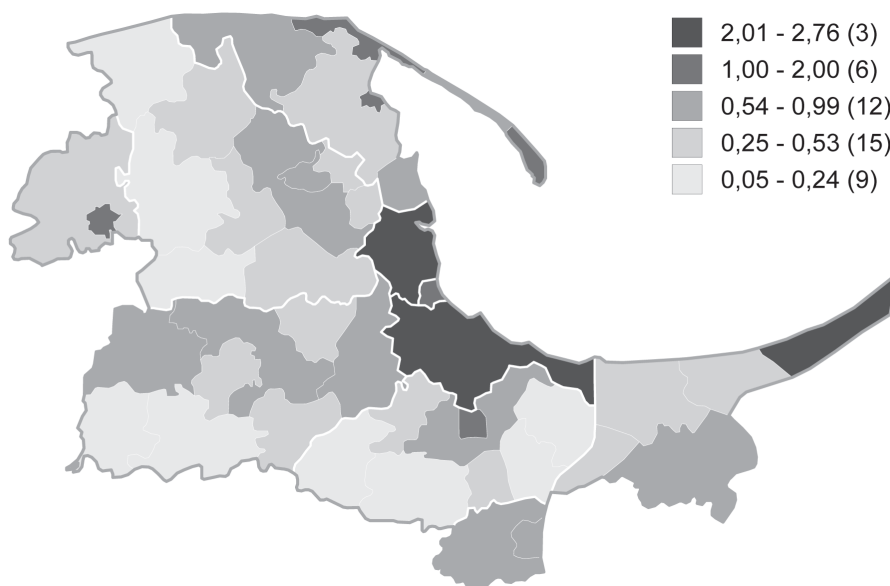
Delimitację lokalnego rynku pracy Gdyni, ściśle według przyjętej definicji utrudnia, czy wręcz uniemożliwia, brak danych o przejazdach do pracy. Co prawda GUS, wykorzystując dane pochodzące z systemu podatkowego POLTAX, przeprowadził pilotażowe badanie dojazdów do pracy w 2006 r., to ma ono jednak ograniczoną przydatność. Wynika to z faktu, że określona została tylko liczba przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy w danej gminie. Nie udostępniono jednak informacji o kierunkach tych migracji wahałowych, co uniemożliwia wyznaczenie zlewni dojazdów do pracy. Nie mniej dostępne dane są do pewnego stopnia pomocne w niniejszej analizie i pozwalają na sformułowanie przynajmniej trzech wniosków. Po pierwsze Gdynia, jest ośrodkiem dla którego liczba przyjeżdżających do pracy jest znacznie wyższa od liczby wyjeżdżających (w 2006 r. relacja tych wielkości kształtowała się na poziomie 2,10⁴). Wokół niej uformowany jest zatem lokalny rynek pracy. Po drugie, stopień domknięcia lokalnego rynku pracy w granicach administracyjnych Gdyni jest dość wysoki. Suma dojeżdżających (21,9 tys.) i wyjeżdżających (10,4 tys.) do pracy stanowiła 47 proc. pracujących w Gdyni (68,8 tys.⁵). Jego stan zależy zatem w największym stopniu od relacji podaży i popytu na pracę w samym mieście Gdynia. Po trzecie, na obszarze potencjalnego ciężenia do gdyńskiego rynku pracy⁶ jedynie Gdańsk, jest ośrodkiem wokół którego również uformowany jest znaczny lokalny rynek pracy (relacja dojeżdżających do wyjeżdżających w 2006 r., wynosiła tam 2,51). Pozostałe jednostki cechują się nadwyżką wyjeżdżających do przyjeżdżają-

⁴ GUS zastrzega, z uwagi na metodykę i eksperymentalny charakter badania, że podawane wartości należy traktować szacunkowo.

⁵ Liczba ta obejmuje pracowników w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób; z uwzględnieniem pracujących w gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie (dane szacunkowe) według faktycznego miejsca pracy. Całkowita liczba pracujących na poziomie powiatów nie jest znana. W przypadku Gdyni oszacowano ją na poziomie 93,6 tys. w 2006 r. Oznacza to że stopień domknięcia rynku pracy jest jeszcze wyższy.

⁶ Za obszar taki przyjęto aglomerację Trójmiasta w ujęciu planistycznym (Plan zagospodarowania..., 2009)

cych (ryc. 3.)⁷. Przyjęto więc, że nie tworzą one samodzielnych lokalnych rynków pracy. Jedynie Lębork i do pewnego stopnia Pruszcz Gdański, koncentrują dojazdy do pracy, jednak w znacznie mniejszej skali niż Gdańsk czy Gdynia.



Ryc. 3. Liczba osób przyjeżdżających do pracy przypadająca na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy w gminach aglomeracji Trójmiasta w 2006 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

Powyższe ustalenia, w zasadzie potwierdzają istniejący stan wiedzy i są niewystarczające dla delimitacji lokalnego rynku pracy Gdyni. Dalsze kroki w tym zakresie bazują, na jedynie częściowo, lub pośrednio udokumentowanych hipotezach. Oczywistym jest, że Gdańsk, Gdynia i Sopot są ze sobą silnie powiązane funkcjonalnie i że tworzą rdzeń trójmiejskiego lokalnego rynku pracy. Jego zasięg ogranicza się w przybliżeniu do gmin, w których stopa bezrobocia jest wyraźnie niższa od przeciętnej dla województwa. Obejmuje więc część powiatów: puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, gdańskiego i w niewielkim stopniu nowodworskiego. Powstaje jednak pytanie, czy ten dość rozległy obszar stanowi jeden, spójny

⁷ Choć gminy takie jak: Hel, Krynica Morska, Puck i Władysławowo cechują się dodatnim bilansem migracji wahadłowych, to najprawdopodobniej wynika on z sezonowego wzrostu popytu na pracę, wynikającego z konieczności zapewnienia obsługi ruchu turystycznego. Z uwagi na to że popyt ten jest krótkotrwały, nie traktuje się tych gmin jako ośrodków, wokół których funkcjonują autonomiczne lokalne rynki pracy.

rynek pracy, czy też można wyróżnić obszary ciężące bardziej do Gdańska lub do Gdyni? Analizując rozmieszczenie infrastruktury transportowej, czasy dojazdu oraz informacje dotyczące kierunków międzygminnych migracji stałych (J. Pietruszewski, 2003) przyjęto założenie, że obszarami najsilniej ciężącymi do Gdyni w zakresie dojazdów do pracy są powiaty pucki i wejherowski.

Podsumowując powyższe ustalenia w dalszej części niniejszego opracowania za tron lokalnego rynku pracy przyjęto Gdynię. Zasadnicza część analiz dotyczy tego obszaru. Nie byłaby ona pełna, gdyby pod uwagę nie wzięto podstawowych parametrów rynku pracy w odniesieniu do powiatu Puckiego, Wejherowskiego a także Gdańsk i Sopotu, z którymi Gdynia jest najsilniej powiązana w zakresie dojazdów do pracy.

Przemiany otoczenia lokalnego rynku pracy

Zgodnie z koncepcją terytorialnego systemu społecznego kompleksowe podejście do zagadnień rynku pracy wymaga uwzględnienia stanu jego otoczenia. Pod uwagę wzięto zatem przemiany koniunktury gospodarczej, działalności przedsiębiorstw, zasobów ludzkich i szkolnictwa.

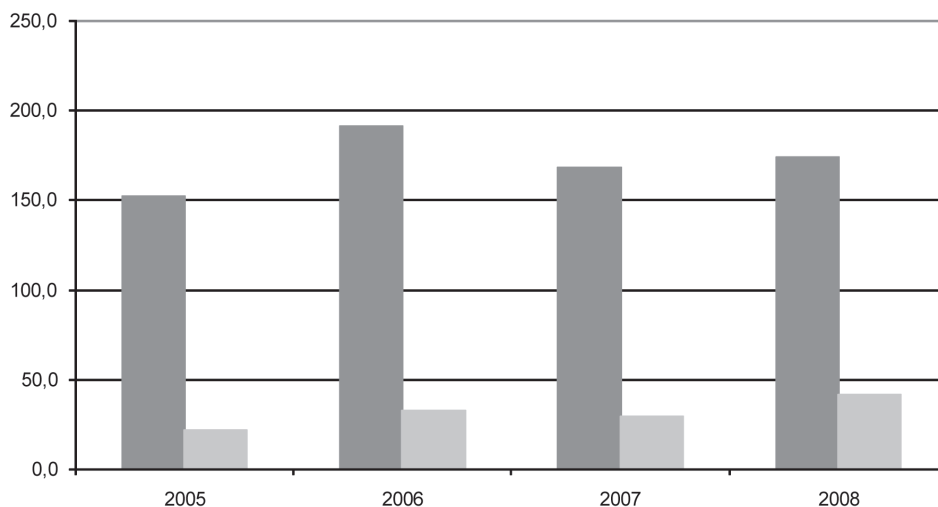
Koniunktura gospodarcza⁸, w badanym okresie oceniana była bardzo różnie. W 2004 r., po kilkuletnim okresie przewagi negatywnych jej ocen, odnotowano wyraźną poprawę. Pozytywne oceny osiągnęły apogeum w 2006 r., następnie słabły, ale do końca III kwartału 2008 r. pozostawały wyraźnie dodatnie. Ostatni kwartał 2008 r. przyniósł zapaść notowań. Powróciły one do poziomu zbliżonego do równowagi ocen pozytywnych i negatywnych w trzecim kwartale 2009. Na poziomie tym utrzymywały się do I kwartału 2010 r.

Dobra koniunktura oznaczała korzystne wyniki działalności przedsiębiorstw. Na przykład odnotowano wyraźny wzrost produkcji sprzedanej przemysłu. Akurat w Gdyni nie był on najwyższy. W latach 2005–2008, w ujęciu nominalnym wyniósł 16 proc. Jednak w Gdańsku, Sopocie

⁸ Badanie koniunktury gospodarczej w województwach, od stycznia 2001 r., prowadzi Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. Badanie prowadzone jest metodą testu koniunktury, polegającą na comiesięcznym ankietowaniu określonej grupy podmiotów gospodarczych. Ankietowani odpowiadają na pytania dotyczące swoich odczuć związanych z ogólną sytuacją gospodarczą w województwie oraz na pytania dotyczące sytuacji swoich firm. Pytania dotyczą między innymi poziomu produkcji, sprzedaży, zatrudnienia. Wartość wskaźnika koniunktury przyjmuje wartości od -100 (wyłącznie oceny negatywne) przez 0 (równa liczba ocen negatywnych i pozytywnych) do +100 (wyłącznie oceny pozytywne). Szczegóły: http://ibngr.pl/index.php/pl/lewe_menu/koniunktura_w_województwach. Zmienność koniunktury w czasie przebiega w zbliżony sposób w różnych jednostkach terytorialnych (co stwierdzono na przykładzie województw). Przyjęto zatem założenie że przedsiębiorcy na analizowanym lokalnym rynku pracy także formułowali oceny zbliżone do wojewódzkich.

i powiecie wejherowskim dynamika przekroczyła 60 proc. Jeszcze wyższa dynamika odnotowana została w zakresie nakładów inwestycyjnych. W Gdyni wzrosły one o jedną trzecią w ujęciu nominalnym, w powiecie wejherowskim o dwie trzecie, a w pozostałych analizowanych obszarach ponad dwu- a nawet trzykrotnie. Tak znaczna dynamika działalności przedsiębiorstw musiała spowodować istotny wzrost popyt na pracę. Należy jednak zauważyć, że Gdynia notowała wyraźnie niższe wskaźniki niż pozostałe powiaty wchodzące w skład lokalnego rynku pracy.

Z punktu widzenia utrwalenia dobrego stanu rynku pracy, niezwykle istotne jest to, na ile udało się w analizowanym okresie podnieść konkurencyjność przedsiębiorstw. Pewnych informacji na ten temat dostarcza analiza wzrostu wydajności (produkcja sprzedana na pracującego) i technicznego uzbrojenia (nakłady inwestycyjne na pracującego) pracy. W przypadku Gdyni pierwszy wskaźnik wzrósł o 15 proc. a drugi o 33 proc. w latach 2005–2008 w ujęciu nominalnym (ryc. 4.). Były to wyniki pozytywne, ale wyraźnie niższe niż w pozostałych analizowanych powiatach.



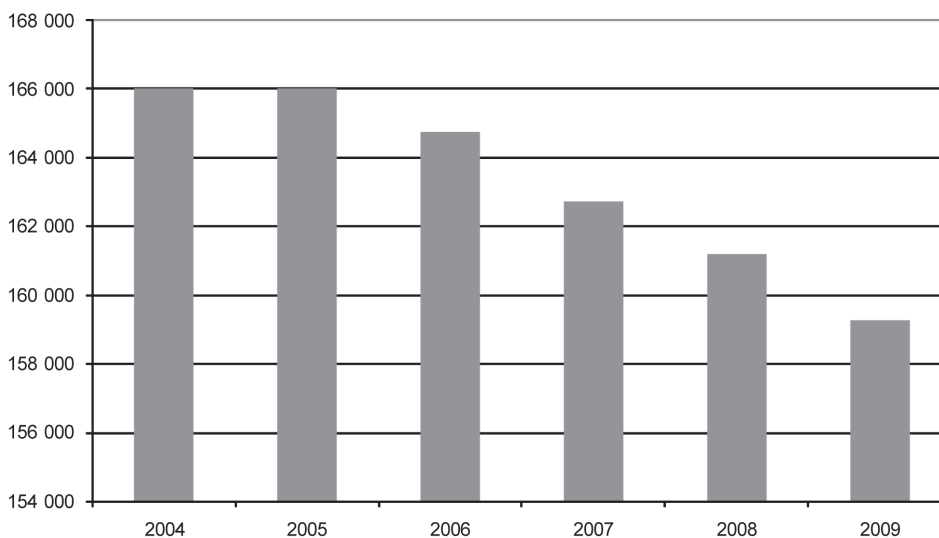
Ryc. 4. Produkcja sprzedana przemysłu i nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na pracującego w Gdyni w latach 2005–2008 (w tys. zł na pracującego)

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

Powyższe dane obrazują jedynie kondycję przedsiębiorstw o liczbie pracujących pow. 9 osób. W przypadku Gdyni w grupie tej znalazło się oczywiście ok. 20 największych przedsiębiorstw, istotnych z punktu widzenia gospodarki i rynku pracy, działających przede wszystkim w branży produkcji okrętów, budownictwie, transporcie i spedycji, handlu oraz

telekomunikacji. Duże znaczenie dla stanu rynku pracy mają jednak także mikroprzedsiębiorstwa. Choć brak na ten temat danych, to obserwowana w badanym okresie skala wzrostu popytu na pracę nie mogła być wygenerowana jedynie przez większe podmioty.

Ze wzrostem zapotrzebowania na pracę zbiegł się w czasie spadek wielkości zasobów ludzkich. Liczba ludności w wieku produkcyjnym w Gdyni, w latach 2004–2009 skurczyła się o 3 proc. (ryc. 5.). Wśród badanych powiatów, jedynie w Sopocie odnotowano większy ubytek. Był on jednak rekompensowany wyraźnym (o 6–8 proc.) wzrostem liczby ludności w wieku produkcyjnym w sąsiednich powiatach puckim i wejherowskim, co jest rezultatem procesów suburbanizacji.



Ryc. 5. Liczba ludności w wieku produkcyjnym w Gdyni w latach 2004–2009

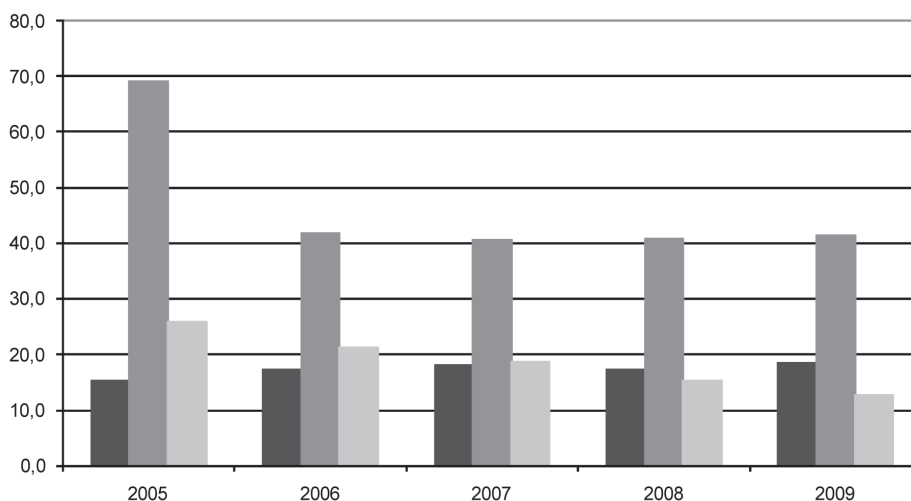
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

Biorąc pod uwagę te procesy, można dojść do wniosku, że w analizowanym okresie liczebność zasobów pracy była stabilna. Dane te nie biorą jednak pod uwagę zagranicznych migracji zarobkowych, które utraciły swój stały charakter i wraz z wejściem Polski do UE oraz rozwojem rynku przewozów lotniczych, nabrały charakteru wahadłowego⁹. W odniesieniu

⁹ W takiej sytuacji, powszechnie nie dopełnia się obowiązku meldunkowego, a na sprawozdawczości bazującej właśnie na systemie ewidencji ludności opierają się wykorzystywane dane.

do Polski, szacunkowe dane wskazują, że w latach 2004–2009 czasowo, za granicą przebywało od 1,0 mln do 2,3 mln mieszkańców Polski (Informacja o rozmiarach i kierunkach..., 2010). Zakładając, jednolite natężenie migracji w całym kraju (co jest oczywiście znacznym uproszczeniem), w szczytowym okresie, czyli w 2007 r., czasowo za granicą przebywać mogło ok. 15 tys. mieszkańców Gdyni i ok. 46 tys. mieszkańców pozostałych powiatów tworzących lokalny rynek pracy. W 2009 r., w wyniku globalnego kryzysu finansowego i recesji w niektórych krajach UE, liczba ta spadła, odpowiednio dla Gdyni, do poziomu ok. 11 tys., a dla pozostałej części lokalnego rynku pracy do 33 tys. Emigracja zarobkowa była więc czynnikiem istotnie wpływającym na funkcjonowanie lokalnego rynku pracy w analizowanym okresie.

Niezwykle ważnym elementem otoczenia rynku pracy jest szkolnictwo. Dzięki niemu możliwy jest napływ na rynek pracy osób posiadających odpowiednie kompetencje, a także przekwalifikowanie pracujących i bezrobotnych. Na poziomie szkolnictwa średniego zawodowego największą liczbę absolwentów cechują się technika. Wraz z reformą szkolnictwa zawodowego i wprowadzeniem liceów profilowanych, liczba absolwentów techników spadła. Licea profilowane w większości przypadków nie sprawdziły się jednak, o czym świadczy malejąca liczba absolwentów. Technika, po 2005 r. utrzymując stabilną liczbę absolwentów. W okresie lat 2005–2009 nastąpił natomiast niewielki wzrost liczby absolwentów gdyńskich szkół zawodowych (ryc. 6.).



Ryc. 6. Absolwenci zasadniczych i średnich szkół zawodowych w Gdyni w latach 2005-2009 (na 1000 mieszkańców w wieku 15-19 lat)

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

W pozostałych analizowanych powiatach zmiany do pewnego stopnia przebiegały podobnie. Również w Gdańsku i Sopocie nastąpił sukcesywny spadek znaczenia liceów profilowanych przy jednoczesnym utrzymaniu roli techników. Udało się także podnieść lub zachować na zbliżonym poziomie liczbę absolwentów zasadniczych szkół zawodowych. Nieco inaczej przebiegały omawiane zmiany w powiecie puckim i wejherowskim. Wyraźnie wzrosła tam liczba absolwentów liceów profilowanych, kosztem techników i zasadniczych szkół zawodowych.

Dla rynku pracy ważne znaczenie ma także napływ absolwentów szkół wyższych. Z uwagi na fakt, że Trójmiasto jest dużym, jak na polskie warunki, ośrodkiem akademickim, lokalny rynek pracy w Gdyni zasilany jest przez znaczną grupę potencjalnych pracowników z wykształceniem wyższym. W 2009 r. liczba absolwentów kształtowała się na poziomie 21 tys. i wzrosła, w stosunku do 2004 r. aż o 46 proc. Największy udział w strukturze przypada na absolwentów kierunków ekonomicznych i administracyjnych, społecznych i pedagogicznych (tabl. 1.). Łącznie przypada na nie aż 55 proc. ogółu kończących studia.

Tabl. 1. Liczba i struktura absolwentów szkół wyższych w Trójmieście i podregionie gdańskim w latach 2004-2009

Kierunki studiów	2004		2009		Zmiana 2004-2009
	Os.	Proc.	Os.	Proc.	Pkt. proc.
ogółem	14379	100,0	21015	100,0	
pedagogiczne	1550	10,8	3528	16,8	6,0
humanistyczne	760	5,3	1340	6,4	1,1
artystyczne	207	1,4	221	1,1	-0,4
społeczne	1481	10,3	3570	17,0	6,7
ekonomia i administracja	5707	39,7	5176	24,6	-15,1
prawne	319	2,2	350	1,7	-0,6
dziennikarstwo i informacja	0	0,0	97	0,5	0,5
biologiczne	160	1,1	417	2,0	0,9
fizyczne	355	2,5	569	2,7	0,2
matematyczno-statystyczne	77	0,5	184	0,9	0,3
informatyczne	316	2,2	649	3,1	0,9
medyczne	474	3,3	1068	5,1	1,8
opieka społeczna	0	0,0	50	0,2	0,2
inżynieryjno-techniczne	1292	9,0	1280	6,1	-2,9
produkcja i przetwórstwo	4	0,0	85	0,4	0,4
architektura i budownictwo	346	2,4	519	2,5	0,1
rolnicze, leśne i rybactwa	0	0,0	0	0,0	0,0
weterynaryjne	0	0,0	0	0,0	0,0
usługi dla ludności	766	5,3	1486	7,1	1,7
ochrona środowiska	340	2,4	149	0,7	-1,7
usługi transportowe	187	1,3	277	1,3	0,0
ochrona i bezpieczeństwo	38	0,3	0	0,0	-0,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

Kierunki pedagogiczne i społeczne są jednocześnie tymi, który udział w strukturze absolwentów, w latach 2004–2009, istotnie wzrósł. Wyraźny spadek udziału cechował natomiast absolwentów studiów ekonomicznych i administracyjnych, a także inżynieryjno-technicznych oraz ochrony środowiska.

Istniejąca struktura kształcenia, zarówno na poziomie średnim jak i wyższym istotnie kształtuje popyt i podaż na pracę. Podstawowy problem dopasowania oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy wynika z dość długiego, przynajmniej kilkuletniego okresu kształcenia, przy jednoczesnych szybkich zmianach popytu na pracę. Problem ten nie ominął lokalnego rynku pracy Gdyni, na którym w latach 2004–2010 zachodziły istotne przekształcenia.

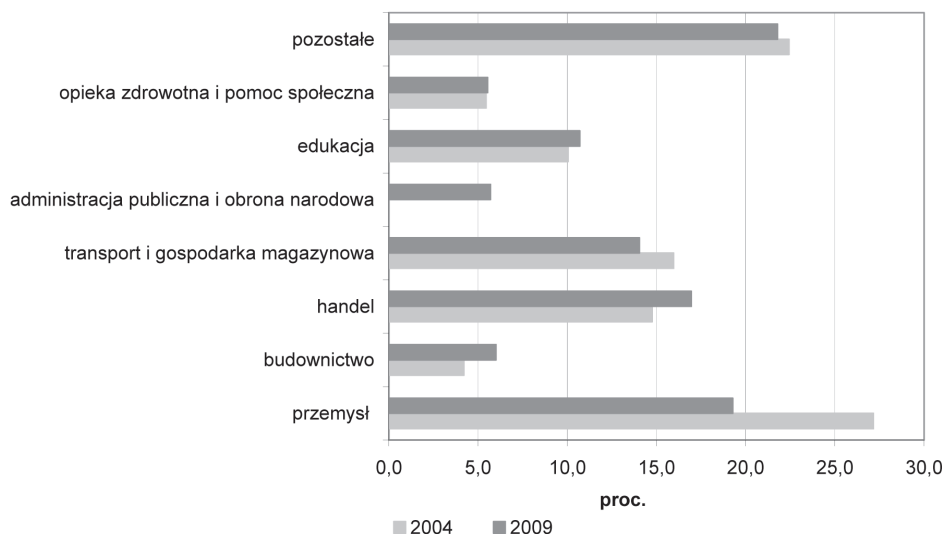
Przemiany wielkości i struktury popytu na pracę

Liczba pracujących (w jednostkach o liczbie pracujących pow. 9 os.) kształtowała się w Gdyni, w latach 2004–2009 na poziomie 69–73 tys. osób. Wyraźny wzrost miał miejsce w 2008 r., kiedy to osiągnęła ona apogeum – 73,3 tys. by w kolejnym roku obniżyć się do najniższego w badanym okresie poziomu – 69,2 tys. Wzrost notowany w latach 2004–2008 wynosił 5 proc. i był najniższy spośród analizowanych powiatów. Z kolei redukcja liczby pracujących, wynosząca 6 proc. była głębsza niż w Gdańsku ale wyraźnie płytsza niż w powiatach puckim i wejherowskim. W badanym okresie liczba pracujących w Trójmieście, w tym w Gdyni, podlegała generalnie mniejszym wahaniom niż w dwóch pozostałych powiatach.

Biorąc pod uwagę przekrój przez wybrane sekcje PKD, najważniejszym, z punktu widzenia udziału w liczbie pracujących, rodzajem działalności jest przemysł (ryc. 7.). Niewiele mniejszy udział cechuje także handel, transport i gospodarkę magazynową oraz w mniejszym stopniu edukację. Analiza struktury zatrudnienia pod kątem specjalizacji rynku pracy przy wykorzystaniu wskaźnika lokalizacji, wskazuje na wyższe niż przeciętnie w województwie znaczenie transportu i gospodarki magazynowej i w mniejszym stopniu handlu. Udział przemysłu w strukturze pracujących, mimo że wysoki, nie jest tak znaczny jak w innych powiatach.

W latach 2004–2009 zaszły znaczne zmiany w strukturze pracujących. Najistotniejszą zmianą była wyraźna redukcja udziału przemysłu. Ponadto wyraźnie spadło znaczenie transportu i gospodarki magazynowej. Wyraźny wzrost udziału cechował trzy sekcje: handel, budownictwo oraz edukację.

Spadek znaczenia przemysłu był znacznie głębszy niż w przypadku pozostałych analizowanych powiatów jak i województwa ogółem. Duża jego część przypada na 2009 r. Z kolei wzrost udziału pracujących w edukacji wystąpił tylko w Gdyni.

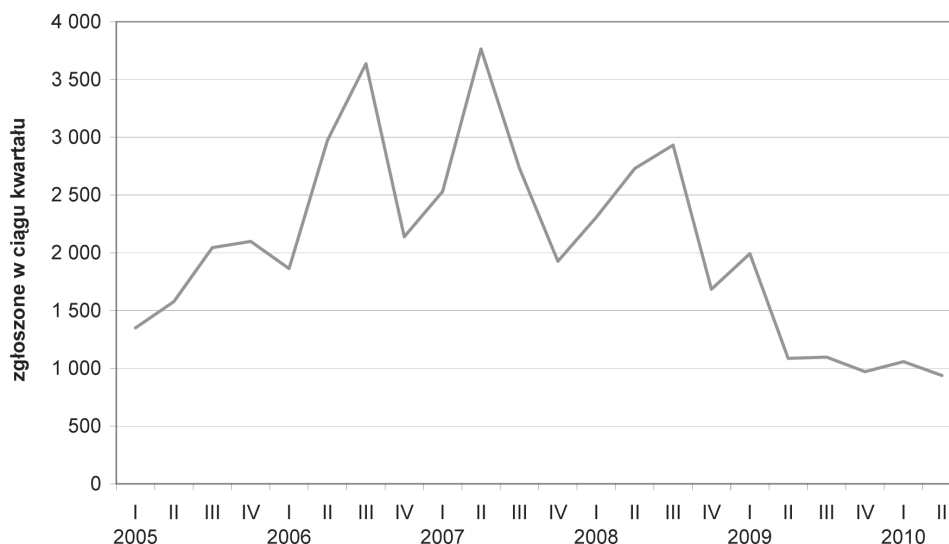


Ryc. 7. Struktura pracujących wg wybranych sekcji PKD w Gdyni w latach 2004-2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Pracujący w województwie..., 2010; Pracujący w województwie..., 2006.

Istotne dla funkcjonowania lokalnego rynku pracy w Gdyni były przemiany popytu niezrealizowanego. Wraz z narastającym popytem na pracę (ryc. 8.), którego szczyt przypadł w połowie 2007 r. rosły trudności w obsadzeniu tworzonych miejsc pracy. W skali województwa deficyt ten w największe problemy dotyczyły obsadzenia stanowisk w robotników przemysłowych i rzemieślników z wykształceniem zasadniczym zawodowym i średnim technicznym (Popyt na pracę..., 2008). Był to, z jednej strony efekt, emigracji zarobkowej, z drugiej zaś nieadekwatnej struktury szkolnictwa średniego i wyższego. W kolejnych latach zjawisko to uległo pewnemu osłabieniu ale nie zanikło. Mimo, dość wyraźnego wzrostu wynagrodzeń oferowanych na tych stanowiskach, potencjalnych pracowników przybywa powoli, co jest efektem inercji procesu kształcenia. Ponadto, jak pokazują dane dotyczące liczby absolwentów szkół zawodowych (ryc. 6.), nie widać wyraźnego wzrostu zainteresowania wykonywania pracy na omawianych stanowiskach lub jest on niewystarczający wobec spadającej liczebności roczników kształcących się w szkołach średnich.

W latach 2009–2010 liczba ofert pracy sukcesywnie spadała osiągając poziom około tysiąca zgłoszeń w ciągu kwartału. Spadek ten w przypadku Gdyni był bardzo głęboki – czterokrotny. W Gdańsku, Sopocie czy w powiecie puckim był on mniejszy niż dwukrotny.



Ryc. 8. Oferty pracy zgłaszane do PUP w latach 2005-2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

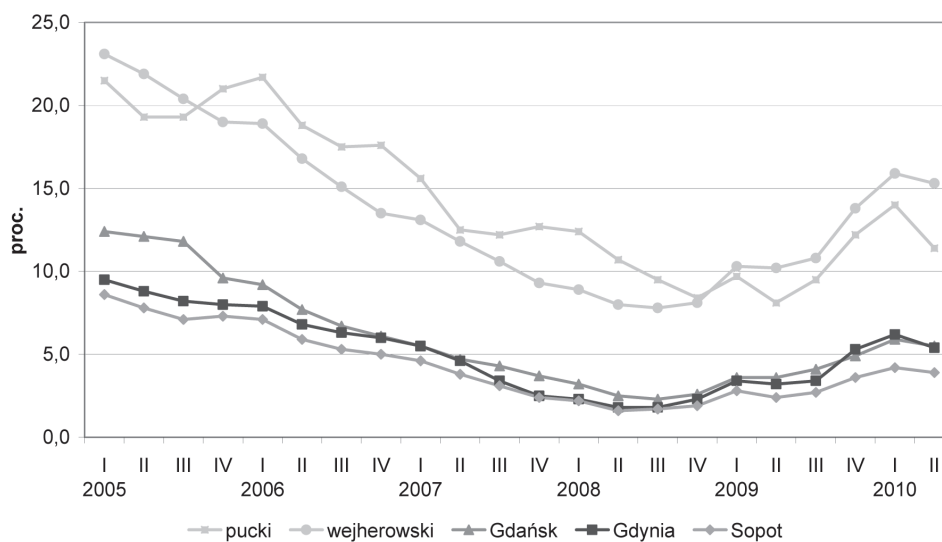
W badanym okresie daleko idącym przemianom ulegała także struktura ofert pracy. Najbardziej spektakularne zmiany dotyczyły przemysłu. W II połowie 2008 r. zgłoszono ich w Gdyni 2,2 tys. podczas gdy w analogicznym okresie 2004 i 2009 r. było ich zaledwie 0,3 tys. W przypadku innych sekcji wpływ spowolnienia gospodarczego nie był tak wyraźny lub nie wystąpił. Działo się tak np. w odniesieniu do ofert pracy w handlu, obsłudze nieruchomości i firm czy edukacji.

Przemiany wielkości i struktury podaży pracy

Trzon podażowej strony rynku pracy stanowią bezrobotni. Gdynia, jako część rynku pracy dużej aglomeracji, podobnie jak inne tego typu obszary w Polsce, cechuje się trwałym, niższym od przeciętnego bezrobociem. Na koniec II kwartału 2010 r. liczba bezrobotnych w tym mieście wynosiła 5,6 tys. Stopa bezrobocia rejestrowanego kształtowała się na poziomie 5,4 proc. Był to drugi, po Sopocie, najniższy wynik, wśród analizowanych powiatów wchodzących w skład lokalnego rynku pracy tego miasta, jak i drugi w województwie pomorskim.

Zmiany poziomu bezrobocia nawiązywały do zmienności koniunktury i popytu na pracę. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Gdyni spadała sukcesywnie do połowy 2008 r. osiągając 1,8 proc. (ryc. 9.). W pozostałych analizowanych powiatach również nastąpiła znaczna redukcja stopy bez-

robocia. W Gdańsku i Sopocie jego minimalny poziom zbliżony był do notowanego w Gdyni. W powiatach puckim i wejherowskim, cechujących się trwale wyższą stopą bezrobocia, jej minimum wynosiło 8 proc. Począwszy od drugiej połowy 2008 r. stopa bezrobocia w Gdyni wzrosła bardziej niż w Gdańsku czy Sopocie, ale ostatecznie, pod koniec I połowy 2010 r. jej wartość nie odbiegała istotnie od notowanej w dwóch sąsiednich miastach. W powiatach puckim i wejherowskim również nastąpił wzrost bezrobocia. Podsumowując zmienność stopy bezrobocia na analizowanym rynku pracy od połowy 2008 r., stwierdzić należy, że choć skala wzrostu była znaczna, to wartość tego wskaźnika nie przekroczyła istotnie poziomu z początku 2007 r., a więc z okresu, kiedy bezrobocie było już i tak znacznie obniżone w efekcie trzech lat dobrej koniunktury gospodarczej.



Ryc. 9. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiatach lokalnego rynku pracy Gdyni w latach 2005-2010

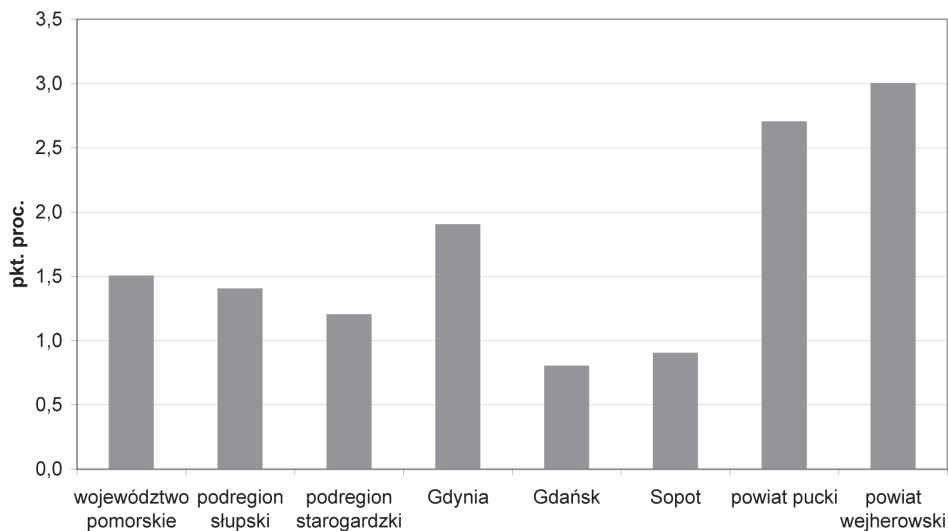
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

Zmianom poziomu bezrobocia towarzyszyły także przekształcenia w jego strukturze. Na koniec 2009 r. najliczniejsi byli bezrobotni uprzednio pracujący w handlu, przemyśle i budownictwie. Podobnie było pięć lat wcześniej choć w końcu 2009 r. wszystkie te grupy były zdecydowanie mniej liczne (poziom bezrobocia jest, mimo wszystko wyraźnie niższy) oraz cechowały się mniejszym udziałem w strukturze bezrobocia. Pod koniec 2008 r., a więc krótko po zakończeniu długiego okresu dobrej koniunktury, udział przemysłu i budownictwa w strukturze bezrobocia był jeszcze bardziej zredukowany.

Likwidacja Stoczni Gdynia S.A. i jej konsekwencje dla lokalnego rynku pracy

Z punktu widzenia stan lokalnego rynku Gdyni istotne znaczenie miała likwidacja Stoczni Gdynia S.A. W konsekwencji decyzji Komisji Europejskiej, uznającej udzieloną stoczniom w Gdyni i Szczecinie pomoc publiczną za niedozwoloną i nakazującej wyprzedaż majątku tych zakładów do połowy 2009 r., proces likwidacji rozpoczął się w styczniu 2009 r. Stocznia zatrudniała wtedy ok. 5,2 tys. pracowników. Procedurę likwidacji powiązaną z programem dobrowolnych odejść i zwolnień monitorowanych określono w formie ustawy o postępowaniu kompensacyjnym (Ustawa..., 2008). Do programu zwolnień monitorowanych przystąpiło w Gdyni 4,4 tys. osób. W związku ze złą globalną koniunkturą w światowym przemyśle okrętowym, majątku stoczni nie udało się sprzedać jednemu inwestorowi nastawionemu na kontynuację dotychczas prowadzonej działalności. Znaczna część byłych pracowników stanęła przed koniecznością przekwalifikowania. Wg stanu na koniec maja 2010 r., w ramach programu zwolnień monitorowanych ok. 4,0 tys. uczestniczyło w szkoleniach zawodowych i specjalistycznych. Ok. 2,5 tys. byłych pracowników uczestniczyło także w szkoleniach aktywizująco-motywuujących mających przygotować ich do efektywnego funkcjonowania na rynku pracy. Ponadto około 150 osób zgłosiło akces do wzięcia udziału w programach wspierania przedsiębiorczości oraz samozatrudnienia organizowanych przez podmioty zewnętrzne w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Udział w nich umożliwiała uzyskanie dotacji wykorzystywanej na rozwój własnego przedsiębiorstwa (Raport z realizacji..., 2010). Informację o podjęciu zatrudnienia zgłosiło 1,1 tys. osób. W urzędach pracy na terenie województwa pomorskiego zarejestrowanych było w maju 2010 r. 1,3 tys. Z tego około po 0,5 tys. w Gdyni i w Wejherowie a 0,2 tys. w Pucku. W lutym tego roku liczba zarejestrowanych bezrobotnych wynosiła 2,2 tys. (Wsparcie dla pracowników..., 2010). Abstrahując od oceny efektywności programu zwolnień monitorowanych, sytuacja w której pracy pozbawionych zostało 5,2 tys. osób, a po roku, w warunkach spowolnienia gospodarczego, poszukuje jej nadal 1,3 tys. z punktu widzenia stanu lokalnego rynku pracy oznacza względnie łagodne konsekwencje. Mimo że wzrost stopy bezrobocia, który nastąpił w czwartym kwartale 2009 r., kiedy masowo rejestrować zaczęli się stoczniowcy po zakończeniu wypłaty świadczeń określonych w programie zwolnień monitorowanych, był w Gdyni wyższy niż przeciętnie w Trójmieście i województwie (ryc. 10.), to nie spowodował on, że miasto zaczęło istotnie odbiegać pod względem poziomu bezrobocia od Gdańska czy Sopotu. Ponad 222 tys. miejsc pracy, w tym ponad 8 tys. w przemyśle okrętowym funkcjonujących w Trójmieście ułatwiło wchłó-

niecie znacznej grupy zwolnionych stoczniowców. Fakt, że zakład funkcjonował w otoczeniu dużego i zróżnicowanego rynku pracy niewątpliwie sprzyjał znalezieniu zatrudnienia.



Ryc. 10. Zmiana stopy bezrobocia na koniec grudnia względem końca września 2009 r. w województwie pomorskim i na lokalnym rynku pracy Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

Wyraźnie wyższy wzrost stopy bezrobocia cechował powiaty wejherowski i pucki. Trudno to wytłumaczyć jedynie w kategoriach ekonomicznych mechanizmów rządzących rynkiem pracy. To, że dla byłych stoczniowców nie ma wystarczającej liczby miejsc pracy w miejscu zamieszkania wynika ze skali zwolnień w porównaniu do liczby istniejących miejsc pracy w obu powiatach. Powstaje jednak pytanie dlaczego nie poszukują ich w Trójmieście, skoro wcześniej pracowali i dojeżdżali do Gdyni. Być może zjawisko to można przynajmniej po części wyjaśnić odwołując się właśnie do postawionej, w niniejszym opracowaniu hipotezy, o istnieniu do pewnego stopnia oddzielnych lokalnych rynków pracy uformowanych wokół Gdańska i Gdyni. Zwolnieni pracownicy mieszkający w Gdyni mają łatwy dostęp do dużego, zróżnicowanego i dobrze skomunikowanego rynku pracy Trójmiasta liczącego ok. 220 tys. pracujących, podczas gdy byli stoczniowcy mieszkający w dwóch powiatach na północ od Gdyni mają dostęp (i to trudniejszy) do rynku o połowę mniejszego.

Omawiając skutki likwidacji Stoczni Gdynia S.A. warto zwrócić także uwagę na przemiany strukturalne popytu i podaży pracy. Niewątpliwie istotnie spadło znaczenie przemysłu w strukturze pracujących. Dokonało

się zatem dalsze przesunięcie rynku pracy w kierunku usług. Usługi, z uwagi na swój w większości niehandlowy charakter (świadczone muszą być w kontakcie z klientem) są w mniejszym stopniu narażone na globalną konkurencję, która była główną przyczyną kłopotów stoczni. Wydaje się zatem, że o ile likwidacja stoczni miała charakter szokowy dla rynku pracy, to w dalsze perspektywie powinien on stać się bardziej stabilny. Po drugie, w efekcie likwidacji ograniczony został popyt na pracę w tej branży, co zmieniło jego ogólną strukturę. W efekcie spadła liczba miejsc pracy wykonywanych najczęściej przez mężczyzn oraz wymagających wykształcenia zasadniczego zawodowego. Wśród zawodów najczęściej wykonywanych przez bezrobotnych przed zwolnieniem pojawiły się w 2009 r. profesje typowo stoczniowe: monter kadłubów okrętowych, spawacz ręczny łukiem elektrycznym, czy monter maszyn i urządzeń okrętowych. Jednocześnie te zawody zniknęły z listy najczęściej zgłaszanych ofert pracy, podobnie jak zawody: monter rurociągów okrętowych, elektromontera okrętowego czy malarza konstrukcji i wyrobów okrętowych (Ranking zawodów..., 2010).

Perspektywy przemian lokalnego rynku pracy Gdyni

Choć lokalny rynek pracy Gdyni, jak pokazuje przykład rozmieszczenia miejsc zamieszkania byłych pracowników Stoczni Gdynia S.A., wydaje się cechować pewną własną specyfiką i częściową autonomią, to jest jednocześnie częścią większego rynku pracy ukształtowanego wokół aglomeracji Trójmiasta. Fakt ten ma zasadnicze znaczenie dla jego teraźniejszego i przyszłego stanu. Korzyści skali i aglomeracji wynikające z dużej koncentracji przedsiębiorstw prowadzą do wzrostu ich wydajności a także powodują wzrost oferowanych wynagrodzeń (A. Ciccione, R. E. Hall, 1996). Pierwszy efekt oznacza wzrost konkurencyjności, a tym samym stabilności miejsc pracy, drugi wpływa na wzrost lokalnego popytu konsumpcyjnego, co także generuje dodatkowy popyt na pracę. Ponadto duża gęstość przedsiębiorstw z różnych branż zmniejsza ryzyko długotrwałego bezrobocia. W znacznym stopniu potwierdza to przykład wpływu likwidacji dużego zakładu, jakim była Stocznia Gdynia S.A. na stan lokalnego rynku pracy Gdyni. W efekcie rynek ten, jak i rynek pracy całego Trójmiasta cechuje się trwałym, niższym od przeciętnej poziomem bezrobocia. Mimo wahań popytu na pracę zależnych od koniunktury, taki stan rzeczy będzie najprawdopodobniej miał miejsce w przyszłości. Niezależnie od coraz większego znaczenia usług w strukturze pracujących, stan lokalnego rynku pracy Gdyni pozostaje nadal w znacznym stopniu zależny od kondycji dużych przedsiębiorstw przemysłowych. Z uwagi na fakt, że eksportują one dużą część swojej produkcji, przemiany lokalnego rynku pracy dużego miasta uzależnione są dość silnie od koniunktury na rynkach zagra-

nicznych. Z tego powodu, choć stan lokalnego rynku pracy Gdyni będzie zasadniczo lepszy niż przeciętnie w województwie czy w Polsce, to jednocześnie ulegać będzie większym fluktuacjom. Lata 2008-2010 pokazały, jak głębokie mogą być to zmiany. Stanowią one wyzwanie dla systemu edukacji młodzieży i dorosłych. Proponowaną odpowiedzią jest kształcenie modułowe oraz rozwój kompetencji uniwersalnych ułatwiających adaptację do zmieniających się uwarunkowań rynku pracy (K. Symela, 2005).

Nowe perspektywy dla gdyńskiego lokalnego rynku pracy, co może wydawać się paradoksalne, wiążą się właśnie z likwidacją stoczni. Jednym z nabywców majątku zlikwidowanego zakładu okazała się Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. Zamierza ona przenieść na ten teren własną produkcję, a położony w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia Gdyni, obecnie wykorzystywany do produkcji obszar, sprzedać. Ma on powierzchnię 8 ha i sąsiaduje również z bardzo atrakcyjnie położoną 19 ha działką, której właścicielem jest Dalmor S.A., który także zamierza ją zbyć. W efekcie w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia zagospodarowanych zostanie 27 ha powierzchni, w której dominować będzie zabudowa o funkcjach mieszkaniowo-usługowych. Powstaną zatem nowe miejsca pracy.

Warto również zwrócić uwagę, że część zwolnionych stoczniovców ma szansę kontynuować pracę w dotychczasowym zawodzie, jednak raczej jako podwykonawcy niż etatowi pracownicy innych stoczni. Istniejąca infrastruktura oraz wykwalifikowane kadry, mimo podziału majątku, stwarzają możliwości produkcji sekcji kadłubów, elementów konstrukcji wież wiertniczych, turbin wiatrowych i innych wielkogabarytowych konstrukcji wykonywanych z metali.

Kolejną ważną zmianą będzie otwarcie w 2011 r. niemieckiego rynku pracy. W jego efekcie powstanie kolejna fala emigracji zarobkowej, choć zapewne znacznie mniejsza niż po 2004 r. Różnice w poziomie wynagrodzeń są obecnie niższe, ponadto znajomość języka niemieckiego jest mniej powszechna niż angielskiego. Emigracja spowoduje zapewne redukcję nadpodaży pracy, niestety kosztem utraty części wykwalifikowanych pracowników.

Na zakończenie warto także zwrócić uwagę, że planowane inwestycje infrastrukturalne przyczynią się do zwiększenia spójności przestrzennej lokalnego rynku pracy Gdyni i być może do jego poszerzenia. Inwestycje takie jak Trasa Kaszubska, Kolej Metropolitalna czy Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta (projekt o najmniejszym prawdopodobieństwie budowy) istotnie ułatwią codzienne dojazdy do pracy nie tylko z terenów powiatu puckiego i wejherowskiego, ale także kartuskiego i oczywiście z Gdańska. Budowa Trasy Kaszubskiej spowoduje zapewne również wzrost migracji wahadłowych między Trójmiastem a Lęborkiem. Ponadto reali-

zowane i planowane inwestycje w zakresie transportu publicznego w Trójmieście, ułatwiając przemieszczanie się, przyczynią się do głębszej integracji rynku pracy Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Spis literatury:

- Chojnicki Z., 1999, Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Ciccione A., Hall R. E., 1996, Productivity and the Density of Economic Activity. *American Economic Review*, nr 86 (1), s. 54-70.
- Domański B., 2004, Local and regional embeddedness of foreign industrial investment in Poland, *Prace Geograficzne, Uniwersytet Jagielloński*, nr 114, s. 37-54
- Futureskills Scotland. The Scottish Labour Market 2006, 2006, Scottish Enterprise and Highlands & Islands Enterprise, Inverness.
- Gawryszewska G. i inni, 2010, Badanie rynku pracy w województwie mazowieckim VII edycja – listopad 2009, Narodowy Bank Polski, Warszawa.
- Informacja o rozmiarach i kierunkach emigracji z Polski w latach 2004-2009, 2010, GUS, Warszawa.
- Nowicki M. i inni, 2008, Pomorskie Obserwatorium Rynku Pracy – raport rozszerzony, nr III, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Pietruszewski J., 2003, Delimitacja obszaru metropolitalnego Zatoki Gdańskiej, maszynopis w Departamencie Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego, Gdańsk.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, 2009, uchwała nr 1004/XXXIX/09, Sejmik Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Popyt na pracę w województwie pomorskim w 2007 r., 2008, Opracowania sygnałne, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- Ranking zawodów deficytowych i nadwyżkowych w Gdyni za rok 2009, 2010, Powiatowy Urząd Pracy w Gdyni, Gdynia.
- Raport z realizacji ustawy o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego, za okres od 1 do 30 kwietnia 2010 r. (skrót), 2010, Agencja Rozwoju Przemysłu, Warszawa.
- Rykiel Z., 2002, Koncepcje i delimitacje wielkomiejskich form osadniczych w Polsce [w:] I. Jażdżewska (red.) *Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany*. XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, UŁ, PTG, ŁTN, Łódź, s. 9-19.
- Symela K., 2005, Paradygmat kształcenia modułowego – od idei w technice do systemowych rozwiązań w edukacji, *Edukacja Ustawiczna Dorosłych*, nr 3 (50), s. 104-108.

-
- Tarkowski M., 2008, Konsekwencje rozszerzenia UE dla regionalnych rynków pracy – przykład województwa pomorskiego [w:] D. Ilnicki, K. Janc (red.) Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 115–122.
 - Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego, 2008, Dz. U. nr 233, poz. 1569.
 - Wsparcie dla pracowników sektora budownictwa okrętowego, 2010, Biuletyn Projektowy, nr 18, DGA, Warszawa.

Krzysztof Kopec

Przeszłość i przyszłość kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej

Wstęp

Kolej miejska w aglomeracji gdańskiej wydaje się znajdować obecnie w okresie przełomu. Mimo długiej i bogatej przeszłości oraz istotnej roli, jaką pełniła i pełni w obsłudze komunikacyjnej aglomeracji ukształtowanej w specyficznych warunkach geograficznych i historycznych, od przeszło 20 lat nie przeprowadzono w niej żadnej istotnej inwestycji. Na dodatek od blisko 35 lat nie dokonano w niej inwestycji, która swoimi rozmiarami wprowadzałaby nową jakość w obsłudze ludności.

Jednak wszystko wskazuje na to, że w najbliższych kilku latach ten stan rzeczy ulegnie zmianie. Kolej miejską w aglomeracji gdańskiej czeka nie tylko modernizacja, ale przede wszystkim rozbudowa. Pewną zasługę w tym zakresie wydają się posiadać samorządy.

Przeszłość kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej

Kolej w Gdańsku pojawiła się za sprawą budowy Kolei Wschodniej pomiędzy Berlinem a Królewcem. Jednak projekt tej linii zakładał przejście przez Bydgoszcz, Tczew i Malbork z pominięciem Gdańska. Konieczne było więc wybudowanie odgałęzienia Tczew-Gdańsk.

Pierwszy pociąg dotarł do Gdańska 19 lipca 1852 r. Jednak uroczyste otwarcie odcinka Kolei Wschodniej Bydgoszcz-Tczew, a także odgałęzienia Tczew-Gdańsk nastąpiło w obecności króla Fryderyka Wilhelma IV dnia 6 sierpnia 1852 r.¹ (S. M. Koziarski, 1993a; L. Lewiński, 2002; T. Lijewski, S. Koziarski, 1995; Z. Lorek, 1998; L. Muszczyński, 2006; A. Piskozub, 1979). Tym samym Gdańsk zyskał połączenie koleją żelazną z Berlinem przez Tczew, Bydgoszcz, Piłę, Krzyż, Stargard i Szczecin.

W 1867 r. ukończono linię kolejową z Gdańska przez Nowe Szkoty i Zaspę do Nowego Portu, natomiast w 1870 r. linię ze Słupska przez Wejherowo, Sopot i Oliwę do Gdańska (S. M. Koziarski, 1993a; T. Lijewski, S. Koziarski, 1995; A. Massel, 1998; I. Sagan, T. Palmowski, 1987; J. Stanie-

¹ Niektóre źródła podają datę 5 sierpnia 1852 r. (B. Dobrzycki, 1928; A. Jęgorow, 1992; M. Jerczyński, 2001; S. Kalemka, 1976; J. Pawłowski, 1996; M. Solecka, 2006).

lewicz, 1998). Powstanie tych linii umożliwiło lepsze zaspokajanie potrzeb komunikacyjnych ludności Gdańska i okolic. Początkowo odbywało się to w bardzo ograniczonym zakresie, w oparciu o niezbyt liczne pociągi dalekobieżne. Po wybudowaniu do Gdańska linii ze Słupska kursowały nią jedynie dwie pary pociągów na dobę, z czego jedną stanowił pociąg osobowo-towarowy (K. Labudda, 2004). Wkrótce uruchomiono na tej linii trzecie połączenie relacji Gdańsk – Berlin pociągiem kurierskim (A. Massel, 1998). Według rozkładów jazdy z początku lat 80-tych XIX w. kursowały nią, mimo likwidacji pociągu kurierskiego, trzy pary pociągów – dwie relacji Gdańsk Brama Wyżynna – Berlin i jedna relacji Gdańsk Brama Wyżynna – Słupsk (K. Labudda, 2004).

W drugiej połowie XIX w. odnotowywano coraz wyraźniejszy wzrost liczby ludności Gdańska i sąsiednich miejscowości. Był on szczególnie duży od 1875 r.² – chociaż i tak znacznie ustępował powiększaniu się miast tej rangi w zachodniej części Cesarstwa Niemieckiego (E. Włodarczyk, 1998). Wzrost liczby ludności miasta wynikał zarówno z jego intensywnego rozwoju gospodarczego, jak i z włączania w granice administracyjne rozrastających się osad podmiejskich. Następowало przenoszenie się bogatszych mieszkańców z historycznego obszaru Gdańska do wygodniejszych przedmieść – w tym przede wszystkim Wrzeszcza³. Dość szybko rozwijała się także Orunia, Siedlce, Letnica, Nowy Port, Brzeźno oraz Oliwa⁴ (E. Cieślak, Cz. Biernat, 1994; J. Stankiewicz, B. Szermer, 1959; A. Romanow, 1998b). Dotarcie kolei do Sopotu spowodowało od 1870 r. dynamiczny rozwój miasta, co miało swoje odzwierciedlenie we wzroście liczby mieszkańców⁵ i kuracjuszy⁶ (F. Mamuszka, 1975; J. Stankiewicz, B. Szermer, 1959).

² Ludność Gdańska w 1849 r. liczyła prawie 64 tys. (E. Cieślak, Cz. Biernat, 1994) w tym 5,9 tys. załogi wojskowej wraz z rodzinami (A. Romanow, 1998a), w 1855 r. – 75,0 tys. w tym aż 11,8 tys. załogi wojskowej wraz z rodzinami (A. Romanow, 1998a), w 1871 r. – 89,0 tys., w 1875 r. – 97,9 tys., w 1880 r. – 108,6 tys., w 1885 r. – 114,8 tys., w 1890 r. – 119,9 tys., w 1895 r. – 125,2 tys., w 1900 r. – 140,6 tys., w 1910 r. – 171,0 tys., w 1915 r. – 192,3 tys., a w 1920 r. – 194,1 tys. (A. Romanow, 1998b).

³ W latach 1885-1900 liczba ludności Wrzeszcza łącznie z sąsiednimi osadami wzrosła z niecałych 7 tys. do ponad 35 tys. (E. Cieślak, Cz. Biernat, 1994).

⁴ W 1860 r. liczba mieszkańców Oliwy wynosiła około 2000, a w 1910 r. – 9300 (J. Stankiewicz, B. Szermer, 1959).

⁵ W 1871 r. Sopot liczył 1487 mieszkańców (a razem z sąsiednimi osadami Karlikowo, Świemirowo i Stawowie – 2180 mieszkańców), w 1875 r. – 2834 mieszkańców (już razem z włączonymi w jego granice rok wcześniej osadami Karlikowo, Świemirowo i Stawowie), w 1880 r. – 3543, w 1890 r. – 4772, w 1900 r. ponad 9 tys., a w 1910 r. osiągnął 15 tys. mieszkańców. (J. Stankiewicz, B. Szermer, 1959).

⁶ W 1846 r. liczba kuracjuszy i letników w Sopocie wyniosła 1,2 tys., w 1875 r. osiągnęła 2,8 tys., w 1880 r. – 3,7 tys., w 1886 r. – 5,2 tys., w 1895 r. – 8,0 tys., w 1900 r. wg różnych źródeł od 11,1 tys. do 12,5 tys., w 1909 r. – 14,8 tys., w 1914 r. ponad 20 tys., a w 1923 r. – 23,3 tys. (J. Dargacz, I. Hałagida, 2007; F. Mamuszka, 1975; E. Rozenkranz, 1974). Ponadto w każdą sobotę i niedzielę lata Sopot był licznie odwiedzany przez mieszkańców Gdańska i innych miejscowości Pomorza (por. F. Mamuszka, 1975; L. Michałowski, T. Tobis, 2010).

W efekcie wzrastających potrzeb przewozowych pomiędzy Gdańskiem a miejscowościami położonymi w jego najbliższej okolicy, uruchomiono od 1891 r. pociągi podmiejskie pomiędzy Gdańskiem i Sopotem, Gdańskiem i Nowym Portem, a także pomiędzy Gdańskiem i Pszczółkami. W efekcie stały się one niejako protoplastą szybkiej kolei miejskiej (L. Lewiński, 1999, 2001; J. Stankiewicz, B. Szermer, 1959). Duża liczba podróżnych korzystająca z tych połączeń spowodowała szybki wzrost liczby uruchamianych pomiędzy tymi miejscowościami pociągów. Dotyczy to zwłaszcza relacji Gdańsk-Sopot gdzie liczba pociągów na dobę w sezonie letnim obsługujących ten odcinek w obu kierunkach wynosiła według rozkładu jazdy w 1895 r. 38 pociągów podmiejskich (*Vorortzüge*) oraz 8 osobowych⁷, w 1900 r. już odpowiednio 76 i 12, w 1905 r. – 82 i 16, w 1910 r. – 100 i 20, a w 1912 r. 100 i 25. W dniach o zwiększonej liczbie podróżnych uruchamiano poza nimi też dodatkowe pociągi⁸. W efekcie w ciągu doby odcinek mogło pokonywać w obu kierunkach nawet 200 pociągów pasażerskich. Pomiędzy Gdańskiem a Nowym Portem oraz pomiędzy Gdańskiem a Pszczółkami natężenie ruchu było dużo mniejsze (A. Massel, 1998).

Coraz większa liczba pociągów pomiędzy Gdańskiem a Sopotem sprawiła, że mimo dobudowania na przełomie XIX i XX wieku na tym odcinku drugiego toru, już około 1910 r. był on eksploatowany na granicy przepustowości. W związku z tym około 1912 r. rozpoczęto prace przy przebudowie odcinka Gdańsk-Sopot na czterotorowy (por. K. Labudda, G. Fey, L. Lewiński, 2003; A. Massel, 1998; P. Terczyński, 2001). Tym samym ruch podmiejski miał być oddzielony od dalekobieżnego. Nowa para torów miała biec po stronie północno-wschodniej istniejących torów. Przyjęcie takiego rozwiązania determinował fakt, że z tej strony znajdowały się już tory podmiejskie na stacji Gdańsk Główny. Jednak poprowadzenie nowych torów po stronie północno-wschodniej od istniejących, miało też tą zaletę, że koszt gruntów przeznaczonych pod rozbudowę był niższy od gruntów po stronie południowo-zachodniej leżących w sąsiedztwie szosy Gdańsk-Sopot (A. Massel, 1998). Zaawansowane prace, z którymi wiązało się przede wszystkim poszerzenie nasypu, wybudowanie kilku wiaduktów, przebudowa stacji Gdańsk Brama Oliwska, Gdańsk Wrzeszcz, Oliwa i Sopot, zostały zahamowane wybuchem I wojny światowej w 1914 r., a wkrótce całkowicie wstrzymane (K. Labudda, G. Fey, L. Lewiński, 2003; A. Massel, 1998).

⁷ Liczone razem z pociągami przyśpieszonymi i pośpieszonymi. Były to pociągi kursujące w relacjach dalekobieżnych i miejscowych – do Wejherowa lub Słupska (A. Massel, 1998).

⁸ Było tak m.in. 27 sierpnia 1910 r. gdy cesarz Wilhelm II Hohenzollern odbierał na poligonie na Zaspie w otoczeniu rodziny i generalicji defiladę wojskową oraz 29 sierpnia 1910 r. gdy na Zatoce Gdańskiej odbyła się parada okrętów niemieckich (por. A. Massel, 1998).

Jednak zanim wybuchła I wojna światowa udało się w 1914 r. ukończyć 19,5-kilometrową linię kolejową z Wrzeszcza przez Brętowo, Kiełpiniek, Kokoszki i Leżno do Starej Piły. Dzięki temu, że łączyła się ona z otwartą w 1886 r. linią Pruszcz-Kartuzy zyskano dogodnie połączenie z terenami sąsiadującymi od zachodu i południowego-zachodu z Gdańskiem⁹ (por. L. Lewiński, 1999, 2001; A. Piskozub, 1979; T. Raś, 1974).

Po I wojnie światowej kolej w Wolnym Mieście Gdańsku wykonywała nadal bardzo dużą liczbę kursów podmiejskich. Według rozkładu jazdy z 1927 r. pomiędzy Gdańskiem a Sopotem kursowało 56 par pociągów na dobę. Taka sama liczba połączeń figuruje w rozkładzie z 1936 r. Było to więcej niż w 1912 r. Poprawie dostępności kolei w ruchu podmiejskim służyło uruchomienie w połowie lat 30-tych przystanku Gdańsk Lotnisko¹⁰. Ponadto użytkowany był przystanek Sopot Wyścigi, chociaż nie wykazywano go w rozkładach jazdy. Prawdopodobnie pociągi podmiejskie zatrzymywały się na nim tylko w czasie zawodów na pobliskim hipodromie (A. Massel, 1998).

W 1942 r., gdy Pomorze Gdańskie należało do III Rzeszy, zrealizowano budowę drugiego toru pomiędzy Sopotem a Gdynią (A. Massel, 1998). W tym samym roku na Uniwersytecie w Darmstadt opracowano plany budowy kolei łączących Gdynię z położoną od strony zachodniej wysoczyzną, gdzie miały powstać nowe osiedla mieszkaniowe Witomino, Chwarzno i Wiczlino. Zakładano budowę dwóch niezależnych linii kolejowych, z czego jedna miała pełnić zadanie zaopatrzeniowo-towarowe, a druga spełniać rolę szybkiej kolei podmiejskiej. Linia pasażerska miała mieć długość 11,0 km i łączyć 9 przystanków pasażerskich od zlokalizowanego na terenie gdyńskiej stacji Dworca Północnego (*Nordbahnhof*) po Wiczlino Zachód (*Vitzlin West*). Plany te, prawdopodobnie z powodu niekorzystnej dla Niemców sytuacji na froncie, nie zostały zrealizowane¹¹ (K. Labudda, 2007).

Wskutek walk w 1945 r. infrastruktura kolejowa w Gdańsku uległa znacznemu zniszczeniu. Niemcy tworząc zapory przeciwczołgowe na linii Wrzeszcz-Stara Piła wysadzili wiadukty nad ulicami Grunwaldzką, Wita Stwosza, Polanki i Słowackiego ustawiając na nich wcześniej lokomotywy. Po zakończeniu działań wojennych linii tej już nie odbudowano, a zdemontowane szyny i podkłady użyto do rekonstrukcji linii Kwidzyn-Mal-

⁹ A ponadto pośrednio także z Kościerzyną, Bytowem, Chojnicami i Sierakowicami.

¹⁰ Od 1974 r. pod nazwą Gdańsk Zaspą.

¹¹ Jednak koncepcje wybudowania linii kolejowej łączącej Gdynię z obszarem planowanych osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych na zachód od niej pojawiały się też w latach 60-tych, 70-tych (K. Labudda, 2007) oraz 80-tych XX w. (W. Gruszkowski, A. Tyszecki (red.), 1984).

bork rozebranej nieco wcześniej przez *trofeijnyje bataliony* Armii Czerwonej¹² (S. M. Koziarski, 1993b; A. Massel, 1998; Z. Taylor, 2004, 2007).

Po II wojnie światowej całe Pomorze Gdańskie weszło w skład państwa polskiego. Tym samym możliwe było kształtowanie się aglomeracji Gdańska, Sopotu i Gdyni, a zapewnienie w jej ramach sprawnej komunikacji stało się kwestią kluczową. W 1947 r. w DOKP Gdańsk ustalono, że istotną poprawę w kolejowej komunikacji aglomeracyjnej można osiągnąć poprzez elektryfikację odcinka Pruszcz Gdański-Wejherowo wraz z budową drugiej pary torów przeznaczonych wyłącznie dla ruchu aglomeracyjnego. W tym samym czasie Ministerstwo Komunikacji powierzyło opracowanie wstępnego projektu elektryfikacji tego odcinka prof. Romanowi Podoskiemu (por. W. Gintyło, 1952; E. Kremplewski, 1996; J. Rejment, 1960; P. Terczyński, 2001). W efekcie tych prac ustalono, że uruchamiane zasilanie będzie posiadało napięcie 800 V, jednak cała infrastruktura zaprojektowana będzie tak, by w przyszłości łatwo można było zastosować napięcie 3 kV – czyli standardowe dla sieci PKP. Takie rozwiązanie przyjęto w celu wykorzystania taboru berlińskiej kolei miejskiej *S-Bahn*¹³, który znalazł się po zakończeniu wojny na terenie Polski¹⁴. Dzięki temu najważniejszym elementem jego przebudowy było dostosowanie do zasilania

¹² Były to jednostki tyłowe wykonujące rozkazy *Trofejnego Uprawlenija* (Zarządu „Zdobyczy Wojennych”) Armii Czerwonej, które wkraczały za przesuwaną się linią frontu, dokonując demontażu nadających się do rabunku elementów infrastruktury (przede wszystkim stalowych) oraz taboru. Pozyskane w ten sposób materiały wywożono do ZSRR jako „zdobycz wojenną”, a pozostałe obiekty dewastowano (Z. Taylor, 2003, 2004, 2007).

¹³ Były to przede wszystkim zbudowane w latach 1927-1930 elektryczne zespoły trakcyjne serii ET165 o nitowanej konstrukcji pudeł, które na PKP otrzymały oznaczenie EW90. Ponadto zbudowane w roku 1936 w związku z letnimi igrzyskami olimpijskimi w Berlinie elektryczne zespoły trakcyjne serii ET166, które na PKP otrzymały oznaczenie EW92. A także zbudowane w latach 1938-1941 dla potrzeb rozbudowywanej sieci berlińskiej *S-Bahn* elektryczne zespoły trakcyjne serii ET167, które na PKP otrzymały oznaczenie EW91. Zarówno ET166 jak i ET167 posiadały spawaną konstrukcję pudeł, powiększone względem ET165 okna oraz zmodyfikowany kształt kabin, ale wszystkie wyposażone były w ten sam typ silników (P. Terczyński, 2007).

¹⁴ Podawane są różne przyczyny znalezienia się taboru berlińskiej *S-Bahn* na terenie Polski: (1) Przesłanie w trakcie wojny do warsztatów kolejowych w Lubaniu Śląskim oraz Gdańsku w celu wykonania napraw (B. Pokropiński, 2006). (2) Ewakuacja w 1944 r. w celu uchronienia przed zniszczeniem w nalotach aliantów (P. Terczyński, 2001; P. Wróblewski, 2001). (3) Wywiezienie przez Rosjan jako mienia zdobycznego – chociaż trudno określić jak mogły być one przekazane polskiej administracji. Przy czym kilkadziesiąt zespołów trakcyjnych berlińskiej *S-Bahn* w 1946 r. trafiło do ZSRR. Były one później eksploatowane w rejonie Moskwy, Kijowa i Tallina (P. Terczyński, 2001). (4) Reparacje wojenne (W. Gintyło, 1952; S. Kuczborski, 1963; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989a; A. Massel, 1998; J. Rejment, 1960; P. Terczyński, 2001; P. Wróblewski, 2001). Za najbardziej prawdopodobną przyczynę można uznać początkową ewakuację taboru z Berlina, a po zakończeniu wojny przejęcie go przez polską administrację jako reparacji wojennych.

z napowietrznej sieci jezdnej¹⁵. Zakładano, że tabor ten będzie służył 10 lat, po czym konieczne będzie jego wycofanie i wprowadzenie nowej konstrukcji, przystosowanej już do zasilania napięciem 3 kV (E. Kremplewski, 1996; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989a; J. Rejment, 1960; P. Terczyński, 2001). Projekt prof. Romana Podoskiego opierał się na zelektryfikowaniu jednej pary torów, na których odbywałby się ruch pociągów miejskich, a także dalekobieżnych i towarowych. Jednak w DOKP Gdańsk i Biurze Elektryfikacji Kolei coraz silniejsza stawała się koncepcja wydzielenia ruchu miejskiego pomiędzy Gdańskiem a Gdynią na drugą parę torów (por. S. Kuczborski, 1963; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989a; P. Wróblewski, 2001). Zatwierdzenie przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego założeń do projektu elektryfikacji linii Pruszcz Gdański-Wejherowo wraz z budową drugiej pary torów na odcinku Gdańsk-Gdynia, a także elektryfikacji linii Gdańsk Główny-Gdańsk Nowy Port nastąpiło 23 października 1950 r. (W. Gintyło, 1952).

Budując nowe tory dla kolei miejskiej utworzono kilka nowych przystanków. Były to: Gdańsk Stocznia, Gdańsk Politechnika, Gdańsk Polanki¹⁶, Sopot Kamienny Potok¹⁷, Gdynia Redłowo, Gdynia Wzgórze Nowotki¹⁸ (W. Gintyło, 1952; A. Massel, 1998). Dzięki temu średnia odległość międzyprzystankowa wyniosła 1,63 km (P. Terczyński, 2001). Wszystkie perony, także te które powstały przy nowych torach funkcjonujących wcześniej stacji, dostosowano do charakterystyki taboru, który miał obsługiwać linię¹⁹ (A. Massel, 1998). W efekcie powstała pierwsza w Polsce z prawdziwego zdarzenia linia o charakterystyce kolei miejskiej (por. A. Massel, 1998).

Oficjalne otwarcie ruchu na zelektryfikowanej linii Gdańsk Główny-Gdańsk Nowy Port, która miała służyć obok regularnego ruchu także szkoleniu personelu i próbom przebudowanego taboru, nastąpiło już 2 stycznia 1951 r. (W. Gintyło, 1952; E. Kremplewski, 1996; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989a; A. Massel, 1998; T. Paradowski, 2005; P. Terczyński, 2001). Jednak z uwagi na nieukończone roboty montażowe w podstacji trakcyjnej Gdańsk Zaspą oraz brak dostatecznej liczby przygotowanych maszynistów regularny ruch trakcją elektryczną zawieszono. Został on wznowiony 4 marca 1951 r. – i tę datę można uznać za rzeczywiste uru-

¹⁵ Sieć *S-Bahn* w Berlinie zasilana była i wciąż jest prądem stałym 750 V z biegnącej obok toru tzw. trzeciej szyny.

¹⁶ W 1965 r. nazwę zmieniono na Gdańsk Przymorze, a 20 marca 2004 r. na Gdańsk Przymorze-Uniwersytet.

¹⁷ Początkowo pod nazwą Kamienny Potok. Zdaniem P. Wróblewskiego (2001) powstał on przed 1950 r., a więc zanim powstała linia kolei miejskiej.

¹⁸ Pierwotnie planowany jako Gdynia św. Jan, od 1991 r. jako Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana.

¹⁹ W związku z tym przyjęto umieszczenie krawędzi peronów na wysokości 96 cm powyżej główki szyny (A. Massel, 1998).

chomienie trakcji elektrycznej na linii Gdańsk Główny-Gdańsk Nowy Port (E. Krempleski, 1996; S. Kuczborski, 1963; T. Lijewski, S. Koziarski, 1995; T. Paradowski, 2005; B. Pokropiński, 2006; J. Rejment, 1960).

W dniu 2 stycznia 1952 r. uruchomiono trakcję elektryczną na obu nowych torach odcinka Gdańsk Główny-Gdańsk Wrzeszcz, a na odcinku Gdańsk Wrzeszcz-Sopot na torze parzystym²⁰ (E. Krempleski, 1996; S. Kuczborski, 1963; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989a; A. Massel, 1998; J. Rejment, 1960). Tor nieparzysty na odcinku Gdańsk Wrzeszcz-Gdańsk Oliwa został otwarty dla trakcji elektrycznej 18 maja 1952 r., natomiast odcinek Gdańsk Oliwa-Sopot 22 czerwca 1952 r. (J. Rejment, 1960). Pociągi elektryczne na obydwu torach odcinka Sopot-Gdynia Orłowo oraz na torze parzystym odcinka Gdynia Orłowo-Gdynia Osobowa uruchomiono 22 lipca 1953 r., natomiast na torze nieparzystym 1 maja 1954 r. (S. Kuczborski, 1963; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989b; A. Massel, 1998; J. Rejment, 1960). W dniu 15 stycznia 1956 r. przedłużono trasę pociągów elektrycznych do Gdyni Chylonii²¹ (E. Krempleski, 1996; S. Kuczborski, 1963; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989b; A. Massel, 1998; B. Pokropiński, 2006; J. Rejment, 1960; Z. Tyszko, 2006), a 30 grudnia 1957 r. do Wejherowa²² (E. Krempleski, 1996; S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989b; T. Lijewski, S. Koziarski, 1995; A. Massel, 1998; Z. Tyszko, 2006). Jednak na odcinku Gdynia Osobowa-Wejherowo nie wybudowano oddzielnej pary torów dla kolei miejskiej, lecz zelektryfikowano istniejące tory, po których kursowały pociągi kolei miejskiej w trakcji elektrycznej oraz dalekobieżne i towarowe w trakcji parowej (A. Massel, 1998).

W wyniku elektryfikacji magistrali węglowej 13 września 1969 r. uruchomiono trakcję elektryczną na odcinku Tczew-Gdynia (S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989c; T. Lijewski, S. Koziarski, 1995). W efekcie 19 października 1969 r. na odcinku Gdynia Stocznia-Wejherowo przełączono napięcie z 800 V na 3000 V (S. Kuczborski, W. Wasilewicz, 1989c; A. Massel, 1998). W związku z koniecznością zmiany taboru, przystanek Gdynia Stocznia przystosowano do przesiadek pasażerów kolei miejskiej. W stronę Gdańsk wciąż kursowały stare składy EW90, EW91 i EW92, natomiast w stronę Wejherowa nowe składy EN57 (J. Goździewicz, 2001; A. Massel, 1998). Przełączenie napięcia na linii Gdańsk Główny-Gdańsk Nowy Port z 800 V na 3000 V nastąpiło 1 października 1973 r. (T. Paradowski, 2005; P. Wróblewski, 2001). Pełnej unifikacji napięcia w gdańskim węźle kolejowym dokonano dopiero 19 grudnia 1976 r. Następnego dnia od rana na całej linii kolei miejskiej jeździły już składy EN57 (R. Gawek, 1996; J. Goź-

²⁰ Bliższym torom dalekobieżnym.

²¹ Uroczyste otwarcie tego odcinka nastąpiło wcześniej - 31 grudnia 1955 r. (T. Lijewski, S. Koziarski, 1995; Z. Tyszko, 2006).

²² Według S. Kuczborskiego (1963) i J. Rejmenta (1960) miało to miejsce 31 grudnia 1957 r.

dziewicz, 2001; A. Massel, 1998; P. Terczyński, 2001; P. Wróblewski, 2001). Ponadto w 1976 r. uruchomiono pomiędzy stosunkowo odległymi przystankami Gdańsk Oliwa a Sopot Wyścigi nowy przystanek Gdańsk Żabianka²³ (A. Massel, 1998). W tym też czasie powstały przystanki Gdynia Grabówek i Gdynia Leszczyнки (P. Wróblewski, 2001).

W latach 70-tych powstały śmiałe plany rozbudowy kolei miejskiej w Trójmieście. Obok wydłużenia linii do Gdańska Południowego z budową przystanku Gdańsk Śródmieście, odbudowy linii Wrzeszcz-Kokoszki-Stara Piła z połączeniem do Kartuz oraz elektryfikacji odcinków Gdynia Główna-Gdańsk Osowa, Gdynia Chylonia-Gdynia Port Oksywie, Reda-Władysławowo powstała między innymi śmiała koncepcja budowy „przymorskiej” linii SKM. W kilku powstałych wariantach miała ona generalnie przebiegać od stacji Sopot przez duże osiedla dolnego tarasu: Żabiankę, Przymorze, Zaspę, Brzeźno, Nowy Port do stacji Gdańsk Główny (por. J. Goździewicz, 2001; S. Krawczyk, 1975; M. Niedzielski, 1972; T. Raś, 1974; P. Wróblewski, 2001). Jednak żadnej dużej inwestycji nie udało się zrealizować. Pewnym wyjątkiem, niezbędnym dla dalszego funkcjonowania kolei miejskiej w Trójmieście nawet w dotychczasowym kształcie, była budowa elektrowozowni w Gdyni Cisowej. Rozpoczęła się ona pod koniec 1975 r., a zakończyła dopiero w grudniu 1988 r. po wcześniejszym ograniczeniu rozmiarów przedsięwzięcia²⁴ (por. R. Gawek, 1996; J. Goździewicz, 2001; P. Wróblewski, 2001). Dodatkowo w tym okresie udało się dobudować trzeci tor – najpierw na odcinku Gdynia Główna-Gdynia Chylonia, a następnie na odcinku Gdynia Chylonia-Rumia (J. Goździewicz, 2001).

Ostatnią większą inwestycją w zakresie rozbudowy infrastruktury była budowa przystanku Gdynia Cisowa. Przekazano go do eksploatacji 22 grudnia 1997 r. (J. Goździewicz, 2001). Natomiast w wyniku postępującego od lat 80-tych spadku przewozów na linii Gdańsk Główny-Gdańsk Nowy Port, który pogłębił się wraz z bankructwem w latach 90-tych wielu zakładów zlokalizowanych w jej sąsiedztwie, zmniejszeniu ulegała częstotliwość kursujących tą linią pociągów. Dodatkowo w 2002 r. Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zażądała aby przejazd przez początkowy fragment drogi krajowej nr 1 zlokalizowany ok. 100 m za przystankiem Gdańsk Brzeźno został zakwalifikowany do kategorii A. Ponieważ wiązało się to z obsługą przejazdu przez dróżnika i budową w tym celu odpowiedniej infrastruktury, od 15 grudnia 2002 r. pociągi kursowały wyłącz-

²³ Wcześniej planowany jako Gdańsk Bitwy Oliwskiej (P. Wróblewski, 2001).

²⁴ Przede wszystkim dotyczyło to zmniejszenia hali elektrowozowni. Pierwotnie miała ona posiadać 244 m długości i 143 m szerokości – tak by można było do niej wprowadzić 15 torów, z których każdy mógł przyjąć cały aglomeracyjny pociąg złożony z 3 ezt typu EN57, a więc o długości 194 m. Ostatecznie po budowie trwającej od 1981 r. w grudniu 1988 r. oddano do użytku halę o długości 243,6 m i szerokości 42,3 m co pozwoliło na wprowadzenie 4 torów z kanałami rewizyjnymi (R. Gawek, 1996; J. Goździewicz, 2001).

nie pomiędzy stacją Gdańsk Główny a przystankiem Gdańsk Brzeźno. Skutkiem tych działań był dalszy spadek zarówno przewozów, jak i częstotliwości pociągów. W efekcie dzień 24 czerwca 2005 r. był ostatnim, kiedy linia ta była obsługiwana przez pociągi kolei miejskiej (T. Paradowski, 2005).

Przyszłość kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej

Najbardziej zaawansowanym obecnie projektem rozbudowy kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej jest przedłużenie linii kolei miejskiej o ponad 2 km na południe od stacji Gdańsk Główny do planowanego przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście zlokalizowanego w sąsiedztwie al. Armii Krajowej²⁵. Plan zakłada poza wybudowaniem peronów kierunkowych na nowym przystanku oraz przedłużeniem do niego wydzielonych dla kolei miejskiej torów²⁶, także powstanie torów zwrotnych w rejonie przystanku i wiaduktu drogowego w ciągu ul. Trakt Św. Wojciecha. W efekcie po zrealizowaniu inwestycji będzie techniczna możliwość przedłużenia trasy wszystkich pociągów miejskich do nowego przystanku.

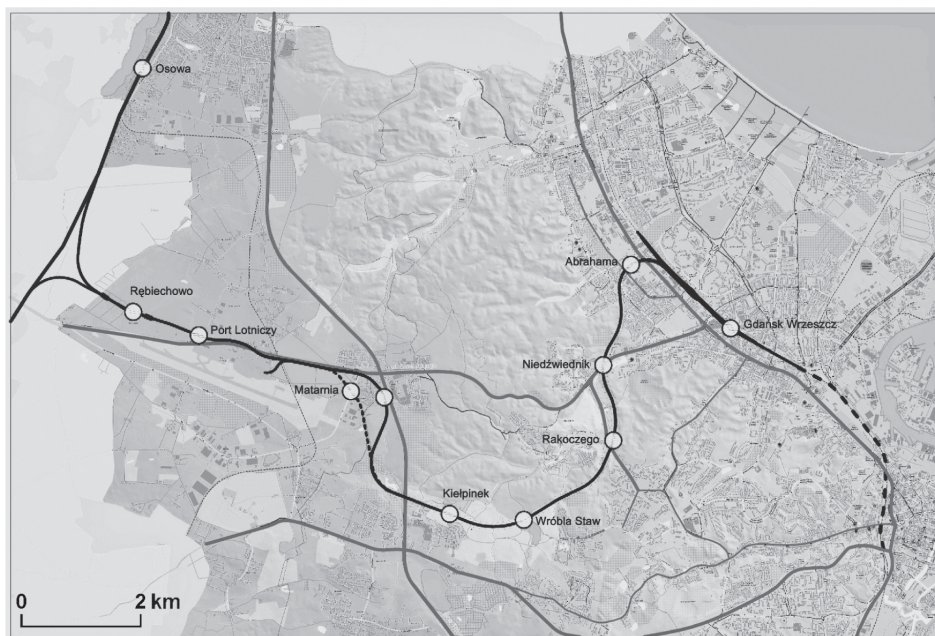
Powyższa inwestycja jest częścią projektu „Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście” wpisanego na listę podstawową projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko finansowanych z Funduszy Europejskich 2007-2013. Instytucją odpowiedzialną za realizację tego projektu jest PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. Zostało dla niej sporządzone studium wykonalności, a po rozstrzygnięciu przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej, w którym udział wzięło dziewięciu oferentów w dniu 7 października 2010 r. podpisano umowę na jej wykonanie z firmą Scott Wilson Sp. z o.o. Zobowiązała się ona wywiązać z zadania w ciągu 8 miesięcy. W efekcie prace budowlane będą mogły rozpocząć się nie wcześniej niż jesienią 2011 r.

Jedną z największych trudności w przedłużeniu linii kolei miejskiej na południe jest niewielka odległość pomiędzy zabytkowym budynkiem dworca Gdańsk Główny a torami dalekobieżnymi i peronami. Stąd studium wykonalności zakładało warianty, w których nowy odcinek byłby (1) jednotorowy, (2) jednotorowy w sąsiedztwie budynku dworca, a potem dwutorowy, (3) dwutorowy. Ostatecznie wybrano trzeci wariant – jednak jego realizacja będzie możliwa przy zmniejszeniu skrajni na newralgicznym odcinku (M. Tusk, 2010a).

²⁵ W latach 70-tych podczas budowy węzła Okopowa (obecnie pod nazwą węzeł Unii Europejskiej) wiadukt nad torami kolejowymi w ciągu al. Armii Krajowej został wykonany z uwzględnieniem pod nim przestrzeni na nowy przystanek kolei miejskiej. Posiada on także możliwość dobudowania klatek schodowych prowadzących na perony – i to zarówno z chodników, jak i przystanku tramwajowego, który jest na nim zlokalizowany.

²⁶ Są nimi tory nr 501 i 502.

Drugim projektem rozbudowy kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej jest budowa tzw. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W pierwszym etapie opiera się on na odbudowie początkowego fragmentu linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz-Stara Piła (ryc. 1). Ma przebiegać od stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz przez dzielnicę Strzyża, wschodni skraj osiedla Niedźwiednik, następnie Dolne Migowo, północny skraj osiedla Jasień, potem Kiełpinek, Matarnię²⁷, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Rębiechowo i dalej istniejącą linią tzw. magistrali węglowej przez Gdańsk Osowę, Gdynię Wielki Kack do Gdyni Głównej.



Ryc. 1. Planowany przebieg południowego fragmentu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Źródło: Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., www.pkm-sa.pl

Drugi etap inwestycji zakłada modernizację linii aktualnie użytkowanej wyłącznie w transporcie towarowym z Gdyni Chylonii przez Pogórze, Obłuże przedłużonej do planowanego Portu Lotniczego Gdynia-Kosako-

²⁷ Pod uwagę brane są tutaj dwa warianty przebiegu. Pierwotny: nieco dłuższy, z przystankiem przy trójmiejskiej obwodnicy naprzeciwko Parku Handlowego Matarnia, jest mniej prawdopodobny. Nowszy: (zaznaczony na ryc. 1. linią przerywaną) nieco krótszy, z przystankiem bliżej osiedla mieszkaniowego jest bardziej prawdopodobny. Wynika to z konieczności ominięcia zlokalizowanego przy ul. Agrarnej 2 zespołu dworsko-parkowego objętego ochroną konserwatorską, z którym koliduje wariant pierwotny oraz uniknięcie w nowszym wariantcie zbyt ostrych łuków, które ograniczyłyby prędkość pociągów na tym odcinku.

wo mającego powstać w oparciu o istniejące lotnisko wojskowe w Gdyni-Babich Dołach.

Za przeprowadzenie inwestycji odpowiedzialna jest spółka „Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.” powołana na mocy uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 31 maja 2010 r. Działania spółki ograniczają się do przygotowania realizacji pierwszego etapu inwestycji. Dotychczas wykonano prace studialne, natomiast trwają prace przygotowujące do przetargu na koncepcję linii. W ich ramach odbyto we wrześniu i październiku 2010 r. dziewięć spotkań informacyjnych z mieszkańcami. Zakłada się, że koncepcja linii będzie gotowa po około roku – czyli w pierwszym kwartale 2012 r. Następnie zostanie ogłoszony przetarg na wykonanie projektu i zrealizowanie inwestycji. Oddanie całej linii kolejowej objętej pierwszym etapem ma nastąpić w 2015 r.

Projekt pt. „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej” jest wpisany na listę podstawową projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko finansowanych z Funduszy Europejskich 2007-2013. Początkowo miał być dofinansowany kwotą ok. 300 mln zł przy szacowanym całkowitym koszcie przedsięwzięcia ok. 600 mln zł. Jednak w efekcie wyboru droższego wariantu obecny koszt inwestycji szacowany jest na blisko 900 mln zł. Ponieważ budżety samorządu województwa oraz Gdańska i Gdyni nie byłyby w stanie sprostować tak dużej inwestycji²⁸, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego podjęło w listopadzie 2010 r. decyzję o dofinansowaniu projektu ze środków unijnych w wysokości 85% kosztów. W tej kwestii zgodę musi wyrazić Komisja Europejska (M. Tusk, 2010b).

Pomorska Kolej Metropolitalna będzie posiadała przede wszystkim charakter wewnątrzmijski. Jej celem jest głównie poprawa obsługi komunikacyjnej peryferyjnych dzielnic Gdańska i Gdyni, a także zdecydowanie lepsze skomunikowanie Trójmiasta z Portem Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy, a w dalszej perspektywie z planowanym Portem Lotniczym Gdynia-Kosakowo. Jednak poprzez możliwość wprowadzenia na tę linię połączeń pomiędzy Gdańskiem a Kartuzami i Kościerzyną będzie także obsługiwała ruch o charakterze regionalnym (por. B. Szermer, 2008; M. Wołek, 2008).

Trzecim projektem rozbudowy kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej, najmniej zaawansowanym, jest ponowne uruchomienie ruchu pociągów kolei miejskiej na linii Gdańsk Główny-Gdańsk Nowy Port. Wykorzystanie tej linii w transporcie pasażerskim wewnątrz aglomeracji zakładano też podczas starań o organizację w Gdańsku części meczów Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012. Był to jeden z atutów używanych przez miasto w celu przekonania do wyboru kandydatury Gdańska. Jednak po

²⁸ Według założeń linia ma być dwutorowa i zelektryfikowana.

wskazaniu przez UEFA organizatorów mistrzostw urzędnicy miejscy podjęli decyzję o rezygnacji ze współfinansowania remontu linii kolejowej do Nowego Portu, zakładając, że obsługę stadionu zapewnią tramwaje na istniejącej linii wzdłuż ul. Marynarki Polskiej. Jednak UEFA w październiku 2010 r. zaleciła uruchomienie połączenia kolejowego do przystanku Gdańsk Kolonia oddalonego od stadionu o ok. 800 m. Koszt modernizacji tego odcinka to ok. 15 mln zł. Dodatkowo należy rozważyć czy nie jest zasadne wykonanie modernizacji większego fragmentu lub nawet całej linii, tak by inwestycja była należycie wykorzystana – lecz wtedy koszty znacznie by wzrosły (M. Jamroż, 2010a, 2010b; M. Jamroż, M. Tusk, 2010; M. Tusk, 2010c).

Dofinansowanie modernizacji linii kolejowej zapewniającej dojazd do stadionu PGE Arena w wysokości 75% kosztów zapewnił Zarząd Województwa. Pieniądze miałyby pochodzić z Regionalnego Programu Operacyjnego. W ramach realizowanych z niego projektów Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego ma kilkadziesiąt milionów oszczędności. Do tego dojść ma kwota nawet 50 mln euro, którą województwo otrzyma za sprawne wydawanie pieniędzy z UE (M. Jamroż, 2010c).

Podsumowanie

Kolej miejska w aglomeracji gdańskiej od wielu lat, mimo licznych planów, nie doczekała się rozbudowy. Dopiero w ostatnim czasie wyklarowały się trzy realne projekty, które mogą wkrótce zmienić ten stan rzeczy.

Wydaje się, że poza słabością finansową PKP oraz spółek wywodzących się z niej – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wpływ na dotychczasowy brak istotnych inwestycji w komunikację kolejową na terenie aglomeracji gdańskiej miało:

1. Niedostateczne docenianie przez samorządy roli, jaką może spełniać kolej miejska w komunikacji wewnątrz aglomeracji gdańskiej.
2. Brak środków finansowych na inwestycje w kolej miejską, które charakteryzują się dużą kapitałochłonnością.
3. Nieumiejętność podjęcia współpracy pomiędzy poszczególnymi samorządami lokalnymi.

W efekcie dotychczas zrealizowane projekty poprawiające obsługę ludności komunikacją zbiorową na terenie aglomeracji gdańskiej dotyczyły przede wszystkim komunikacji autobusowej. Ponadto w Gdańsku poczyniono istotne inwestycje w zakresie komunikacji tramwajowej, a w Gdyni w komunikacji trolejbusowej. Poprawiły one w pewnej mierze obsługę ludności podróżującej w granicach poszczególnych miast aglomeracji, ale na poprawę obsługi ludności podróżującej pomiędzy miastami aglomeracji wpłynęły nieznacznie.

Obecnie wydaje się, że samorzady zaczynają powoli doceniać rolę, jaką może spełniać kolej miejska w komunikacji wewnątrz aglomeracji gdańskiej. W większym stopniu dotyczy to samorządu wojewódzkiego niż samorządów lokalnych, ale także ze strony tych ostatnich częstsze są sygnały świadczące o zachodzącej przemianie w dotychczasowym podejściu.

Obecnie samorzady mogą pozyskiwać duże środki finansowe na inwestycje w kolej miejską z funduszy UE. Co prawda muszą one pokryć część kosztów z własnych budżetów, jednak wsparcie możliwe do uzyskania z zewnątrz jest znaczące.

Kwestią, która wydaje się najwolniej ulegać zmianie, jest nieumiejętność podjęcia współpracy pomiędzy poszczególnymi samorządami lokalnymi. Jest tak mimo tego, że mieszkańcy aglomeracji gdańskiej wyraźnie wskazują, jakie jest ich stanowisko w tym zakresie.

Spis literatury:

- Cieślak E., Biernat Cz., 1994, *Dzieje Gdańska*, Fundacja Rewaloryzacji Zabytków Gdańska, Gdańsk.
- Dargacz J., Hałagida I., 2007, *Historia Sopotu – kalendarium*, Urząd Miasta Sopotu, www.sopot.pl
- Dobrzycki B., 1928, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, *Inżynier Kolejowy*, rok V, nr 11(51), s. 348–373.
- Gawek R., 1996, *Utracona szansa (1979–1989)* [w:] R. Gawek i inni, *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk, s. 131–160.
- Gintyło W., 1952, *Elektryfikacja linii Pruszcz-Wejherowo*, *Przegląd Kolejowy*, rok IV, nr 2, s. 66–68.
- Goździewicz J., 2001, *Szybka Kolej Miejska w Trójmieście 1976–2001*, *Świat Kolei*, nr 3, s. 13–14.
- Gruszkowski W., Tyszecki A. (red.), 1984, *Studium kształtowania rozwoju Gdyni Zachód jako nowej jednostki strukturalnej aglomeracji gdańskiej*, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Gdańsk.
- Jamroż M., 2010a, *15 milionów do stadionu*, *Gazeta Wyborcza Trójmiasto*, 18 października 2010 r., s. 1.
- Jamroż M., 2010b, *Kibice są najważniejsi*, *Gazeta Wyborcza Trójmiasto*, 20 października 2010 r., s. 1.
- Jamroż M., 2010c, *Jest duża kasa na SKM do stadionu w Letnicy*, *Gazeta Wyborcza Trójmiasto*, 22 października 2010 r., s. 3.
- Jamroż M., Tusk M., 2010, *Bez pociągu na Arenę ani rusz*, *Gazeta Wyborcza Trójmiasto*, 20 października 2010 r., s. 2.
- Jegorow A., 1992, *140 lat temu dotarła do Gdańska kolej*, *Jantarowe Szlaki*, nr 4(226), s. 21–22.

- Jerczyński M., 2001, Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda, *Świat Kolei*, nr 7, s. 18–25.
- Kalembka S., 1976, Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego 1850–1975 [w:] K. Wajda (red.) *Dzieje Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy 1851–1975*, Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Bydgoszcz, s. 9–30.
- Koziarski S. M., 1993a, Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918, Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- Koziarski S. M., 1993b, Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992, Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- Krawczyk S., 1975, Transport kolejowy w obsłudze aglomeracji gdańskiej [w:] *Transport w dużych aglomeracjach miejskich*, Polska Akademia Nauk, Wydział IV – Nauk Technicznych, Komitet Transportu, Warszawa, s. 171–195.
- Kremplewski E., 1996, Okres lat 1945–1970 [w:] R. Gawek i inni, 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk, s. 97–129.
- Kuczborski S., 1963, 25 lat elektryfikacji PKP, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Kuczborski S., Wasilewicz W., 1989a, Powojenny rozruch elektryfikacji PKP (lata 1945–1952) [w:] F. Frontczak, S. Kuczborski, K. Kuligowski, J. Skoniecki, W. Wasilewicz, 50 lat elektryfikacji PKP, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, s. 95–116.
- Kuczborski S., Wasilewicz W., 1989b, Pierwszy etap wielkiej elektryfikacji PKP (lata 1952–1962) [w:] F. Frontczak, S. Kuczborski, K. Kuligowski, J. Skoniecki, W. Wasilewicz, 50 lat elektryfikacji PKP, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, s. 117–145.
- Kuczborski S., Wasilewicz W., 1989c, Zmienne tempo elektryfikacji (lata 1962–1982) [w:] F. Frontczak, S. Kuczborski, K. Kuligowski, J. Skoniecki, W. Wasilewicz, 50 lat elektryfikacji PKP, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, s. 146–174.
- Labudda K., 2004, Dzieje kolei w Rumi, *Świat Kolei*, nr 10, s. 22–31.
- Labudda K., 2007, Projekt kolei Gdynia-Wiczlino, *Świat Kolei*, nr 4, s. 24–27.
- Labudda K., Fey G., Lewiński L., 2003, Stacja Gdańsk Oliwa, *Świat Kolei*, nr 10, s. 43.
- Lewiński L., 1999, W 15 minut do Kartuz, *30 Dni*, nr 7(9), s. 68–71.
- Lewiński L., 2001, Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, *Świat Kolei*, nr 2, s. 18–21.
- Lewiński L., 2002, Tczewski węzeł kolejowy, *Świat Kolei*, nr 7, s. 10–13.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, Rozwój sieci kolejowej w Polsce, *Kolejowa Oficyna Wydawnicza*, Warszawa.

- Lorek Z., 1998, Dworce kolejowe dawnego Gdańska, Jantarowe Szlaki, nr 4(250), s. 28–31.
- Mamuszka F., 1975, Sopot. Szkice z dziejów, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Gdańsk.
- Massel A., 1998, Kolej w Gdańsku, Świat Kolei, nr 5, s. 10–17, 47.
- Michałowski L., Tobis T., 2010, Sopot. Od elitarnego uzdrowiska do kurortu dla mas, *Studia Socjologiczne*, nr 3/2010 (198), s. 163–178.
- Muszczyński L., 2006, Miasto kolejarzy. Historia tczewskiego węzła kolejowego – czasy dawne i najdawniejsze, *Koleje Małe i Duże*, nr 1(22), s. 26–37.
- Niedzielski M., 1972, Perspektywy rozwoju szybkiej kolei miejskiej na przykładzie aglomeracji gdańskiej [w:] Narada pt. nowe technologie transportu kolejowego w PRL, maszynopis powielony, Biuro Projektów Kolejowych w Gdańsku, Koło Zakładowe SITK przy BPK Gdańsk, Gdynia.
- Paradowski T., 2005, Ostatni pociąg do Brzeźna, *Świat Kolei*, nr 9, s. 12–13.
- Pawłowski J., 1996, Początki 1851–1920 [w:] R. Gawek i inni, 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk, s. 13–35.
- Piskozub A., 1979, Komunikacja [w:] B. Augustowski (red.) Pojezierze Kaszubskie, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo, Gdańsk, s. 529–563.
- Pokropiński B., 2006, Normalnotorowy tabor elektryczny PKP [w:] S. Plewako i inni, Elektryfikacja PKP na przełomie wieków XX i XXI, Z. P. Poligrafia, Warszawa, s. 67–135.
- Raś T., 1974, Rozwój transportu kolejowego zespołu portowo-miejskiego Gdańsk-Gdynia [w:] J. Moniak (red.) Studium geograficzno-przyrodnicze i ekonomiczne województwa gdańskiego, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk, s. 389–409.
- Rejment J., 1960, Trakcja elektryczna na Wybrzeżu, *Przegląd Kolejowy*, rok XII, nr 8, s. 294–299.
- Romanow A., 1998a, Rozwój przestrzenny i demograficzny. Obraz demograficzny miasta [w:] E. Cieślak (red.) Historia Gdańska, t. IV/1, Wydawnictwo Lex, Sopot, s. 18–22.
- Romanow A., 1998b, Rozwój przestrzenny Gdańska. Sytuacja demograficzna Gdańska w latach 1871–1920 [w:] E. Cieślak (red.) Historia Gdańska, t. IV/1, Wydawnictwo Lex, Sopot, s. 267–282.
- Rozenkranz E., 1974, Rozwój turystyki i uzdrowisk [w:] J. Moniak (red.) Studium geograficzno-przyrodnicze i ekonomiczne województwa gdańskiego, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk, s. 471–485.
- Sagan I., Palmowski T., 1987, Rozwój sieci kolejowej na zapleczu aglomeracji gdańskiej w ujęciu grafowym, *Zeszyty Naukowe Wydziału*

- Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego. Geografia, nr 16, s. 35–46.
- Solecka M., 2006, Z dziejów ulicy Mickiewicza, Informator Pelpliński, nr 8(181), s. 15, 17.
 - Stanielewicz J., 1998, Stagnacja w handlu i żegludze [w:] E. Cieślak (red.) Historia Gdańska, t. IV/1, Wydawnictwo Lex, Sopot, s. 82–145.
 - Stankiewicz J., Szermer B., 1959, Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia, Arkady, Warszawa.
 - Szermer B., 2008, Dawna kolej brętowska i możliwości jej wykorzystania, Pomerania, nr 6 (410), s. 16–19.
 - Taylor Z., 2003, Zamknięcia dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych w Polsce i ich społeczne konsekwencje, Przegląd Geograficzny, t. 75, z. 3, s. 351–383.
 - Taylor Z., 2004, Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną na ziemiach polskich, 1944–1948, Przegląd Geograficzny, t. 76, z. 2, s. 143–168.
 - Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa.
 - Terczyński P., 2001, 50 lat SKM, Świat Kolei, nr 3, s. 15–19.
 - Terczyński P., 2007, Atlas lokomotyw, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań.
 - Tyszko Z., 2006, Kalendarium. Rozwój elektryfikacji kolei [w:] S. Plewako i inni, Elektryfikacja PKP na przełomie wieków XX i XXI, Z. P. Poligrafia, Warszawa, s. 138–147.
 - Tusk M., 2010a, SKM-ką do centrum, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 20 lipca 2010 r., s. 3.
 - Tusk M., 2010b, SKM na lotnisko, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 18 listopada 2010 r., s. 1.
 - Tusk M., 2010c, SKM na stadion, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 21 października 2010 r., s. 1.
 - Włodarczyk E., 1998, Sytuacja Gdańska w Cesarstwie Niemieckim [w:] E. Cieślak (red.) Historia Gdańska, t. IV/1, Wydawnictwo Lex, Sopot, s. 283–302.
 - Wołek M., 2008, Kolej Metropolitalna: krok w kierunku integracji Pomorza, Pomerania, nr 3 (407), s. 3–6.
 - Wróblewski P., 2001, Historia i dzień dzisiejszy Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, www.skm.pkp.pl

Jędrzej Gadziński

Zastosowanie technik geoinformacyjnych do wyznaczania dostępności komunikacyjnej przestrzeni - przykład Tczewa

Wstęp

Zagadnienie dostępności przestrzeni miejskiej, a w szczególności określonych miejsc czy obiektów w niej zlokalizowanych, jest jednym z istotniejszych problemów przed jakimi stają dziś osoby zarządzające obszarami zurbanizowanymi. Dostęp do ośrodków zdrowia, szkół, infrastruktury transportowej to tylko kilka najczęściej podejmowanych kwestii.

Rosnące zainteresowaniem problematyką dostępności przestrzeni sprawia, że głównym problemem staje się pomiar jej poziomu w określonych warunkach i sytuacjach. W polskiej literaturze zajmującej się zagadnieniami z zakresu urbanistyki, transportu, czy socjologii miast kwestia ta występuje sporadycznie. Znacznie szerzej metody pomiaru dostępności omawiane są za to w literaturze zagranicznej (z nowszych publikacji R. P. Juliao, 1998; Ch. Bhut i inni, 2000; W. Loose, 2001; A. El-Geneidy, D. Levinson, 2006; P. Halls, 2008; T. Liman, 2008). Bardzo często opierają się one na technikach geoinformacyjnych, które dają badaczom spore możliwości i szeroką gamę zastosowań w tym zakresie oraz znacznie skracają etapy analiz matematycznych i graficznej prezentacji wyników (więcej M. Kennedy, 2009).

W niniejszym opracowaniu zaprezentowana została propozycja metodyki pomiaru dostępności w oparciu o techniki geoinformacyjne. Za obszar badań posłużyła gmina miejska Tczew oraz gminy położone w jej najbliższym sąsiedztwie. Wyznaczono poziom dostępności najistotniejszych elementów infrastruktury o znaczeniu regionalnym, dzięki której mieszkańcy mogą podróżować do innych miast w województwie pomorskim i w Polsce. Na bazie tych analiz określono atrakcyjność transportową poszczególnych obszarów miasta i okolic z perspektywy regionu.

Pojęcie dostępności

Pojęcie dostępności w naukach społecznych nie jest w literaturze rozumiane jednoznacznie. Najczęściej przyjmuje się, że dostępność określa łatwość

osiągnięcia czy dotarcia do pewnego celu. T. Litman (2008, s. 3) określa dostępność komunikacyjną jako „łatwość dotarcia do określonych dóbr, usług, działalności i miejsc”, która jest „celem niemalże każdego rodzaju aktywności transportowej”. Przedstawia też cztery główne postulaty, od których powinno rozpoczynać się wszystkie analizy dotyczące zagadnień związanych z dostępnością w transporcie:

1. Podróże powinny być analizowane od drzwi do drzwi (door-to-door), czyli od miejsca startu do miejsca przeznaczenia – należy więc wziąć pod uwagę także etap dotarcia do środka transportowego i po odbytym przejeździe etap osiągnięcia punktu docelowego.
2. Wskaźniki dostępności powinny odzwierciedlać nie tylko czas podróży, ale i inne jej aspekty.
3. Dystans podróży powinien być mierzony w odniesieniu do istniejącej sieci połączeń (a nie za pomocą linii prostej łączącej punkt początkowy i końcowy).
4. Analizy dostępności powinny uwzględniać nie tylko koszty jednostkowego przejazdu, ale także koszty dodatkowe wynikające na przykład z opłat za parking, ubezpieczenia pojazdu, jego naprawy itd.

Korzystając między innymi z powyższych założeń można określić różne kategorie pojęcia dostępność. Najczęściej pojawiającą się w literaturze jest dostępność czasowa mierzona czasem dotarcia do obiektu, miejsca, obszaru. Wyodrębnić można również dostępność przestrzenną, czyli łatwość pokonania danej trasy (nachylenie, przeszkody terenowe), a także dostępność ekonomiczną związaną z koniecznością poniesienia pewnych kosztów (cena biletu, paliwa itd.). W przypadku osób niepełnosprawnych i starszych istotna jest także dostępność techniczna pojazdów (wysoka lub niska podłoga w pojazdach, szerokość drzwi), a w transporcie publicznym, powietrznym czy morskim także prawna – ograniczenia w przewozach rowerów, ponadwymiarowych bagaży, zwierząt.

Dostępność danego miejsca może w dużej mierze stanowić o jego atrakcyjności. Dlatego wszelkie analizy dotyczące dostępności w transporcie są bardzo istotne dla takich problemów jak lokalizacja określonych rodzajów działalności gospodarczej, podział funkcjonalny terenu czy choćby przebieg linii komunikacji zbiorowej.

Specyfika obszaru badań

Gmina miejska Tczew położona w centralnej części województwa pomorskiego nad Wisłą. O jej wyborze jako obszaru badań zadecydowała przede wszystkim jej ciekawa sytuacja transportowa. W bezpośredniej bliskości miasta zlokalizowana jest odcinek autostrady A1, która ma docelowo połączyć północ i południe Polski. Daje to gminie znaczne szanse na szybki rozwój w przyszłości. Dużym plusem miasta jest także bliskość silnego

ośrodka gospodarczego – Gdańska – oddalonego o ok. 30 kilometrów, a także dobry dojazd do niego (trasę do Gdańska można pokonać drogą krajową nr 1 a także autostradą).

Przez ośrodek lub w jego bezpośredniej bliskości przebiegają dwie drogi krajowe (1 i 22) oraz dwie wojewódzkie (224 i 230). Dodatkowo standardowo do mniejszych miejscowości dojazd zapewne gęsta sieć dróg powiatowych i gminnych. Te ostatnie charakteryzuje bardzo często słaby stan nawierzchni i w rezultacie niskie średnie prędkości przejazdu.

Dodatkowo Tczew jest istotnym w regionie węzłem kolejowym. Przebiega tędy między innymi linia Warszawa – Gdańsk. Dworzec kolejowy zlokalizowany jest w centralnej części miasta co daje mieszkańcom możliwość łatwego dotarcia do niego.

Gmina posiada także rozbudowany system miejskiej komunikacji autobusowej. Przewoźnik – spółka Veolia Transport – wozi mieszkańców na dziesięciu liniach dziennych i jednej nocnej po obszarze miasta i pobliskich miejscowości. Dodatkowo istnieje jedna linia łącząca bezpośrednio Tczew z Gdańskiem. Między gminą a Gdańskiem i innymi większymi miastami w regionie kursują również autobusy PKS. Dworzec autobusowy znajduje się w ścisłym centrum miasta.

Mieszkańcy chcący podróżować do innych miejscowości w regionie i kraju mają w efekcie duży wybór środków transportu (samochód, kolej, PKS). Kluczowym problemem transportowym z lokalnej perspektywy jest więc dostępność punktów, z których mogą dalej kontynuować swą podróż (dostępność infrastruktury transportowej o regionalnym znaczeniu – np. dworca, węzła autostradowego).

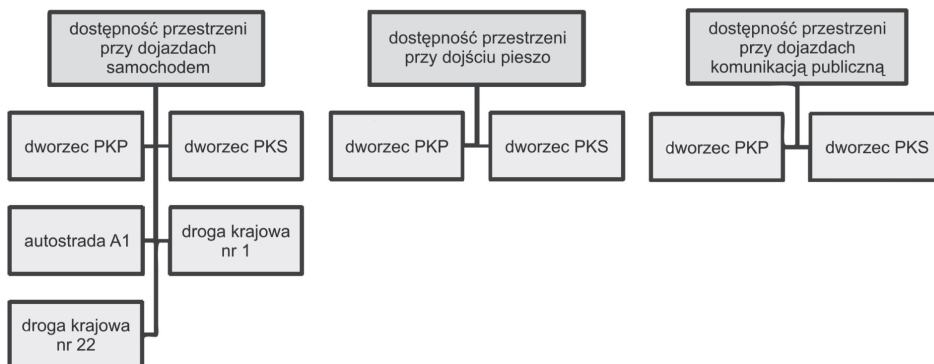
Metodyka pomiaru dostępności przestrzeni

Dostępność przestrzeni miejskiej w zaprezentowanym badaniu wyrażana została w ujęciu czasowym – im mniejszy czas potrzebny na dotarcie do jakiegoś punktu tym większa jego dostępność. Pominięto wszystkie inne aspekty dostępności ze względu na trudności związane z ich pomiarem.

Czas dojazdu do danego miejsca różni się w zależności od wykorzystywanego środka transportu. Można zakładać, że najkrócej w warunkach polskich podróżuje się samochodem, a najwięcej czasu zajmują podróże piesze. W badaniu wzięto pod uwagę możliwość dojazdu do określonych celów za pomocą samochodu lub komunikacji publicznej, a także piesze dojście na niewielkie odległości. Pominięto ruch rowerowy ze względu na ciągle jeszcze niewielkie znaczenie tego środka transportu w przestrzeni miejskiej.

Z uwagi na to, że celem głównym niniejszego opracowania jest określenie atrakcyjności transportowej obszarów miasta Tczewa i pobliskich gmin, jako cele podróży przyjęto punkty i obszary o kluczowym znaczeniu

dla transportu regionalnego (ryc. 1). W przypadku dojazdów samochodem za takie miejsca uznano dworce PKS i PKP, węzeł autostradowy, odcinki dróg krajowych nr 1 i 22. Przy dojazdach komunikacją publiczną i dojściach pieszo najistotniejsze okazały się oba dworce.



Ryc. 1. Wybrane elementy infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadlokalnym

Źródło: opracowanie własne.

Niestety w warunkach polskich (poza kilkoma wyjątkami) dane dotyczące średnich prędkości uzyskiwanych przez pojazdy na poszczególnych odcinkach dróg nie są dostępne. W związku z tym kluczowe do dalszych analiz było przyjęcie pewnych średnich prędkości, którymi poruszają się pojazdy i osoby piesze. W przypadku samochodów wziąć pod uwagę należało obecne na drogach ograniczenia prędkości oraz kategorię i jakość nawierzchni dróg. W efekcie pewnego uogólnienia wyodrębniono cztery klasy dróg, po których pojazdy poruszają się z różną prędkością (tabl. 1.).

Duże problemy sprawiło wyznaczenie średniej prędkości poruszania się autobusów. Rozkłady jazdy mimo, że pomocne mogą być obarczone sporym błędem, w szczególności w godzinach wzmożonego ruchu na drogach. Ostatecznie przyjęto wartość 20 km/h, choć należy do tej wielkości podchodzić z pewną ostrożnością.

Prędkość ruchu pieszego przyjęto na 5 km/h. Jest to wartość najczęściej przyjmowana w literaturze (por. R. Bahannon, 1997), choć należy zaznaczyć, że pewne grupy społeczne np. osoby starsze, niepełnosprawne, małe dzieci chodzą najczęściej dużo wolniej (por. P. Barham i inni, 1994; N. Tyler, 2002). Dodatkowo osoba piesza bardzo rzadko może poruszać się do obranego celu w linii prostej. Szczególnie na obszarach zurbanizowanych jej trasę silnie determinuje istniejąca siatka zabudowy oraz układ ulic, ścieżek, chodników, przejść dla pieszych itd. Badania empiryczne przeprowadzone w różnych ośrodkach miejskich (W. Loose, 2001; N. Tyler, 2002; J. Gadziński, M. Beim, 2009) pokazują, że takie wydłużenie dro-

Tabl. 1. Średnie prędkości dla różnych rodzajów ruchu zastosowane w opracowaniu

Rodzaj ruchu		Prędkość	Zasięg
Samochodowy	A	90 km/h	Drogi krajowe nr 1 i 22, drogi wojewódzkie nr 224 i 230,
	B	70 km/h	Drogi powiatowe i gminne o dobrej nawierzchni
	C	50 km/h	Drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe na obszarach zabudowanych
	D	30 km/h	Drogi nieutwardzone, o słabej nawierzchni, na obszarach zabudowanych drogi niższych kategorii (L, D), głównie na obszarach osiedli mieszkaniowych, a także drogi wewnętrzne
Autobusowy		20 km/h	10 linii autobusowych dziennych (przewoźnik Veolia Transport Sp. z o.o.)
Pieszy		5 km/h	Cały analizowany obszar

Źródło: opracowanie własne.

gi wynosi zwykle około 125% odległości mierzonej linią prostą. W efekcie osoba poruszająca się z prędkością 5 km/h w przestrzeni miejskiej, w rzeczywistości zbliża się do obranego celu jedynie z prędkością 4 km/h.

Właściwa analiza dostępności polegała w przeprowadzonym badaniu na wykorzystaniu własności obrazów rastrowych. Jak wiadomo raster to zbiór małych kwadratów – pikseli, którym oprócz współrzędnych lokalizacyjnych (x i y), można przypisać także pewną wartość z (cechę – kolor). W środowisku GIS obrazowi takiemu można nadać również współrzędne geograficzne. W efekcie nakładając obraz rastrowy na analizowany obszar badań, otrzymujemy siatkę kwadratów, którym możemy przypisać określone wartości (por. R. P. Juliao, 1998).

W niniejszej analizie za podstawę przyjęto piksele o boku 50 metrów. Przypisano im wartości prędkości z tablicy 1 w zależności od analizowanego rodzaju ruchu i lokalizacji. W przypadku analiz ruchu samochodowego pikselom nałożonym na linie dróg przyznano wartości 30, 50, 70 lub 90 (w zależności od rodzaju drogi – tablica 1), natomiast tym poza drogami – wartość 4 (możliwość pieszego dojścia do zaparkowanego przy drodze pojazdu). Dla analiz pieszego dojścia do dworców piksele pokrywające się z drogami otrzymały wartość 5, natomiast wszystkie inne – wartość 4. Natomiast w badaniu dojazdów komunikacją publiczną założono najpierw konieczność dojścia do jednego z przystanków, a dopiero następnie dojazdu do określonego celu. W efekcie konieczne było zsumowanie czasów pieszego przejścia do przystanków (z prędkością 4 km/h poza drogami i 5 km/h na drogach) oraz czasów przejazdu autobusem.

Kolejnym etapem było przeliczenie wartości wyrażonych w km/h na wartości czasowe. Zastosowano do tego proste przeliczenie wg wzoru:

$$Tp[\text{min}] = \frac{R[m] * 60}{v \left[\frac{\text{km}}{\text{h}} \right] * 1000}$$

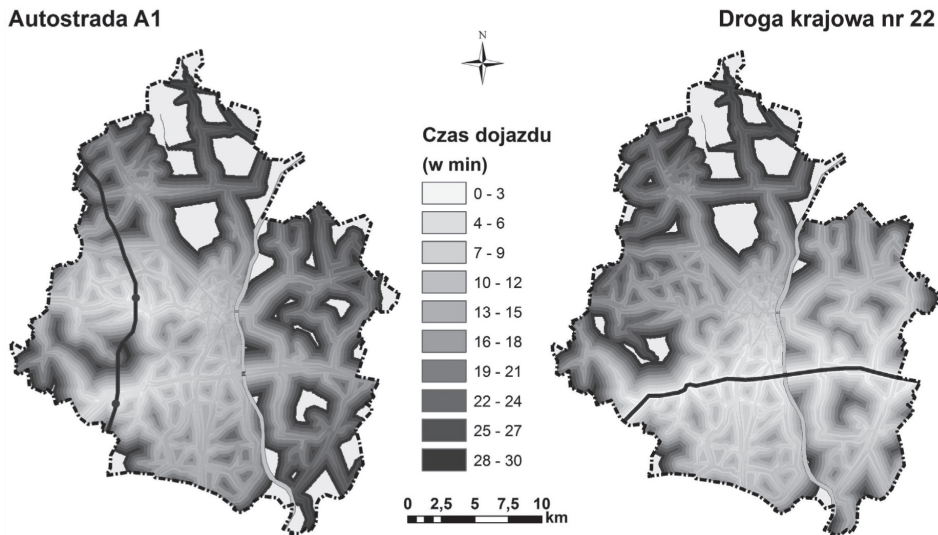
gdzie Tp to czas potrzebny na przejazd przez piksel, R to rozmiar piksela (50 metrów), a V prędkość przejazdu/przejścia przez piksel. W efekcie otrzymano rastry z przypisanymi pikselom wartościami czasowymi wyrażonymi w minutach.

Kolejnym etapem była budowa rastra, który prezentuje odległości do wybranych obiektów. Są to jednak odległości nie euklidesowe, ale czasowe obliczone na podstawie rastra z wartościami czasowymi. Program sumuje kolejne wartości pikseli w ramach oddalania się od analizowanego obiektu (wybierając minimalne wartości). W efekcie uzyskujemy obraz w którym piksele na obszarach najbardziej dostępnych mają najniższe wartości (wyrażone w minutach). Natomiast im mniejsza dostępność tym pikselom przypisana jest wyższa wartość. Na koniec pozostaje jeszcze poszczególnym przedziałom wartości przypisać określone kolory i w ten sposób uzyskany zostaje graficzny obraz dostępności przestrzeni.

Dojazdy samochodem

W efekcie przeprowadzenia opisanej powyżej procedury, w analizach dotyczących dojazdów samochodem do wybranych obiektów transportowych o znaczeniu regionalnym, uzyskano cztery mapy dostępności. Z uwagi na to, że dworce PKS i PKP są zlokalizowane są w odległości ok. 350 metrów od siebie zrezygnowano z osobnej prezentacji dostępu do nich. W przypadku analizy dojazdu do autostrady przyjęto, że dostęp do niej uzyskać można jedynie na węzłach autostradowych. Na analizowanym obszarze znajdują się dwa takie obiekty – w pobliżu przecięć autostrady z drogą krajową numer 22 oraz z drogą wojewódzką nr 224.

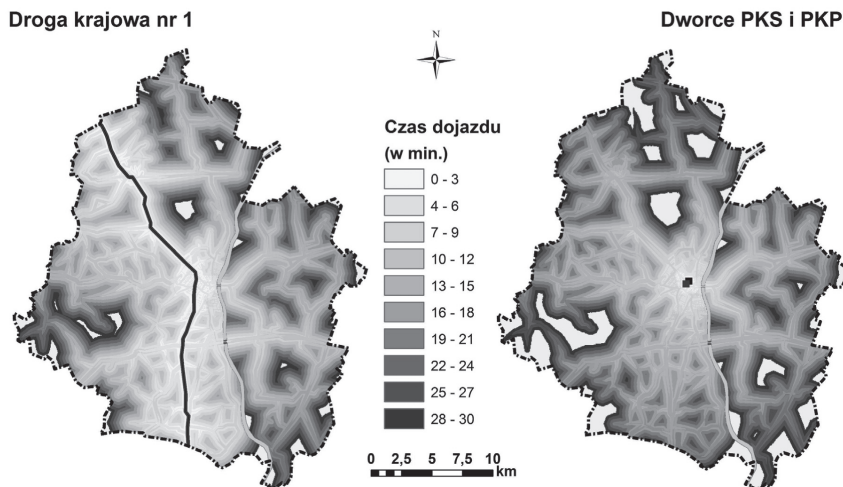
Na podstawie uzyskanego obrazu graficznego dostępności (ryc. 2. i 3.) wysnuć można szereg wniosków. Wszystkie analizowane elementy infrastruktury o znaczeniu regionalnym są stosunkowo łatwo dostępne z obszaru miasta Tczewa. Mieszkańcy tego ośrodka potrzebują jedynie kilku minut by dostać się samochodem do dworców PKS i PKP oraz drogi krajowej nr 1, głównie ze względu na to, że obiekty te położone są bezpośrednio na terenie tej gminy. Dotarcie do drogi krajowej nr 22, a także autostrady A1 zajmuje jedynie kilka minut więcej. Świadczy to o stosunkowo dobrze rozwiniętej siatce ulic w gminie, zapewniającej możliwość szybkiego dojazdu do wybranego celu.



Ryc. 2. Dostępność czasowa infrastruktury o znaczeniu regionalnym – autostrady A1 oraz drogi krajowej nr 22 (przy dojazdach samochodem)

Źródło: opracowanie własne.

Najbardziej dostępnym obiektem transportowym z analizowanych jest droga krajowa nr 1 przecinająca badany obszar z północy na południe.



Ryc. 3. Dostępność czasowa infrastruktury o znaczeniu regionalnym – drogi krajowej nr 1 oraz dworców PKP i PKS (przy dojazdach samochodem)

Źródło: opracowanie własne.

Dojazd do niej zapewnia wiele dróg niższych rzędów. Najtrudniej natomiast dostać się do dworców zlokalizowanych w centrum Tczewa. Mieszkańcy najdalej położonych obszarów by tam się dostać samochodem potrzebują ponad 20 minut.

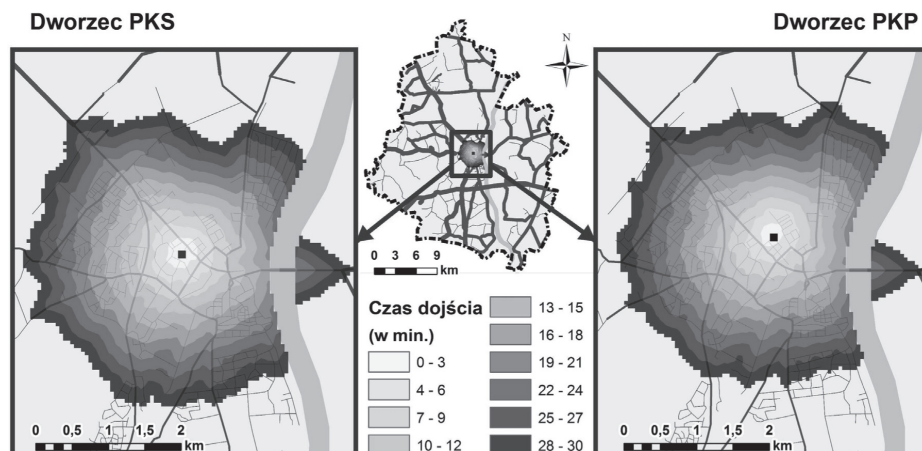
Wyraźnie widoczna jest także rola Wisły jako pewnej bariery. Jako, że na analizowanym obszarze znajdują się jedynie dwa mosty umożliwiające przekroczenie rzeki, obszary położone po wschodniej jej stronie są słabiej dostępne dla infrastruktury położonej na zachodzie. Szczególnie widoczne jest to w analizach dotyczących dojazdu do węzłów autostradowych, a także do drogi krajowej nr 1.

Mieszkańcom Tczewa, którzy chcą dojechać do Gdańska lub innego dalej położonego miejsca samochodem, łatwiej dostać się do drogi krajowej nr 1 niż do autostrady. Jednak należy pamiętać, że o wyborze drogi dojazdowej nie decyduje jedynie jej czasowa dostępność. Istotniejsze mogą czasem okazać się aktualne warunki drogowe np. tworzące się zatory, zły stan nawierzchni, ale też możliwość rozwinięcia większych prędkości ruchu na autostradzie. Dodatkowym czynnikiem są również obciążenia ekonomiczne, które zmuszeni są ponosić korzystający z płatnej autostrady kierowcy. W efekcie problem czasowego dostępu do regionalnej infrastruktury transportowej jest tylko jednym z elementów, które decydują o ostatecznym wyborze trasy przez podróżujących.

Dojścia piesze

Graficzne obrazy dostępności czasowej uzyskane dla dojścia pieszego do dworców PKS i PKP prezentują się bardzo podobnie do siebie. Półgodzinne zasięgi obejmują znaczny obszar miasta Tczewa. Oczywiście należy mieć świadomość, że niewiele osób zdecyduje się na trzydziestominutowy spacer, często z bagażem. W badaniach dotyczących dostępu do przystanków komunikacji publicznej przyjmuje się różne odległości graniczne, z których pasażerowie są skłonni dochodzić pieszo. Przykładowo W. Loose (2001) zakłada, że dla stacji kolei regionalnej dystans ten wynosi 500 metrów, a Ch. Gent i G. Symonds (2005) oceniają go na 960 metrów.

Na rycinie 4. wyraźnie widoczne jest ograniczenie zasięgu od strony rzeki. Na jej wschodni brzeg dostać się można jednym mostem, co wydłuża znacznie podróż. Nieregularności w kształcie zasięgu na pozostałym obszarze wynikają z układu siatki ulic i przyjęcia różnych prędkości poruszania się po drogach i poza nimi.



Ryc. 4. Dostępność czasowa dworców PKS i PKP przy dojściu pieszo

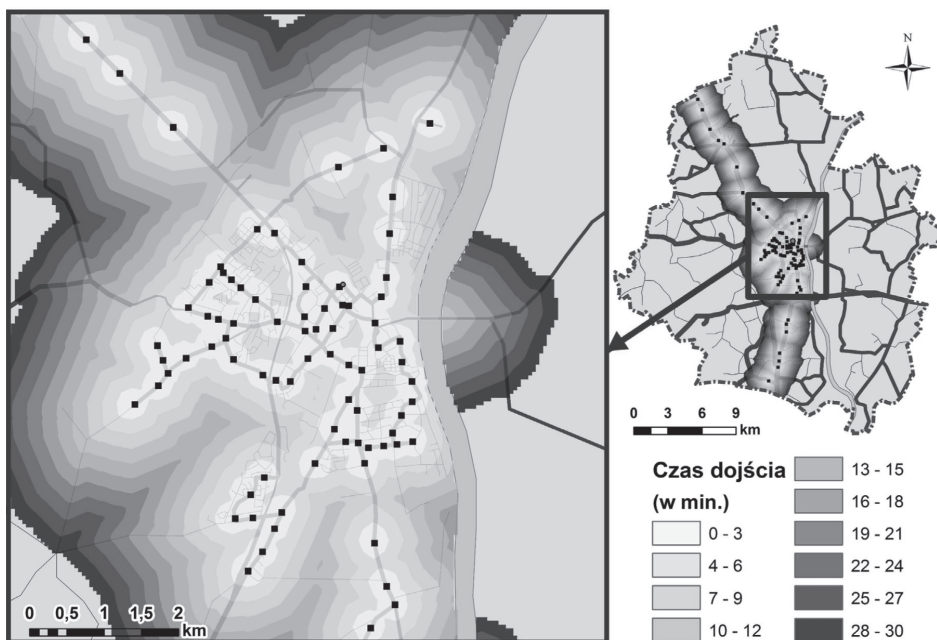
Źródło: opracowanie własne.

Dojazdy komunikacją publiczną

Nieco bardziej skomplikowane jest zastosowanie omówionej w opracowaniu metody do oszacowania czasu dojazdu do wybranego celu za pomocą autobusowej komunikacji publicznej. Wynika to ze specyfiki samej podróży tym środkiem transportu – pasażerowie muszą najpierw dotrzeć do przystanku, poczekać na przyjazd pojazdu i dopiero potem następuje przejazd z góry ustaloną trasą (por. J. Gadziński, M. Beim, 2010). Bywa także, że potrzebne są przesiadki na inne linie by dotrzeć do celu.

W efekcie zastosowano w tym przypadku nieco inną procedurę określenia dostępności. Pierwszym etapem było wyznaczenie czasów dojścia do przystanków zlokalizowanych na badanym obszarze (za pomocą zaproponowanej w opracowaniu metody). Zastosowano tu, podobnie jak w przypadku analizy pieszych dojazdów do dworców, zróżnicowane prędkości poruszania się (5 km/h na drogach i 4 km/h poza nimi). Jak można zaobserwować na rycinie 5, duża część obszaru miasta Tczewa jest pokryta przystankami autobusowymi. Natomiast poza miastem przystanki znajdują się jedynie na trasie prowadzącej do Gdańska (na północy obszaru) oraz na trasie do wsi Subkowy (na południu).

Następnie dla każdego z przystanków obliczono czas dojazdu do punktu docelowego – dworca PKS i dworca PKP. Dla uproszczenia przyjęto średnią prędkość podróży na poziomie 20 km/h. Każdemu z przystanków przyporządkowano także najbliższe mu obszary, wyznaczając w ten sposób tzw. poligony Thiessena. Otrzymanym jednostkom przypisano takie same wartości czasowe jak położonym w ich centralnym punkcie przystankom. Założono w ten sposób, że priorytetem dla pasażera jest dotarcie



Ryc. 5. Czas dojścia do przystanków komunikacji publicznej

Źródło: opracowanie własne.

do najbliższego położonego przystanku, a niekoniecznie przystanku, z którego najszybciej można dotrzeć do celu.

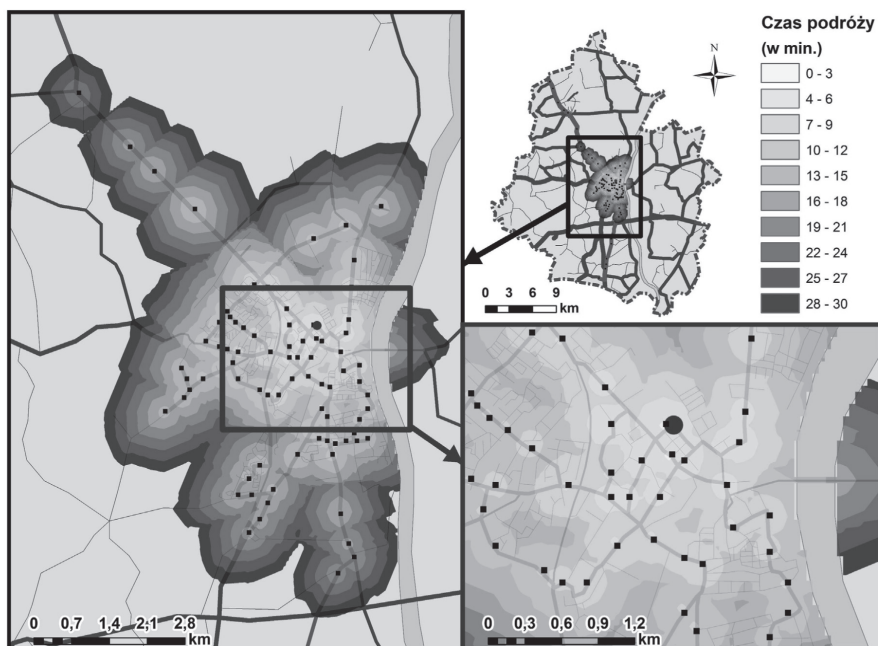
Po konwersji poligonów na obraz rastrowy nałożono na niego obraz zasięgu przystanków, a wartości czasowe im przypisane zsumowano. Efektem był obraz czasowej dostępności celów podróży przy dojazdach komunikacją publiczną (ryc. 6.).

Otrzymany obraz wyraźnie pokazuje, że jadąc autobusem z centralnych części miasta dość szybko można dostać się na oba dworce. Dojazd z obszarów peryferyjnych miasta jest nieco dłuższy, a do przystanków trzeba najczęściej dochodzić znacznie dalej (ze względu na mniejszą gęstość sieci przystanków).

Martwić może również trudność dojazdu z miejscowości położonych w pobliżu do centrum Tczewa za pomocą komunikacji publicznej. W efekcie mieszkańcy tych obszarów mogą wybrać inny środek transportu, najczęściej samochód, zwiększając w ten sposób zatłoczenie ulic w centrum analizowanej gminy.

Atrakcyjność komunikacyjna przestrzeni

Przestrzeń, która charakteryzuje się dobrym dostępem do przedstawionych elementów infrastruktury, które mają znaczenie w podróżach regionalnych,



Ryc. 6. Dostępność czasowa dworca PKP przy dojazdach komunikacją publiczną

Źródło: opracowanie własne.

można uznać za przestrzeń atrakcyjną pod względem komunikacyjnym. Może mieć to istotne znaczenie dla przyszłego rozwoju miasta i przyciągnięcia potencjalnych inwestorów. Przy wszystkich większych inwestycjach dobra dostępność infrastruktury transportowej, a co za tym idzie także oddalonych od miasta ośrodków jest kwestią kluczową.

Położenie komunikacyjne Tczewa i jego wewnętrzny układ transportowy sprawiają, że miasto ma duże szansę na szybki rozwój w przyszłości. Dostępność infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadlokalnym można uznać w świetle przeprowadzonych analiz za dość dobrą. Szczególnie duże znaczenie wydaje się mieć dobra dostępność dróg prowadzących do Gdańska – autostrady oraz drogi krajowej nr 1. Centralnie położony dworzec PKP, do którego dojechać można wszystkimi liniami komunikacji publicznej też jest niewątpliwie zaletą Tczewa.

W efekcie Tczew może być konkurencyjny dla położonych w pobliżu ośrodków takich jak Malbork, Starogard Gdański czy Sztum (ciekawe mogłyby być badania porównawcze dotyczące dostępności regionalnej infrastruktury transportowej w tych miastach). Szansą dla ośrodka jest także częściowe przenoszenie działalności gospodarczej poza obszar trójmiasta, a także proces wyludniania się tego ośrodka. Odległość ok. 30 km przy dobrym połączeniu drogowym, kolejowym i autobusowym nie jest

obecnie dużą przeszkodą dla pojawiania się nowych mieszkańców czy przedsiębiorców.

W samym Tczewie największą możliwością wyboru środka transportu mają mieszkańcy centrum miasta. Stąd najłatwiej dotrzeć do dworców PKS i PKP. Mieszkańcom centrum nieco trudniej za to dotrzeć np. do autostrady drogi krajowej nr 22 niż mieszkańcom peryferii. W dobrej sytuacji są również osoby mieszkające w pobliżu przystanków komunikacji publicznej. Te różnice w dostępności przestrzeni miasta mogą mieć znaczenie przy kupnie domu czy mieszkania, a także przy wyborze terenu pod inwestycje. W efekcie mogą różnicować w pewnym stopniu ceny gruntów w ośrodku.

Podsumowanie

Zastosowana metoda pomiarów dostępności przestrzeni pozwala w dość łatwy sposób ocenić atrakcyjność transportową poszczególnych obszarów. Daje ona szerokie możliwości analityczne, które mogą zostać wykorzystane w takich dziedzinach jak planowanie przestrzenne, rozwój infrastruktury transportowej czy wybór terenów pod inwestycje.

W opracowaniu zaprezentowano ocenę dostępności infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadlokalnym. Równie dobrze można jednak za pomocą zaproponowanej metodyki poddać ocenie dostęp do terenów rekreacji, szkół, ośrodków zdrowia i innych obiektów czy obszarów. W efekcie wadze lokalne mające dostęp do wyników takich analiz, mogłyby zyskać pomocne narzędzie przy planowaniu nowych inwestycji i eliminowaniu pojawiających się problemów transportowych.

Minusem tego rodzaju analiz jest koszt oprogramowania, które należy użyć do ich przeprowadzenia, a także niedostateczna baza danych wejściowych takich jak średnie prędkości na danych odcinkach dróg oraz dokładne i aktualne mapy elektroniczne zawierające sieć dróg, ścieżek, chodników i innych elementów infrastruktury transportowej. Z uwagi na to przeprowadzane obecnie tego rodzaju analizy muszą opierać się na pewnych uogólnieniach. Niewątpliwie jednak metody opierające się na wykorzystaniu własności rastrów pozostają ciekawym narzędziem analitycznym, a upowszechnianie się technologii GIS stanowi szansę na ich powszechne praktyczne wykorzystanie w przyszłości.

Spis literatury:

- Barham P., Oxley P., Shaw P., 1994, *Accessibility public transport infrastructure*, Department of Transport, Londyn.
- Bhut Ch., Handy S., Kockelman K., Mahmassani H., Chen Q., Weston L., 2000, *Accessibility measures: formulation considerations and current applications*, Center for Transportation Research, Austin.

- Bohannon R., 1997, Comfortable and maximum walking speed of adults aged 20–79 years: Reference values and determinants, *Age Ageing*, nr 26, s. 15–19.
- El-Geneidy A., Levinson D., 2006, Access to destinations: development of accessibility measures, Minnesota Department of Transportation, St. Paul.
- Gadziński J., Beim M., 2009, Dostępność przestrzenna lokalnego transportu publicznego w Poznaniu, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 5, s. 10–16.
- Gadziński J., Beim M., 2010, Dostępność czasowa celów podróży przy dojazdach lokalnym transportem publicznym w Poznaniu, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 3, s. 9–13.
- Gent Ch., Symonds G., 2005, Advances in public transport accessibility assessments for development control – a proposed methodology, Capita Symonds Ltd Transport Consultancy, Londyn.
- Halls P., 2008, Assessing variations in access to services through travel time, *Annals of Geomatics*, seria VI, nr 1, s. 97–106.
- Juliao R. P., 1998, Measuring Accessibility: a GIS based methodology for accessibility evaluation, GIS PlaNET'98 Proceedings, edycja CD, USIG.
- Kennedy M., 2009, Introducing Geographic Information Systems with ArcGIS: A workbook approach to learning GIS, Wiley&Sons Inc., New Jersey.
- Litman T., 2008, Evaluating accessibility for transportation planning, Victoria Transport Policy Institute, Victoria.
- Loose W., 2001, Flächennutzungsplan 2010 Freiburg – Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen, Öko-Institut e.V., Freiburg.
- Tyler N., 2002, Accessibility and the bus system: from concepts to practice, Thomas Telford Ltd., Londyn.

Pomoc finansowa dla portów Wybrzeża Wschodniego

Wprowadzenie

Celem opracowania jest pokazanie znaczenia administracji państwowej w rozwoju regionu na przykładzie Urzędu Morskiego w Gdyni. Analiza dotyczy inwestycji współfinansowanych przez ten urząd w latach 2004–2013. Zasięg przestrzenny opracowania obejmuje porty Wybrzeża Wschodniego.

Polskie wybrzeże jest podzielone administracyjnie na regiony podlegające poszczególnym urządům morskim, gdzie terytorialnie Urząd Morski w Szczecinie administruje Wybrzeżem Zachodnim (od granicy z Niemcami do przystani Mrzeżyno), Urząd Morski w Słupsku Wybrzeżem Środkowym (od przystani Dźwirzyno do portu w Łebie) oraz Urząd Morski w Gdyni Wybrzeżem Wschodnim (od przystani Dębki do granicy z Federacją Rosyjską (ryc. 1.).

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni jest terenowym organem administracji morskiej. Organy administracji morskiej działają na polskich obszarach morskich, tj. wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym, czyli w obszarach gdzie państwo polskie wykonuje zwierzchnictwo terytorialne zwane suwerennością, oraz w ograniczonym zakresie w obszarach wyłącznej strefy ekonomicznej, gdzie zgodnie z Konwencją o Prawie Morza państwo polskie wykonuje prawa suwerenne, w portach i przystaniach morskich, a także w pasie nadbrzeżnym przebiegającym wzdłuż wybrzeża morskiego, a szczególnie w jego części zwanej pasem technicznym.¹ Dyrektor Urzędu Morskiego poprzez swój urząd jest głównym administratorem wybrzeża i portów, ma więc znaczący wpływ na gospodarkę morską, w tym sektor rybołówstwa.

Ogólna charakterystyka portów

Sektor rybołówstwa ma bardzo mały wkład w PKB państw członkowskich w UE, ale w regionach w których jest on skoncentrowany, stanowi ważne

¹ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.).

źródło dochodów, jak i zatrudnienia. Regiony te znajdują się głównie w peryferyjnych częściach UE, gdzie perspektywy pracy w innej dziedzinie są niewielkie. Interwencje podejmowane w ramach Wspólnego Programu Rybołówstwa mogą zatem mieć znaczący wkład w regionalny poziom dochodów i rozwój innych rodzajów działalności gospodarczej (Nowe Partnerstwo dla spójności; konwercja, konkurencyjność, współpraca. Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej. Komisja Europejska, 2004).

Polska posiada 74 wyznaczone porty, przystanie i miejsca wyładunku. Blisko połowa z nich to miejsca wyładunku położone na plażach. Zwykle są one słabo wyposażone i wymagają znaczących usprawnień i modernizacji. Wśród polskich portów, 10 z nich ma duże znaczenie dla gospodarki rybackiej w Polsce. Są nimi:

1. Wybrzeże Zachodnie: Świnoujście, Dziwnów.
 2. Wybrzeże Środkowe: Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba.
 3. Wybrzeże Wschodnie: Władysławowo, Jastarnia, Hel, Gdynia, Gdańsk.
- (ryc. 1.).



Ryc. 1. Zakres terytorialny Urzędów Morskich oraz najważniejsze polskie porty rybackie i handlowe

Źródło: Opracowanie własne.

Analizując znaczenie trzech wybrzeży dla rybołówstwa i handlu można stwierdzić, że dla rybołówstwa główne znaczenie mają wybrzeża środkowe i wschodnie. Dokonuje się na nich 89% ogólnej ilości wyładunków ryb. Porównanie wyładunków przedstawiono w tabl. 1. Natomiast dla handlu główne znaczenie mają wybrzeża zachodnie i wschodnie (tabl. 2.). Stąd wynika najważniejsza rola wschodniego wybrzeża w polskiej gospodarce morskiej.

Tabl. 1. Całkowita wielkość wyładunków organizmów morskich złowionych przez polskie jednostki w 2006 r.

Nazwa portu	Wyładunki organizmów morskich w relacji pełnej ogółem (t)	Nazwa portu	Wyładunki organizmów morskich w relacji pełnej ogółem (t)
Kołobrzeg	26922,5	Nowe Warpno	120,0
Hel	13934,5	Szczecin-Stołczyn	115,3
Władysławowo	12796,6	Unieście	111,2
Ustka	8485,3	Wolin	96,4
Darłowo	2427,5	Świbno	95,7
Dziwnów	2029,0	Jantar	88,4
Łeba	1985,8	Ustronie Morskie	87,1
Świnoujście	1966,5	Oksywie	84,1
Jastarnia	1002,1	Sopot	83,1
Mrzeżyno	865,8	Mechelinki	79,9
Trzebież	786,4	Dębki	78,0
Nowa Pasłęka	504,0	Kamień Pomorski	77,6
Górki Zachodnie	490,5	Rewa	66,4
Gdynia	419,6	Dźwirzyno	61,0
Piaski II	385,8	Rowy	60,8
Międzyzdroje	370,7	Świnoujście-Przytór	54,2
Chłopy	350,4	Dąbki	54,0
Lubiń	249,1	Suchacz	49,6
Frombork	223,7	Górki Wschodnie	43,8
Tolkmicko	208,5	Kamienica Elbląska	24,9
Krynica Morska II	198,7	Krynica Morska I	23,0
Rewal	197,9	Puck	21,5
Kąty Rybackie I	190,1	Sztutowo	21,4
Kuźnica	185,3	Jelitkowo	21,2
Stepnica	168,4	Swarzewo	18,2
Niechorze	159,7	Stegna	17,0
Świnoujście-Karsibór	159,7	Obluże	13,1
Jarosławiec	153,0	Mikoszewo	8,5
Piaski I	139,7	Międzywodzie	3,4
Kąty Rybackie II	138,9	Chłapowo	2,6
Szczecin-Dąbie	135,9	Chałupy	2,0
Orłowo	135,7	Lubczyna	1,1
Gdańsk	132,4		

Źródło: Program Operacyjny „Zrównoważony...”, 2008.

Porty rybackie posiadają wystarczającą długość nabrzeży zapewniającą cumowanie i postój floty. Wiele z głównych portów wymaga jednak poważnej poprawy jakości infrastruktury i wyposażenia (dźwigi, chłodnie/mroźnie i magazyny itd.). Porty rybackie są coraz częściej wykorzystywane w celach turystyczno-rekreacyjnych. Dostarczają różnego rodzaju usług sezonowych, takich jak transport pasażerski, sporty wodne, wycieczki, połowy rekreacyjne, itd.

Tabl. 2. Przeladunki w największych polskich portach morskich w 2006 roku

Port	mln ton
Gdańsk	24,2
Gdynia	14,2
Szczecin	10,00
Swinoujście	9,2
Police	2,4

Źródło: J. Zaucha, 2009, s. 85.

Poza sferą rybacką Polska w ciągu minionego półwiecza rozwinęła cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla pozostałej gospodarki narodowej. Portami tymi są Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Swinoujście (ryc. 1.). W stosunku do portów Europy północno-zachodniej wszystkie one mają gorszą pozycję konkurencyjną z powodu usytuowania w znacznym oddaleniu od głównych szlaków transoceanicznych. W celu poprawy tej niekorzystnej, z punktu widzenia konkurencyjności, sytuacji polskich portów morskich niezmiernie istotne jest zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego i nowych technologii przewozowych oraz wydanie usprawnienie dostępu do portów zarówno od strony morza, jak i od strony lądu.

Rozwój regionalny powinien być skierowany na działania które pozwolą skrócić czas operacji obsługi ładunków w przewozach lądowo-morskich, zmniejszyć koszty świadczonych usług oraz poprawić ich jakość. Założone działania przewidziane do realizacji w portach morskich są zgodne z polityką transportową UE oraz przyjętą strategią rozwoju portów morskich Wspólnoty, w której ważne miejsce zajmuje stosowanie nowych technologii i systemów multimodalnych, pozwalających zaoferować załodcom usługę zintegrowaną, wykonaną przez jednego operatora.

Dostęp do portów morskich obejmuje infrastrukturę portową, infrastrukturę zapewniającą dostęp od strony morza oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp od strony lądu.

W obsłudze transportowej polskich portów morskich dominującą pozycję zajmuje transport kolejowy. Wszystkie duże porty krajowe mają dość dobre połączenia kolejowe z resztą kraju oraz z krajami sąsiedzkimi. Prowadzone i planowane prace modernizacyjne na magistralach kolejowych

wiodących do portów morskich, pozwolą na podniesienie jakości usług i przyspieszenie obsługi statków i ładunków w portach. Znacznie gorzej wygląda sytuacja w zakresie połączeń transportem drogowym. Nie ma dziś bezkolizyjnego dostępu do portów dla ciężkiego transportu samochodowego (Sektorowy Program Operacyjny „Transport 2004–2006”, 2003).

Zapewnienie trwałej konkurencyjności polskim portom wymaga ciąglej realizacji przedsięwzięć w infrastrukturze portowej takich jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, kotwiczowisk, stałych i pływających znaków nawigacyjnych, latarni i radiolatarni morskich oraz systemów radionawigacyjnych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umocnienia brzegów torów wodnych, przebudowa i modernizacja nabrzeży portowych, stworzenie systemu kierowania ruchem statków i systemów referencyjnych DGPS, oraz poprawy stanu połączeń kolejowych i drogowych do portów.

Przeładunki w portach morskich Polski w latach dziewięćdziesiątych cechowała stagnacja, a od 1997 r. tendencja spadkowa. Trzykrotnie wzrosła liczba statków zawijających do portów (wzrost z 10,4 do 32,3 tys. jednostek). Temu wzrostowi ruchu statków towarzyszył ograniczony wzrost długości nabrzeży przeładunkowych.

Przeładunki w Polsce cechuje stabilizacja obrotów w zakresie wolumenu ilościowego. W 2001 r. wielkość obrotów przeładunkowych w polskich portach morskich wyniosła 47,5 mln ton, co oznacza spadek o ok. 0,2% w porównaniu z rokiem poprzednim. Spadek ten widoczny jest również w udziale w przeładunkach ogółem w latach 1995-2001, co przedstawia tablica 3.

Tabl. 3. Struktura gałęziowa przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego w latach 1995–2001

Rodzaje przewozów:	Struktura gałęziowa w % ton						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Samochodowe przez granice lądowe	15,5	17,5	19,8	20,4	24,0	24,8	25,5
Kolejowe przez granice lądowe	37,9	34,1	31,3	33,1	28,7	31,0	30,3
Wodne śródlądowe przez granice lądowe	3,0	2,9	2,3	1,8	2,0	2,8	2,5
Rurociągowo przez granice lądowe	10,6	11,4	12,6	12,7	13,5	13,2	12,8
Morskie	33,0	33,9	34,0	32,0	31,8	28,2	28,9
Lotnicze	0,00	0,2	0,00	0,1	0,0	0,1	0,1
RAZEM	100	100	100	100	100	100	100

Źródło: Transport - wyniki działalności. GUS, Warszawa 1997-1992; Roczniki Statystyczne GUS 1997-2002.

Najbardziej spadły przeładunki węgla kamiennego, ropy naftowej i jej przetworów oraz drewna czyli ładunków masowych, stanowiących ponad 75% obrotów portowych. Pozytywnym zjawiskiem o charakterze strukturalnym są rosnące przeładunki drobnicy (o ponad 12%) i kontenerów.

Polskie porty morskie handlowe nie posiadają odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej sprawne funkcjonowanie w łańcuchach lądowo-morskich, w związku z czym są mniej konkurencyjne niż duże porty morskie w Europie północno-zachodniej. Tak więc dla uzyskania wydajnej poprawy ich funkcjonowania, w tym zwłaszcza skrócenia czasu operacji w transportowych łańcuchach lądowo-morskich jest niezbędne:

- usprawnienie dostępu od strony morza;
- unowocześnienie infrastruktury wewnątrz portów;
- usprawnienie powiązań portów z krajem (powiązania kolejowe i drogowe).

W wyniku tego rodzaju działań zostanie zrekompensowane stosunkowo znaczne oddalenie polskich portów morskich od szlaków oceanicznych i powstanie szansa zaspokajania przez nie potrzeb w zakresie transportu morskiego dla państw sąsiadujących z Polską nie mających dostępu do morza (Czechy, Słowacja, Białoruś), a także dalej położonych (Sektorowy Program Operacyjny Transport 2004–2006, 2003).

Programy operacyjne pozwalające na inwestycje w portach Wybrzeża Wschodniego

Szansę na rozwój portów wybrzeża wschodniego w warunkach integracji europejskiej niosła się z następującymi programami:

- Sektorowym Programem Operacyjnym „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006”;
- Sektorowy Program Operacyjny „Transport 2004–2006”;
- Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013”;
- Program Operacyjny „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013”.

Wielkość wkładu pomocy z ww. programów operacyjnych można określić jako znaczący w stosunku do całkowitych wielkości inwestycji. Odzwierciedleniem tezy może być przykład Urzędu Morskiego w Gdyni któremu podlegają porty położone na wybrzeżu wschodnim.

Jako jeden z głównych beneficjentów programów Urząd Morski w Gdyni wykorzystał:

- 26% środków przeznaczonych na infrastrukturę portową w Sektorowym Programie Operacyjnym „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006”;
- 17% środków przeznaczonych na infrastrukturę portową w Sektorowym Programie Operacyjnym „Transport 2004–2006”;

- 1% środków w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013”;
- 58% środków przeznaczonych na infrastrukturę portową w Programie Operacyjnym „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013”.

Jednak zamiarem Urzędu Morskiego w Gdyni jest jeszcze większe zaangażowanie środków pomocowych w rozwój portów wschodnich (tabl. 4.).

Tabl. 4. Założenia inwestycyjne (w mln zł) Urzędu Morskiego w Gdyni na lata 2007–2013

Program	Wielkość zawartych umów o dofinansowanie	Wielkość planowana zaangażowania pomocy	Wielkość inwestycji realizowanych	Wielkość inwestycji planowanych
Program Operacyjny Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013.	32,1	53,8	32,4	54,0
Programie Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013	135,5	689,7	160,6	872,0

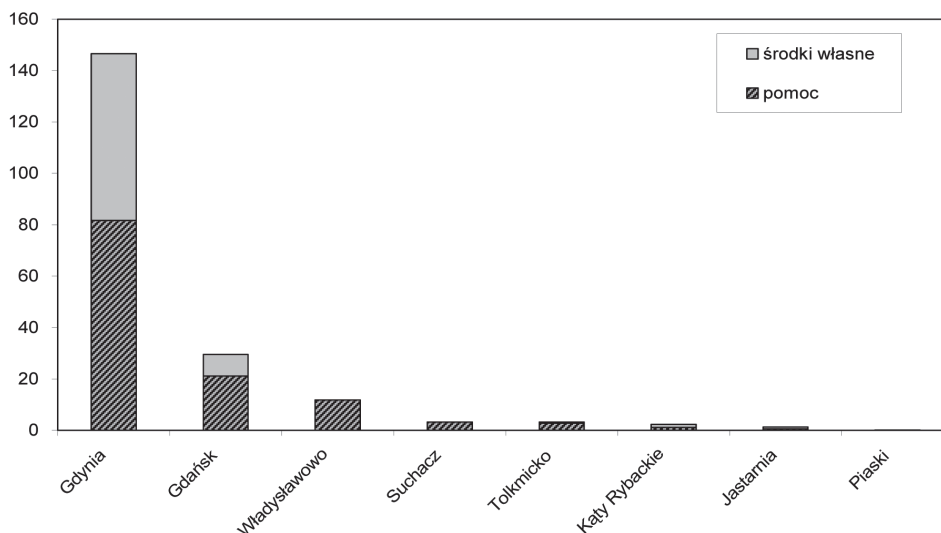
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Morskiego w Gdyni.

Analiza inwestycji w portach Wybrzeża Wschodniego

Ponieważ Urząd Morski w Gdyni jest głównym inwestorem w portach wybrzeża wschodniego, dokonano analizy inwestycji posługując się jedynie danymi z tego urzędu. Jest to o tyle uprawomocnione, że zaangażowanie środków unijnych w inwestycje Urzędu Morskiego w Gdyni w od roku 2004 stanowią około 65,6% wszystkich pozyskanych środków na rozwój portów wybrzeża wschodniego. Planowane na lata późniejsze inwestycję zwiększą jeszcze ten udział.

Analizę przeprowadzono w rozbiciu na trzy grupy inwestycji: zrealizowane, w trakcie realizacji i planowane.

Inwestycje zrealizowane w latach 2004–2006 wyniosły ponad 198 mln zł., z tego 61,7% dofinansowano w ramach dwóch programów operacyjnych: „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004–2006” i „Transport 2004–2006”. Ich wielkość w rozbiciu na porty przedstawiono na ryc. 2.



Ryc. 2. Środki finansowe (w mln zł) poniesione przez UM w Gdyni na modernizację w portach Wybrzeża Wschodniego (w latach 2004-2006)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Morskiego w Gdyni.

Największą inwestycję przeprowadzono w porcie Gdynia. Polegała ona na przebudowie falochronu głównego wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego i wyniosła 146,6 mln zł, z czego dofinansowanie z Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport 2004–2006” wyniosło 81,6 mln zł. Najmniejsza zaś operacja to modernizacja dalby rurowej w Piaskach w wysokości zaledwie 137, tys. zł, gdzie zrefundowano z pomocy operacyjnej kwotę 119,8 tys. zł z Sektorowego Programu Operacyjnego „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004–2006”.

Zgodnie z treścią programową celami ww Programów Operacyjnych w odniesieniu do portów było zwiększenie znaczenia portów rybackich jako centrów małego biznesu powiązanego z działalnością rybołwczą, okołorybacką i turystyczną oraz zapewnienie wysokiej jakości produktów rybołówstwa morskiego, przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, a także zapewnienie rozwoju polskich portów morskich i zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego i nowych technologii przewozowych oraz wydatne usprawnienie dostępu do portów zarówno od strony morza (poprawa dostępu do polskiego obszaru morskiego i obszaru morza terytorialnego), jak i od strony lądu (poprawa dostępu do przebiegających przez Polskę korytarzy transportowych sieci TEN-T).

Realizację założonych celów osiągnięto m.in. poprzez:

- poprawę warunków przeładunku i magazynowania ryb;
- modernizację i remonty nabrzeży portów i przystani rybackich;

- poprawę stanu sanitarnego portów i przystani rybackich;
- poprawę warunków bezpieczeństwa i higieny pracy;
- poprawę warunków bezpieczeństwa żeglugi w portach i przystaniach rybackich;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania infrastruktury portowej na środowisko;
- poprawę komunikacji i transportu;

Urząd Morski w Gdyni w pełni wpisał się w realizację celów. To jego inwestycje w większości polegały na modernizacji nabrzeży i falochronów oraz wejść do portów. Z pośród 10 zrealizowanych operacji, 7 dotyczyło właśnie tego rodzaju inwestycji, m.in. zmodernizowano wejście do portu w Gdańsku i falochron północny we Władysławowie (2. w kolejności po inwestycji w Gdyni największe zrealizowane inwestycje).

Pozytywne wyniki w realizacji inwestycji przy wykorzystaniu środków pomocowych oraz przyjęcie kolejnych programów operacyjnych na lata 2007–2013 pozwoliły Urzędowi Morskiemu w Gdyni na zaplanowanie i realizację kolejnych inwestycji i objęcie nimi szerszego zakresu wybrzeża wschodniego, w tym jego portów.

Nowo wdrożone programy operacyjne: Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013” oraz Program Operacyjny „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013” objęły również swoimi celami gospodarkę morską, w tym porty.

Zgodnie z treścią programową celami nowych Programów Operacyjnych w odniesieniu do portów jest m.in. modernizacja istniejących portów rybackich, inwestycje w miejsca wyładunku oraz inwestycje w budowę i modernizację przystani wzdłuż wybrzeża. Działania te powinny być realizowane poprzez inwestycje w rozbudowę lub modernizację miejsc postojowych dla statków i łodzi rybackich, budowę obiektów lub urządzeń dla dostaw paliwa, ładu, wody i elektryczności, budowę obiektów i poprawa infrastruktury służącej do wyładunku, budowa obiektów do przechowywania i utylizacji odpadów, jak również poprawa warunków, bezpieczeństwa i higieny pracy, budowy, modernizacji i rozbudowy obiektów do wyładunku i polepszenia bezpieczeństwa w trakcie wyładunku. Kolejnymi ważnymi celami są również inwestycje poprzez budowy, przebudowy lub modernizacje dróg i linii kolejowych, łączących porty morskie z krajową siecią transportową oraz infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie portów, budowy lub przebudowy nabrzeży, basenów i kanałów w portach morskich, inwestycji infrastrukturalnych związanych z uruchomieniem autostrad morskich oraz modernizacji torów wodnych, falochronów i wejść do portów morskich. Liczbowe założenia dla celów Programu Operacyjnego „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013” dla portów pokazuje tabl. 5.

Tabl. 5. Cele programowe w odniesieniu do portów, przystani i miejsc wyładunku

Wskaźniki wyników	Podstawa	Cel pośredni 2010	Cel 2013
Ilość zmodernizowanych portów	0	0	12
Ilość zmodernizowanych przystani i miejsc wyładunku	0	5	14
Ilość wybudowanych przystani i miejsc wyładunku	0	0	1-2

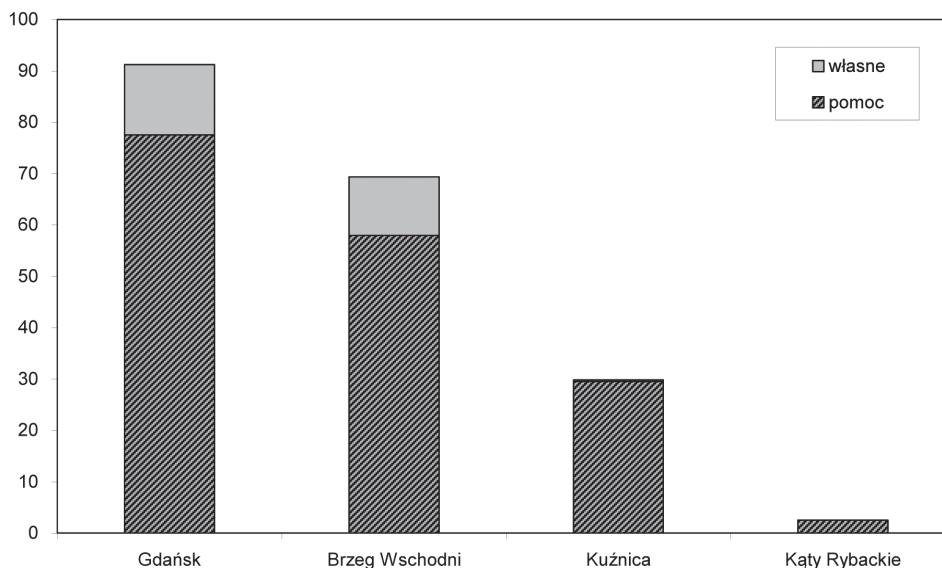
Źródło: Program Operacyjny „Zrównoważony Rozwój Sektora...”, 2008, s. 65.

Ponownie inwestycje przygotowane i wdrożone do realizacji odpowiadają założonym celom. Największa inwestycja jest realizowana w porcie w Gdańsku. Polega ona na modernizacji wejścia do portu wewnętrznego (Etap I – przebudowa falochronu wschodniego) wyceniona została na kwotę 91,2 mln zł z czego w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013” planowane jest pozyskanie kwoty 77,5 mln zł. Najmniejsza obecnie realizowana inwestycja przy współudziale środków pomocowych to remont Nabrzeży Północnego i Zachodniego w Porcie Kąty Rybackie na kwotę 2,6 mln zł przy 100% udziale środków pomocowych. Oprócz inwestycji w samych portach inwestycje Urzędu Morskiego dotyczą pozostałej części wybrzeża wschodniego. I tak obecnie realizowana jest inwestycja polegająca na zabezpieczeniu brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni (Ostrowo, Westerplatte, Rozewie, Cypel Helski) (ryc. 3.).

Obecnie realizowane 4 inwestycje wyceniono na kwotę ponad 192 mln zł. Tutaj należy wspomnieć że realizacja programów operacyjnych rozpoczęła się z opóźnieniem. Program Operacyjny „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013” faktycznie rozpoczął się pod koniec 2009 r. dla osi 3 odnoszącej się bezpośrednio do inwestycji w portach. Takie zaangażowanie w połowie, a właściwie na początku działania programów operacyjnych dobrze rokuje na rozwój regionalny portów wybrzeża wschodniego. Założone cele przez urząd morski wyglądają imponująco. W kolejnych latach planowane są inwestycje na kwotę 814 mln. zł. przy współfinansowaniu ze środków pomocowych na kwotę ponad 743 mln zł. co stanowi ponad 91% wartości inwestycji. Kwoty te pozyskane mają być tylko z dwóch programów operacyjnych: Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013” oraz Program Operacyjny „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013” do końca roku 2015.

Na lata kolejne planowane są następne inwestycje, między innymi:

- przebudowa wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego na kwotę 93,1 mln zł;



Ryc. 3. Środki finansowe (w mln zł) planowane do wydatkowania przez UM w Gdyni na inwestycje aktualnie realizowane w portach Wybrzeża Wschodniego

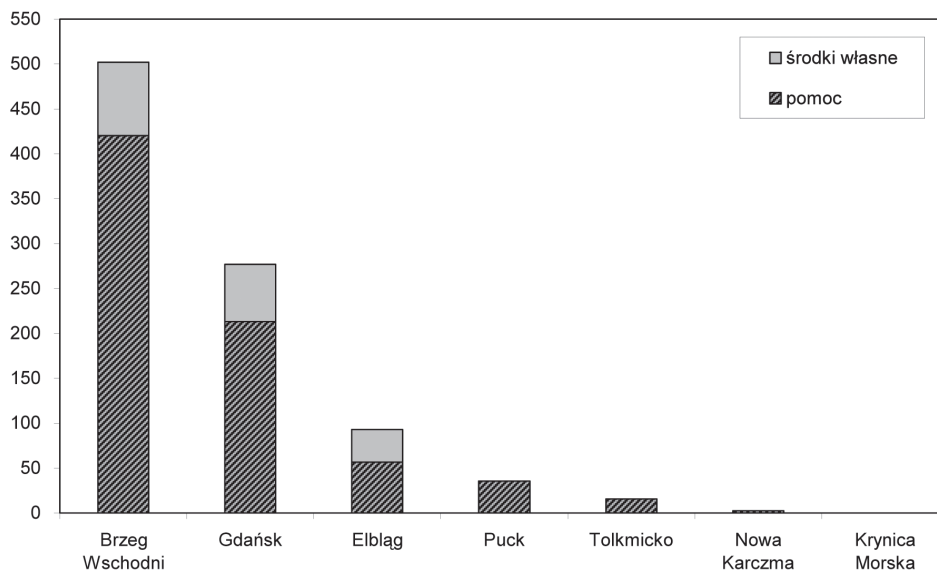
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Morskiego w Gdyni.

- Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (brzeg wschodni) na kwotę 501,9 mln zł;
- dalsza modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. (etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie) na kwotę 185 mln zł);
- budowa falochronu osłonowego w porcie rybackim Puck na kwotę 35,7 mln zł.

Wielkość planowanych inwestycji przedstawiono w ryc. 4.

Podsumowanie

Przy całkowitej realizacji wszystkich inwestycji od roku 2004 do 2015 wartość końcową nakładów w rozwój portów wybrzeża wschodniego przez Urząd Morski w Gdyni można określić w kwocie ok. 1 204 mln zł., z czego 1 032 mln zł ze środków pomocowych (85% inwestycji). Taki wskaźnik plasuje Urząd Morski w Gdyni jako jeden z większych inwestorów i beneficjentów środków pomocowych na wybrzeżu wschodnim. Kumulacja środków w porty, dzięki wskazanemu inwestorowi, pozytywnie wpłynie na rozwój regionalny wybrzeża wschodniego. Urząd Morski w Gdyni jako administrator wybrzeża wschodniego spełnia swoją rolę inwestycyjną i w sposób znaczący wspomaga jego rozwój.



Ryc. 4. Środki finansowe (w mln zł) planowane do wydatkowania przez UM w Gdyni w przyszłości w latach 2010–2015 na inwestycje w portach Wybrzeża Wschodniego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Morskiego w Gdyni.

Spis literatury:

- Nowe Partnerstwo dla spójności; konwercja, konkurencyjność, współpraca. Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej, 2004, Komisja Europejska, Bruksela.
- Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Program Operacyjny „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich 2007–2013”, 2008, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny, 1997–2002, GUS, Warszawa.
- Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006”, 2004, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa.
- Sektorowym Program Operacyjny „Transport 2004–2006”, 2003, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Transport – wyniki działalności, 1997–1992, GUS, Warszawa.
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.).
- Zaucha J., 2009, „Planowanie przestrzenne obszarów morskich” Polskie Uwarunkowania i Plan Pilotażowy, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.

Wpływ lokalizacji działalności gospodarczej na zrównoważony rozwój społeczno-demograficzny, ekonomiczny i środowiskowy - na przykładzie gminy Przechlewo

Wstęp

Rozwój w długim okresie wymaga trwałego wzrostu gospodarczego i społecznego oraz powiększania, a przynajmniej nie uszczuplania naturalnych zasobów środowiska. Są to podstawowe założenia tzw. rozwoju zrównoważonego. Niewątpliwie, w długim okresie, rozwój gospodarczy, rozwój społeczny i rozwój ekologiczny warunkują się nawzajem, dlatego też założenia zrównoważonego rozwoju stały się podstawą strategii rozwoju wielu państw. Na płaszczyźnie polityki krajowej oraz międzynarodowych regulacji (np. w ramach Unii Europejskiej) postulaty rozwoju zrównoważonego są obecnie powszechne. W Polsce tworzą również podstawę gospodarki przestrzennej, w tym planowania i zagospodarowania przestrzennego kraju. W polityce jednak występuje pewna dysproporcja w ujmowaniu problemu. W dyskusji nad zrównoważonym rozwojem oraz w tworzonych aktach prawnych największy nacisk, kładziony jest na aspekt ekologiczny, zakłócając tym samym równowagę pomiędzy wszystkimi trzema kryteriami (ekonomicznym, społecznym i ekologicznym) rozwoju długoterminowego (por. K. Walaszczyk, 2004). Ponadto, postulaty rozwoju zrównoważonego w działaniach indywidualnych i lokalnych najczęściej charakteryzują się sprzecznością celów.

Założeniem niniejszego artykułu jest przedstawienie wzajemnych uwarunkowań trzech postulatów równoważenia rozwoju, w tym zwrócenie szczególnej uwagi na aspekt najmniej poruszany w literaturze przedmiotu, tj. aspekt społeczno-demograficzny oraz przedstawienie możliwości godzenia celów zarówno gospodarczych, społecznych, jak również ekologicznych na poziomie lokalnym i jednostkowym - na przykładzie zlokalizowania przedsiębiorstwa Poldanor S.A. w granicach pomorskiej gminy Przechlewo.

Wpływ lokalizacji przedsiębiorstw na zrównoważony rozwój lokalny

Istota rozwoju zrównoważonego zawiera się w zbiorze trzech cech opisujących ten proces. Należą do nich: „zrównoważoność”, trwałość i „samo-

podtrzymywanie się”. Trwałość rozwoju, podobnie jak zrównoważenie są postrzegane w trzech aspektach: ekologicznym, ekonomicznym i społecznym. Istotą rozwoju zrównoważonego jest zatem utrzymywanie właściwych proporcji między strukturą rozwoju społecznego i ekonomicznego a ochroną środowiska naturalnego i jego zasobów. Trwałość rozwoju oznacza niezmnieszanie się w długim okresie żadnego z wyznaczników procesu rozwoju, natomiast „samopodtrzymywanie się” stanowi warunek trwałości rozwoju (M. Czyż, 2001). Ze względu na to, że podstawowym podmiotem rozwoju zrównoważonego jest człowiek oraz jego potrzeby, trwałość i „samopodtrzymywanie się” rozwoju są uwarunkowane przede wszystkim dodatnim przyrostem naturalnym, zapewniającym prostą zastępowalność pokoleń. Prosta zastępowalność pokoleń zależy m.in. od zachowań matrymonialnych i procesów migracyjnych ludności. Ubytek naturalny powoduje, m.in.: niekorzystną zmianę w proporcjach między osobami w wieku produkcyjnym a nieprodukcyjnym, co prowadzi do coraz większego obciążenia osób pracujących, natomiast w dalszej perspektywie spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym może grozić kryzysem gospodarki, a tym samym zakłóceniem rozwoju zrównoważonego (A. Cicharska, G. Karwacka, 2010).

Rozwój zrównoważony jest zróżnicowany przestrzennie, to znaczy, że poszczególne obszary różnią się możliwościami utrzymania trwałości rozwoju w ramach wszystkich trzech aspektów: ekologicznego, ekonomicznego i społecznego. Podstawowym czynnikiem wpływającym na decyzje rozrodcze i migracyjne ludności jest jakość warunków bytowych w zakresie sytuacji ekonomicznej, społecznej oraz jakości środowiska naturalnego (por. A. Cicharska, G. Karwacka, 2010). Najważniejsza jest zatem dostępność, na danym obszarze, miejsc pracy oraz poziom wynagrodzeń – te natomiast zależą od rozwoju ekonomicznego danego obszaru. Szanse rozwoju gospodarczego oceniać można m.in. na podstawie zakresu i rodzaju prowadzonych tam inwestycji dokonywanych przez inwestorów prywatnych (E. Bończak-Kucharczyk, E. Herbst, K. Chmura, 2001). Aktywne zachowania lokalizacyjne przedsiębiorstw, generują i transformują bazę ekonomiczną oraz organizację przestrzenną danej miejscowości, gminy, czy regionu. Decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw, szczególnie tych, które chcą być pionierami na lokalnym rynku, są relatywnie trwałe, pociągają za sobą napływ innych inwestycji, oznaczają znaczne wpływy podatkowe i bogatą ofertę miejsc pracy (K. Kuciński, 1996).

Z punktu widzenia przedsiębiorcy, wybór wariantu lokalizacyjnego będzie opierał się przede wszystkim na przesłankach ekonomicznych. Zarządzający podmiotem gospodarczym wybierze wariant, który pozwoli na ekonomizację realizowanych procesów gospodarczych, tzn. zapewni maksymalizację efektu przy danych nakładach poniesionych na powstanie

fizycznej bazy przedsiębiorstwa lub minimalizację kosztu przy pewnym, przyjętym za optimum poziomie uzyskiwanych z działalności efektów. Decyzja dotycząca miejsca lokalizacji danego podmiotu gospodarczego nie jest jednak autonomiczną decyzją przedsiębiorcy. Nowy podmiot gospodarczy powstaje zawsze na terenie konkretnej gminy. Tym samym, lokalizacja działalności produkcyjnej bądź usługowej wymaga pośredniej lub bezpośredniej zgody władz lokalnych. Pośrednio władze samorządowe wpływają na możliwość lokalizacji przemysłu, handlu i usług poprzez plany zagospodarowania przestrzennego dla interesującego przedsiębiorcę obszaru oraz plany przeznaczenia i warunków zabudowy konkretnej działki. Tworząc założenia rozmieszczenia produkcji lub oceniając projekt lokalizacyjny, władze samorządowe będą się kierowały innymi przesłankami niż przedsiębiorca. Podstawowym kryterium będzie w tym wypadku już nie efektywność ekonomiczna przedsiębiorstwa, lecz stopień i kierunek rozwoju danego obszaru w ścisłym powiązaniu ze strategią całego regionu jak również polityką gospodarczą i przestrzenną państwa oraz Unii Europejskiej.

Polski system planowania przestrzennego, w zgodzie z polityką europejską, opiera się przede wszystkim na zasadzie zrównoważonego rozwoju (por. J. J. Parysek (red.), 1995). Nie można zatem przyjmować inwestycji gospodarczej na teren danej gminy kierując się jedynie przesłankami rozwoju ekonomicznego tj. powstaniem nowych miejsc pracy, czy rozbudową infrastruktury. Równie ważne jest by, przyjmowane na dany obszar przedsiębiorstwo, przyczyniało się jednocześnie do poprawy sytuacji: ekonomicznej, społecznej i ekologicznej gminy. Obecnie, takie podejście do gospodarowania nie jest już jedynie życzeniem idealistów. W literaturze i praktyce gospodarczej coraz częściej zwraca się uwagę na tzw. Społeczną Odpowiedzialność Biznesu. „Jest to koncepcja (według roboczej definicji Komisji Europejskiej), zgodnie z którą przedsiębiorstwa dobrowolnie uwzględniają interesy społeczne i ochrony środowiska w swoich strategiach działań na rynku, a także w stosunkach z różnymi grupami interesariuszy”. Podstawowym elementem koncepcji Społecznej Odpowiedzialności Biznesu jest stała gotowość przedsiębiorstwa do odpowiadania na oczekiwania płynące ze strony środowiska, w którym działa. Oznacza to w praktyce, że do pewnego stopnia to otoczenie określa, czym powinno zajmować się przedsiębiorstwo (H. Białoń, 2008).

Charakterystyka gminy Przechlewo

Gmina Przechlewo położona jest w południowo-zachodniej części województwa pomorskiego i graniczy z pięcioma gminami wiejskimi: Rzeczenicą, Koczałą, Lipnicą, Konarzynami oraz Człuchowem. Tworzą ją 33 wsie. Łączna powierzchnia to 244 km² i zamieszkiwana jest przez 6,2 tys. osób.

Większość terenu gminy leży w granicach dwóch obszarów chronionych: Obszaru Chronionego Krajobrazu „Okolice Jezior Krępsko i Szczytno” oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu „Fragment Borów Tucholskich”. Grunty orne stanowią ok. 35% powierzchni gminy. Wszystkie użytki rolne sklasyfikowano jako użytki o niekorzystnych warunkach gospodarowania, gdyż większość z nich posiada klasy IV-VI w klasyfikacji bonitacyjnej gleb. Ponadto, gmina Przechlewo leży na obszarze charakteryzującym się krótkim okresem wegetacyjnym, stosunkowo krótkim i chłodnym latem oraz długą zimą. Mimo tych niekorzystnych warunków, główną branżą w gospodarce gminy jest rolnictwo, a Przechlewo należy do najprężniej rozwijających się gmin wiejskich na Pomorzu.

Na terenie gminy działalność prowadzi około 457 gospodarstw indywidualnych o powierzchni powyżej 1 ha (średnia powierzchnia gospodarstwa to 9,5 ha). Użytki rolne w 85% obsiewane są zbożem. 125 gospodarstw indywidualnych zajmuje się chowem bydła natomiast chowem trzody chlewnej trudni się ok. 180 gospodarstw indywidualnych, które łącznie posiadają ok. 15,0 tys. sztuk. Ze względu na wysoką obsadę trzody chlewnej, prawie cała produkcja zbóż zostaje wykorzystana na potrzeby chowu. Dodatkowo, w gminie istnieją korzystne warunki do prowadzenia rolnictwa ekologicznego, brak jest jednak zorganizowanego rynku produktów ekologicznych oraz promocji lokalnych produktów żywnościowych, natomiast od kilku lat na terenie gminy rozwija się działalność agroturystyczna.

W gminie szczególnie dba się o środowisko naturalne, jak również wspiera powstawanie nowych przedsiębiorstw. W 2008 roku gmina Przechlewo została laureatem XI Edycji Konkursu Ministra Środowiska „Lider Polskiej Ekologii” za zaangażowanie w realizację efektywnych ekologicznie, ekonomicznie i społecznie przedsięwzięć w zakresie zarządzania i ochrony środowiska. Natomiast w 2009 roku została laureatem X Edycji Narodowego Konkursu Ekologicznego „Przyjaźni Środowisku” za innowacyjne projekty dotyczące rozwiązań technicznych i inwestycji w dziedzinie ochrony środowiska, jak i przedsięwzięcia z zakresu edukacji ekologicznej.

To co wyróżnia przede wszystkim gminę Przechlewo jako lidera ekologii to produkcja na własne potrzeby tzw. „zielonej energii”. W gminie Przechlewo, w strukturze paliw na potrzeby ogrzewania zdecydowanie dominuje biomasa, czyli trociny, zrżyny, drewno oraz słoma. Całkowity udział biomasy wynosi 47,7%. Drewno i słomę należy zaliczyć do lokalnych źródeł energii, są one stosowane przede wszystkim jako paliwo do ogrzewania centralnego oraz ogrzewania kominkowego z rozprawdzeniem w domach jednorodzinnych i niewielkich budynkach usługowych, uzupełniająco dla węgla oraz do przygotowywania posiłków w trzonach kuchennych. Słoma stosowana jest głównie w lokalnej kotłowni. Węgiel

i miał węglowy stanowi niecałe 11% całkowitego zużycia paliwa w gminie. W Przechlewie działają dwie pierwsze w Polsce biogazownie rolnicze należące do przedsiębiorstwa Poldanor S.A.: biogazownia w Pawłótku (od 2005 roku) o mocy 725 kWe (ryc. 1.) oraz biogazownia w Płaszczycy (od 2008 roku) o mocy 625 kWe, które produkują energię elektryczną z odchodów zwierzęcych oraz kiszonki z kukurydzy. Spalanie biogazu w module CHP, pozwala na uzyskanie energii elektrycznej oraz energii cieplnej. Pozyskana energia, w pierwszej kolejności wykorzystywana jest na potrzeby techniczne biogazowi, tj. podgrzewanie substratu, obsługę urządzeń elektrycznych oraz na potrzeby technologiczne pobliskiej fermy. Nadwyżka energii elektrycznej odsprzedawana jest operatorowi systemu elektroenergetycznego (www.przechlewo.pl).



Ryc. 1. Biogazownia rolnicza w Pawłótku, której zarządcą jest przedsiębiorstwo Poldanor S.A.

Źródło: T. Michalski (fot.).

Wpływ przedsiębiorstwa Poldanor S.A. na zrównoważony rozwój gminy Przechlewo

Aspekt ekonomiczny

Zdecydowanie, na korzystną sytuację ekonomiczną czy ekologiczną analizowanego obszaru wpływ mają przedsiębiorstwa zlokalizowane na terenie gminy Przechlewo. Rolnicy nie mają problemu ze zbytem żywca ze względu na obecność dużego zakładu przetwórstwa mięsnego Prime Ford Sp. z o.o. oraz kilku lokalnych zakładów mięsnych. Jednak najważniejszym dla gminy Przechlewo jest Poldanor S.A. Przedsiębiorstwo to jest bowiem znaczącym producentem rolnym w Europie i tym samym największym lokalnym pracodawcą. Pierwsze gospodarstwo w Przechlewie zaczął użytkować w 1994 roku. W roku 2009 prowadził produkcję roślinną na

obszarze ok. 15,0 tys. ha oraz chów i hodowlę trzody chlewnej w oparciu o stado prawie 18,0 tys. macior (www.poldanor.com.pl). Łączne obroty spółki to ponad 150 mln zł rocznie. Poldanor z roku na rok zwiększa zatrudnienie jak również sumę bilansową, głównie w wyniku wysokich nakładów na inwestycyjnych przede wszystkim na unowocześnienie infrastruktury produkcyjnej i wprowadzanie rozwiązań technologicznych przyjaznych dla środowiska naturalnego (Sprawozdanie z działalności spółki za rok 2007).

Oprócz dobrej kondycji finansowej, a co za tym idzie dużych wpływów do budżetu gminy, Poldanor S.A. czynnie bierze udział we współfinansowaniu zadań gminy, głównie poprzez współfinansowanie modernizacji lokalnych dróg i pozostałej infrastruktury. Spółka przywiązuje wielką wagę do prowadzenia produkcji w sposób przyjazny dla swojego środowiska. Utrzymywanie otwartego i pozytywnego dialogu z najbliższym otoczeniem jest jednym z elementów misji Poldanor S.A. Przedsiębiorstwo oprócz tego, że gwarantuje swoim pracownikom atrakcyjne warunki pracy i możliwość podnoszenia kwalifikacji, stale inwestuje w nowe technologie jak również wspiera lokalną społeczność.

Aspekt społeczny

Poldanor S.A. zatrudnia ponad 500 osób. Spółka oferuje zatrudnionym dobre warunki pracy: atrakcyjne wynagrodzenie uzależnione od osiągniętych wyników, szkolenia w kraju i za granicą oraz atrakcyjny pakiet socjalny zawierający między innymi bogatą ofertę imprez kulturalnych i sportowych. Przedsiębiorstwo przykłada szczególną wagę do kwestii higieny i bezpieczeństwa pracy, co przejawia się w ciągłym utrzymaniu wszystkich budynków oraz maszyn w odpowiednim stanie technicznym. Pracownicy przechodzą regularnie szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, jak również od kilku lat zajmują czołowe miejsca w konkursach BHP organizowanych przez Agencję Nieruchomości Rolnych we współpracy z Państwową Inspekcją Pracy. Regularnie przeprowadzane są ankiety zadowolenia pracowników oraz ulepszanie systemu motywacyjnego. Nacisk kładziony jest również na komunikację interpersonalną zarówno formalną jak i pozaformalną w celu polepszenia przepływu informacji i wymiany myśli między kadrą zarządczą i pracownikami niższych szczebli (Sprawozdanie z działalności spółki za rok 2007).

Przedsiębiorstwo Poldanor S.A. realizuje politykę Społecznej Odpowiedzialności Biznesu w oparciu o przemyślaną i zapisaną strategię. Podejmuje inicjatywy społeczne i angażuje się w krzewienie kultury poprzez: współorganizowanie lokalnych dożynek, sponsorowanie lokalnych klubów sportowych, sponsorowanie wydarzeń kulturalnych, sponsorowanie imprez dla dzieci i młodzieży, aktywny udział w integracyjnych (polsko-

duńskich) imprezach kulturowych i sportowych, finansowanie potrzeb niepełnosprawnych i potrzebujących, jak również sponsorowanie inicjatyw służących ochronie środowiska naturalnego. Dodatkowo, spółka jest poważnym donatorem Powiatowego Funduszu Stypendialnego. Od dwóch lat rozpisuje konkurs na dofinansowanie projektów zgłaszanych przez społeczność lokalną, pt. „Działajmy razem” (www.poldanor.com.pl).

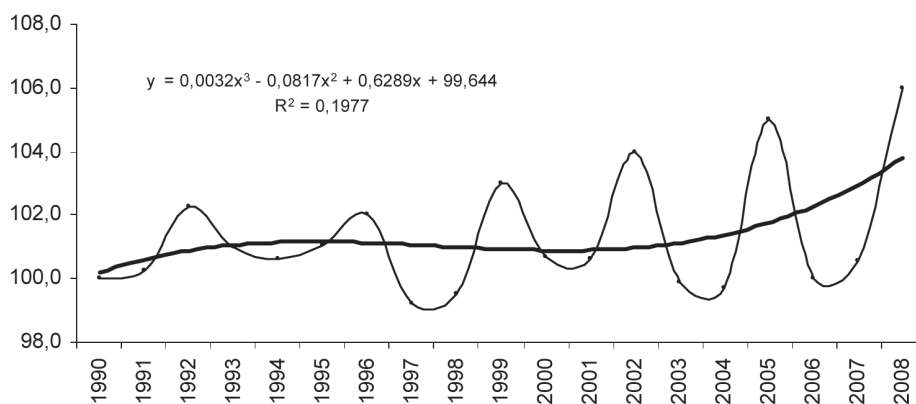
Aspekt ekologiczny

W latach 2005–2010 Poldanor, jako jedyny inwestor w Polsce, wybudował pięć nowoczesnych biogazowni rolniczych (ostatnia została oddana do użytku 7 czerwca 2010), w których wykorzystuje nawóz zwierzęcy i inne rodzaje biomasy do produkcji ok. 40,0 tys. kW energii elektrycznej rocznie, co odpowiada zapotrzebowaniu ok. 20,0 tys. gospodarstw domowych. Użytkowane przez przedsiębiorstwo instalacje przyczyniają się do zmniejszenia zużycia kopalnych surowców energetycznych oraz emisji związków powstających podczas spalania, redukcji emisji gazów cieplarnianych, podtlenku azotu i metanu, poprawy warunków nawożenia pól uprawnych, niszczenia nasion chwastów, a tym samym zmniejszania zużycia chemicznych środków ochrony roślin, jak również zmniejszania ryzyka zanieczyszczenia wód gruntowych i powierzchniowych. Wyprodukowana energia elektryczna oraz ciepła w części wykorzystywana jest na potrzeby technologiczne biogazowi, natomiast pozostała ilość sprzedawana jest odbiorcom zewnętrznym. Odpadem produkcyjnym biogazu jest przefermentowana mieszanina użytych substratów, którą można stosować do nawożenia pól uprawnych lub do produkcji kompostu (www.poldanor.com.pl).

Wpływ lokalizacji przedsiębiorstwa Poldanor S.A. na przemiany społeczno-demograficzne w gminie Przechlewo w latach 1990–2008

Specyfika przemian ludnościowych na obszarach wiejskich w Polsce wynika zarówno z nasilającego się procesu dezurbanizacji, jak również natężenia zdarzeń demograficznych (głównie w zakresie postaw matrymonialnych i prokreacyjnych). W granicach województwa pomorskiego notuje się systematyczny wzrost liczby zameldowanych na terenach gmin wiejskich i miejsko-wiejskich, stanowiąc obecnie prawie 115,0% względem roku 1990 (por. A. Cicharska, 2010). Na wspomnianą specyfikę tendencji demograficznych (zwłaszcza ruchu naturalnego) rzutuje nie tylko stopień konserwatyzmu czy system wartości lokalnych społeczności, ale także stan zdrowia ludności czy dostępność do specjalistycznych placówek ochrony zdrowia (por. T. Michalski, 2002).

W gminie Przechlewo, pomimo licznych wahań, zauważalne jest nieznaczne zwiększenie się stanu ilościowego mieszkańców (z 5,9 tys. w 1990 r. do 6,2 tys. na koniec analizowanego okresu) z wyjątkiem lat 1997-1998 oraz 2003-2004, kiedy to składowe ruchu rzeczywistego ludności przyjęły wartości nieco niższe. Dynamika zmian liczby zameldowanych w gminie Przechlewo wykazuje słabe dopasowanie do trendu ($R^2=0,1977$) i (przy założeniu, że w 1990 roku wynosiła 100,0%) wahała się od 100,6% w roku 1994, przez 100,7% w 2000 roku, do 106,0% w roku 2008 (ryc. 2). Omawiane zmiany nie przebiegają zatem tak intensywnie jak w całym województwie pomorskim. Na sytuację tą rzutuje odległość od największych ośrodków miejskich (w przeciwieństwie do gmin wiejskich graniczących z powiatami grodzkimi), stanowiących główny obszar akceleracji ruchu migracyjnego oraz bieguny wzrostu społecznego i gospodarczego.

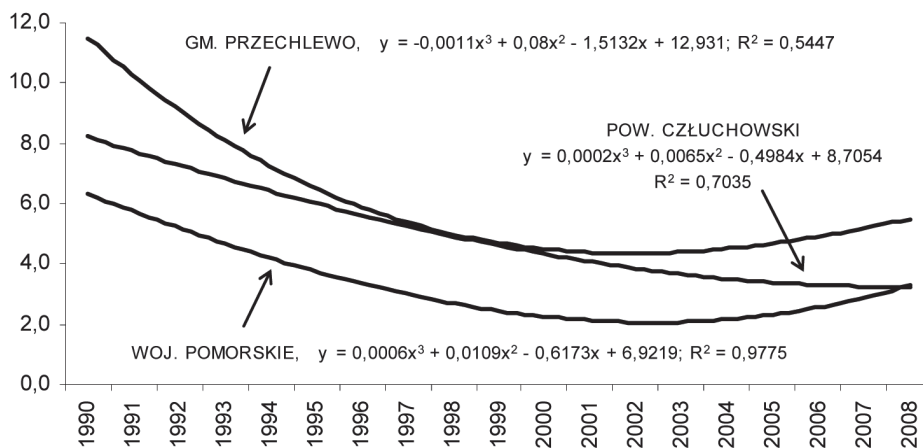


Ryc. 2. Dynamika zmian liczby ludności w gminie Przechlewo (1990 r. = 100,0%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Biorąc pod uwagę ruch rzeczywisty ludności, podobnie jak ma to miejsce w całej Polsce, to właśnie wskaźnik rodności w głównej mierze decyduje o przekształceniach przyrostu naturalnego populacji gminy Przechlewo. W analizowanym okresie wynosił on średnio 13,9‰, przy czym najwyższą wartość osiągał w latach 90. (1990 r. – 19,7‰, 1999 – 14,0‰). Następnie, wraz z pewnymi wahaniami (2000 r. – 11,3‰, 2004 r. – 10,5‰, 2006 r. – 14,4‰) nie przekroczył ostatecznie 11,0‰ na koniec omawianego przedziału czasowego. Nieco mniejsze dysproporcje zauważyć można w przypadku współczynnika zgonów. Pomimo, iż w połowie lat 90. odnotowano głęboki spadek umieralności (1995 r. – 4,9 na 1000 ludności) to w pozostałych latach jego wartość oscylowała w granicach 8,0‰. Wielkość przyrostu naturalnego ludności w gminie Przechlewo wyróżniała się więc

na tle całego powiatu człuchowskiego, jak również województwa pomorskiego (zwłaszcza w pierwszej połowie poddanego analizie okresu). Omawianą jednostkę, mimo zauważalnego zmniejszenia się przyrostu naturalnego w ostatnich latach (2003 r. – 5,0‰, 2008 r. – 3,1‰) cechowała ponad 10,0‰ przewaga liczby urodzeń nad stanem ilościowym zgonów (w latach 1990–1995). Tendencja ta, jak wcześniej wspomniano, została zachwiana i w grudniu 2008 roku, na terenie całego powiatu i województwa przyrost naturalny wynosił odpowiednio 4,2‰ oraz 3,5‰ (ryc. 3). Przyczyn tego zjawiska dopatrywać się można zarówno w procesie urbanizacji społecznej, jak również skomplikowanej sytuacji na krajowym rynku pracy, prowadzącej często do emigracji ludności, której wysoki odsetek stanowią osoby w wieku wczesnoprodukcyjnym.

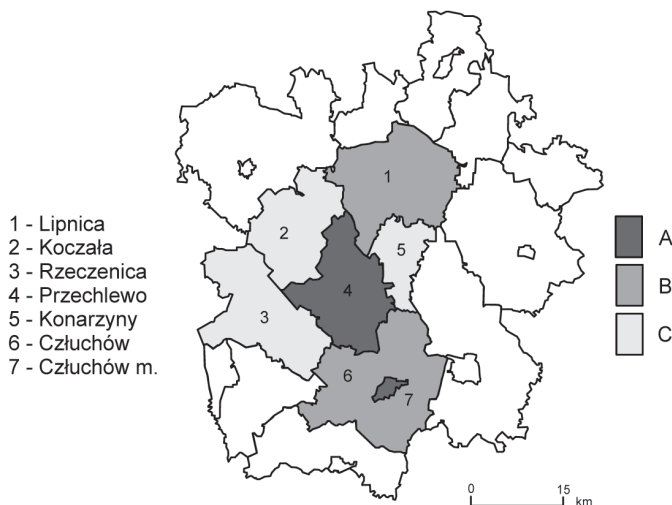


Ryc. 3. Przyrost naturalny w województwie pomorskim, powiecie człuchowskim oraz gminie Przechlewo na 1000 ludności (równania regresji)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Saldo migracji ludności w gminie Przechlewo przez cały analizowany okres przyjmowało wartości ujemne (z wyjątkiem roku 1992, 1996 i 1997, kiedy to wskaźnik wyniósł odpowiednio 3,5‰, 4,1‰, 0,5‰). Już w 1990 saldo wędrowek populacji przekraczało -5,0‰, osiągając punkt krytyczny w roku 2002 (-6,3‰), zaś na koniec omawianego przedziału czasowego zanotowano -0,2‰ odpływ ludności. Sytuacja ta nie świadczy więc o dobrej kondycji społeczno-demograficznej w gminie, jednakże wysoki wskaźnik przyrostu naturalnego rekompensuje w pewien sposób odpływ mieszkańców. Należy również zwrócić uwagę na to, iż przy założeniu, że decyzje dotyczące migracji podejmowane są głównie ze względu na trudności

odnoszące się do zatrudnienia, do przeważających kierunków wędrówek ludności należą duże i wielkie miasta regionu oraz kraje Europy Zachodniej. W przypadku gminy Przechlewo, pomimo, iż znaczny odsetek mieszkańców decyduje się na zmianę miejsca zamieszkania, lokalizacja działalności gospodarczej, przede wszystkim spółki Poldanor S.A., ma istotny wpływ na stopień ruchliwości przestrzennej ludności. Wspierany przez Poldanor postęp technologiczny, rozwój sieci drogowej (na poziomie lokalnym) zwiększa szanse na poprawę jakości życia nie wymuszając przy tym emigracji. Rozpatrując zatem saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy (w odniesieniu do 2006 roku) w gminach powiatu człuchowskiego oraz wybranych jednostkach powiatu bytowskiego i chojnickiego (znajdujących się około 15 km od Przechlewa) powyższa teza została potwierdzona. Przechlewo, jako jedyna gmina wiejska w regionie notuje dodatnią wartość omawianego wskaźnika, znajdując się w grupie jednostek typu A, wynosząc 4,1 na 100 zatrudnionych mieszkańców (ryc. 4). Jedynie w pobliskim mieście Człuchów, ze względu na specyfikę obszarów zurbanizowanych, zanotowano wyższą jego wartość, stanowiącą niemal 20,0%. Do gmin typu B, w granicach których saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi od 0,0 do -40,0 na 100 zatrudnionych mieszkańców należy Lipnica oraz Człuchów, natomiast najtrudniejsza sytuacja występuje w jednostkach: Koczała, Rzeczenica oraz Konarzyny (typ C), gdzie saldo przemieszczeń się ludności w celach zarobkowych wynosiło poniżej -40,0% - w znaczącym stopniu na korzyść gminy Przechlewo.



A,B,C – objaśnienia w tekście.

Ryc. 4. Saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy w wybranych gminach województwa pomorskiego (na 100 osób pracujących)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Problemem w Przechlewie jest niewątpliwie trudna sytuacja kobiet na rynku pracy. Nadal stanowią one niewiele ponad 30,0% ogółu pracujących w gminie, podczas gdy współczynnik feminizacji wynosi niespełna 101. W analizowanym okresie wzrósł znacznie udział mieszkańców zatrudnionych w przemyśle (do 54,2% w 2008 r. z około 10,0% w roku 1990), relatywnie wysoki udział pracujących notuje się również w usługach (39,2%) – przy sukcesywnym spadku ludności, której głównym źródłem utrzymania jest rolnictwo. Natomiast stopa bezrobocia rejestrowanego w Przechlewie (podobnie jak w całym kraju) ulegała znacznym fluktuacjom. W początkowej fazie oscylowała w granicach 11,0%, zaś najtrudniejsza sytuacja miała miejsce pod koniec lat 90. wraz z bezrobociem przekraczającym 20,0%. Ostatnie lata (zwłaszcza po 2006 r.) przyniosły jednak poprawę w tym zakresie i na koniec grudnia 2008 roku, wskaźnik mieszkańców gminy Przechlewo nieposiadających zatrudnienia wyniósł 7,1%, zaś całego powiatu człuchowskiego aż 20,7%.

Podsumowanie

Działalność gospodarcza ma swoje miejsce w szerokich zależnościach i interakcjach między poszczególnymi sferami całego systemu społeczno-ekonomicznego i przyrodniczego. W konsekwencji, pojawienie się każdego nowego podmiotu, poprzez lokalizowanie na danym obszarze, w konkretnym miejscu (gminie) ma zawsze wpływ na cały system, zarówno na jego elementy ekonomiczne jak i środowiskowe, ale również społeczne. Oczywiście siła oddziaływania nowego podmiotu zależy od jego wielkości (ilości zatrudnionych, wielkości obrotów, wielkości zobowiązań podatkowych), charakteru produkcji czy stopnia jej uciążliwości dla środowiska naturalnego. Niezależnie od tego, jakie jest to przedsiębiorstwo, należy mieć na uwadze, że jego pojawienie się w danym miejscu będzie miało wpływ na możliwość realizacji postulatów zrównoważonego rozwoju. Pojawienie się nowych podmiotów gospodarczych jest motorem rozwoju, dzięki tworzeniu nowych miejsc pracy, często dzięki towarzyszącym budowie nowego zakładu inwestycji infrastrukturalnych, jak również dzięki dodatkowym wpływom do lokalnego budżetu oraz często dzięki zaangażowaniu przedsiębiorstwa w inicjatywy podejmowane przez lokalną społeczność. Najcenniejsza jest zatem inwestycja, która nie tylko daje nowe miejsca pracy i poprawę warunków bytowych ludności, ale ta która dodatkowo zapewnia zachowanie środowiska naturalnego i zdrowe warunki życia mieszkańców.

Spis literatury:

- Bank Danych Regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl (z dn. 28.06.2010 r.).

- Białoń H., 2008, Zyski z CSR, rep.pl, z dn. 03.07.2008.
- Bończak-Kucharczyk E., Herbst K., Chmura K., 2001, Jak władze lokalne mogą wspierać przedsiębiorczość, Wyd. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa.
- Cicharska A., 2010, Przemiany demograficzne na obszarach wiejskich województwa pomorskiego [w:] P. Szmielińska-Pietraszek, W. Szymańska (red.) Przemiany ilościowe i jakościowe w przestrzeni geograficznej, AP w Słupsku, Słupsk, s. 21–29.
- Cicharska A., Karwacka G., 2010, Zrównoważony rozwój demograficzny na obszarach wiejskich województwa pomorskiego po wstąpieniu Polski do struktur Unii Europejskiej [w:] E. Kacprzak, A. Kołodziejczak (red.) Rola środków Unii Europejskiej w rozwoju obszarów wiejskich. Studia Obszarów Wiejskich. Tom XXIV. KOWPTG, ZBOW IGiPZ PAN, Warszawa, s. 215–226.
- Czyż M., 2001, Strategia rozwoju zrównoważonego i trwałego polskiej gospodarki, Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej nr 23, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Gmina Przechlewo, www.przechlewo.pl (z dn. 28.06.2010).
- Kuciński K., 1996, Lokalizacja jako element kształtowania pozycji rynkowej firmy (na przykładzie fabryki samochodów Opel), Instytut Funkcjonowania Gospodarki Narodowej SGH, Warszawa.
- Michalski T., 2002, Uwarunkowania sytuacji zdrowotnej ludności wiejskiej w Polsce [w:] J. Bański (red.) Polska przestrzeń wiejska: procesy i perspektywy, Studia Obszarów Wiejskich, tom VI, Warszawa, s. 113–130.
- Parysek J. J. (red.), 1995, Rozwój lokalny: zagospodarowanie przestrzenne i nisze atrakcyjności gospodarczej, Studia PAN Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju tom CIV, PWN, Warszawa.
- Podstawowe dane statystyczne według miast i gmin za 1991 r., 1992, WUS w Słupsku, Słupsk.
- Podstawowe dane statystyczne według miast i gmin za 1993 r., 1994, WUS w Słupsku, Słupsk.
- Podstawowe dane statystyczne według miast i gmin za 1994 r., 1995, WUS w Słupsku, Słupsk.
- Rocznik statystyczny województwa słupskiego 1991, 1991, WUS w Słupsku, Słupsk.
- Rocznik statystyczny województwa słupskiego 1993, 1993, WUS w Słupsku, Słupsk.
- Poldanor S.A., www.poldanor.com.pl (z dn. 28.06.2010).
- Sprawozdanie z działalności spółki za rok 2007, www.poldanor.com.pl (z dn. 26.07.2010).
- Walaszczyk K., 2004, Ku ekorozwojowi [w:] L. J. Krzyżanowski (red.) Zrównoważony rozwój. Zbiór opracowań, Oficyna Wydawnicza WSM SIG, Warszawa.

Neoendogeniczny rozwój obszarów wiejskich na przykładzie gminy Łęczyce

Wprowadzenie

Artykuł zawiera dwie, uzupełniające się wzajemnie części. W pierwszej, na podstawie bogatej literatury przedmiotu, scharakteryzowano endogeniczne i egzogeniczne uwarunkowania rozwoju lokalnego. Zwrócono szczególną uwagę na wzajemne interakcje zachodzące pomiędzy tymi dwoma rodzajami uwarunkowań oraz scharakteryzowano relatywnie nową koncepcję neoendogenicznego rozwoju lokalnego, łączącą wewnętrzne i zewnętrzne czynniki rozwojowe. Z kolei w części drugiej, na podstawie szczegółowych badań terenowych, zdiagnozowano podstawowe uwarunkowania rozwoju gminy Łęczyce (powiat wejherowski). Analizy empiryczne dotyczące gminy Łęczyce posłużyły praktycznej egzemplifikacji modelu rozwoju jednostki samorządu terytorialnego opartego na pełnym wykorzystaniu zewnętrznych uwarunkowań rozwoju oraz posiadanego własnego potencjału – zgodnie z koncepcją rozwoju neoendogenicznego¹.

Endogeniczne, egzogeniczne oraz neoendogeniczne uwarunkowania rozwoju lokalnego

Rozwój lokalny jest efektem gospodarki lokalnej, która definiowana jest jako złożony proces, w którym władze lokalne przy wykorzystaniu zasobów własnych oraz zaangażowaniu partnerów zewnętrznych stymulują rozwój gospodarczy danej jednostki terytorialnej (E. J. Blakely, 1989). Według J. J. Paryska (1997) rozwój lokalny bazuje na endogennych czynnikach

¹ Część teoretyczną artykułu stanowią efekty promotorskiego projektu badawczego Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego *Endogeniczne czynniki rozwoju obszarów wiejskich województwa mazowieckiego* (N 306 025 32/1135), która we fragmentach jest zaczerpnięta z publikacji podsumowującej projekt (K. Czapiewski, 2010). Z kolei analizy empiryczne w części drugiej artykułu zostały wykonane przez autora w projekcie badawczym *Wiejskie obszary sukcesu gospodarczego – koncepcja, identyfikacja, diagnoza* (N 306 004 31/0096) kierowanym przez prof. Jerzego Bańskiego, którego podsumowanie stanowi publikacja: J. Bański (2008).

rozwoju (lokalne potrzeby, lokalne zasoby, miejscowi ludzie, lokalne organizacje i podmioty gospodarcze) i stanowi uzupełnienie prowadzonego w nawiązaniu do czynników egzogenicznych rozwoju regionalnego. Według innych definicji, rozwój lokalny to proces pozytywnie ukierunkowanych zmian wszystkich elementów danego układu przestrzennego, czyli potencjału i struktury gospodarczej, środowiska przyrodniczego, wyposażenia infrastrukturalnego, poziomu życia mieszkańców oraz ładu i zagospodarowania przestrzennego (T. Kudłacz, 1999; Z. Chojnicki, T. Czyż, 2006; J. F. Nowak, 2006). Definicje te zakładają maksymalne mobilizowanie i optymalne wykorzystanie zasobów na danym terenie, włączając kapitał, pracę, instytucjonalne zasoby i lokalną infrastrukturę (D. Kołodziejczyk i inni, 2006). Według P. M. Romera (1990, 1994) podstawowym czynnikiem rozwoju jest aktywizacja potencjału wewnętrznego regionu determinowanego przez wyjściowo posiadane zasoby. Aktywizacja następuje poprzez pokonywanie barier wzrostu przez nakłady inwestycyjne na ich likwidację, wykorzystanie mocnych stron regionu oraz poszerzanie powiązań kooperacyjnych w regionie (R. Domański, 2004). Choć należy podkreślić, iż do uruchomienia trwałej dynamiki rozwoju wykorzystującego potencjał endogeniczny niezbędne jest przekroczenie pewnej jego wartości progowej, oznaczającej istnienie minimalnych ku temu zasobów ludzkich i fizycznych (J. J. Parysek, 1997; I. Pietrzyk, 2003; G. Ślusarz, 2005).

Z powyższego przeglądu definicji rozwoju lokalnego wynika, iż jest on pochodną szerokiego spektrum uwarunkowań, które można przyporządkować do dwóch podstawowych grup:

- uwarunkowania zewnętrzne (egzogeniczne) – normy prawne, standardy postępowania, położenie w strukturach ekonomicznych (centrum-peryferie, wielofunkcyjność–monofunkcyjność), zewnętrzny kontekst polityczny, jakość środowiska człowieka (zanieczyszczenia, obszary chronione);
- uwarunkowania wewnętrzne (endogeniczne), czyli zasoby lokalne, którymi dysponuje dana jednostka terytorialna i które mogą być przez nią kształtowane – poziom rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej (wyposażenie w media, jakość i dostępność systemu komunikacyjnego, dostępność do edukacji, opieki medycznej, kultury), położenie w przestrzeni geograficznej (lokalnej, regionalnej, krajowej, międzynarodowej), uwarunkowania środowiska przyrodniczego, aktywność i efektywność działań samorządów lokalnych (polityka lokalna), przedsiębiorczość i innowacyjność społeczności lokalnej oraz jej charakterystyka społeczna, demograficzna i kulturowa (M. Grochowski, A. Kowalczyk, 1999; P. Lowe i inni, 1998; A. Kalata, 2005; D. Kołodziejczyk i inni, 2006; H. Ponikowski, 2007; A. Rosner (red.), 2007).

Należy podkreślić, iż zarówno w rozwoju lokalnym oraz regionalnym obydwie te grupy uwarunkowań są niezbędne do zaistnienia pozytywnych przemian strukturalnych, społeczno-gospodarczych, infrastrukturalnych oraz przestrzennych. Często też mieszkańcy bądź lokalna władza nie mają wpływu na niektóre z uwarunkowań wewnętrznych i *vice versa* mają wpływ na niektóre z uwarunkowań zewnętrznych.

Układ lokalny nieposiadający wystarczającego potencjału własnego, nie zawsze potrafi w pełni wykorzystać istniejące uwarunkowania zewnętrzne, w tym głównie środki finansowe. Oczywiście każde wsparcie zewnętrzne jest pożądane, szczególnie przez gminy wiejskie, oraz przyczynia się do rozwoju lokalnego. Jednakże w jednostkach o mniejszym potencjale wewnętrznym efektywność wykorzystania czynników zewnętrznych będzie niższa, niż w gminach o bardziej rozbudowanych zasobach endogenicznych.

Wysoki poziom potencjału własnego wpływa dodatnio na tworzenie korzystnych warunków życia dla mieszkańców, a endogeniczna aktywność może spowodować „samopodtrzymywalny” rozwój społeczny i gospodarczy. Ponadto od poziomu czynników wewnętrznych zależy stopień wykorzystania elementów napływających z zewnątrz (środki finansowe, inwestycje, ruch turystyczny oraz programy rządowe i unijne). Stymulacja rozwoju z zewnątrz jest ważna, czasami wręcz niezbędna, jednak bez odpowiedniej bazy lokalnej nawet wielkie środki pomocowe mogą zostać zmarnowane (A. Sobala-Gwosdz, 2005). Identyczne wnioski wykazały analizy przeprowadzone w ramach dużego, programu badawczego „*Warunki życia społeczeństwa polskiego: problemy i strategię*”. Stwierdzono w nim, iż oddziaływanie czynników zewnętrznych na rozwój lokalny w głównej mierze zależy od aktywności samego układu lokalnego oraz w przypadku zaistnienia korzystnego finansowo-inwestycyjnego impulsu zewnętrznego, to jego racjonalne wykorzystanie i efekty rozwojowe zależą od kapitału endogenego (G. Gorzelak, 2008).

Na podstawie różnych przykładów można zauważyć, jak silny jest efekt synergii pomiędzy uwarunkowaniami endogenicznymi a egzogenicznymi w rozwoju lokalnym. Z jednej strony od potencjału własnego zależy skuteczność w pozyskaniu i wykorzystaniu elementów zewnętrznych oraz równocześnie w procesie konfrontacji z innymi instytucjami następuje wzmacnianie zasobów własnych. Z drugiej strony uwarunkowania zewnętrzne wpływają na pozytywne bądź negatywne przekształcenie układów lokalnych. Należy jednakże podkreślić, iż o ile uwarunkowania zewnętrzne są albo jednakowe na danym obszarze w danym czasie, albo stanowią pewien zasób ograniczony, o tyle uwarunkowania wewnętrzne są bardziej zróżnicowane przestrzennie oraz są w znacznie mniejszym zakresie ograniczone. Uogólniając można przyjąć, iż o ile suma uwarun-

kowań wewnętrznych i zewnętrznych wyznacza pewien generalny poziom rozwoju lokalnego w danym regionie, to właśnie uwarunkowania wewnętrzne w największym stopniu wyznaczają poziom dyspersji przestrzennej rozwoju jednostek lokalnych w tym regionie.

Silną współzależność pomiędzy dwoma rodzajami uwarunkowań akcentuje koncepcja neoendogenicznego rozwoju obszarów wiejskich (C. Ray, 1997, 2006; M. Klekotko, 2005; T. Adamski i inni, 2007). Koncepcja ta zakłada poszukiwanie i wykorzystywanie wszystkich możliwych zasobów lokalnych w celu jak największej absorpcji potencjalnych czynników zewnętrznych, aby z kolei pomnażać zasoby własne. Czynniki te nie mają zastępować ani narzucać ścieżek rozwojowych poszczególnym obszarom, a mają za zadanie wspomagać procesy oddolne (*bottom-up approach*). Jak podkreśla C. Ray (2006) jednym z podstawowych założeń koncepcji neoendogenicznego rozwoju obszarów wiejskich jest odejście od wsparcia przez władze centralne państwa konkretnych sektorów gospodarki, w zamian za wspieranie inicjatyw lokalnych na konkretnych obszarach. Alternatywa ta ma zapobiec wspomaganiu poszczególnych sektorów gospodarki w izolacji od siebie oraz stosowania standardowych mierników w ocenie wymaganej pomocy pomijających aspekty położenia oraz zróżnicowania społeczno-kulturowego. W koncepcji rozwoju neoendogenicznego to poszczególne obszary mogą kształtować swoją politykę rozwojową poprzez odpowiednie sterowanie interwencjami zewnętrznymi. Równocześnie zakłada się, że poszczególne obszary muszą posiadać odpowiedni potencjał własny, aby móc wziąć odpowiedzialność za rozwój społeczno-gospodarczy oraz odpowiednio wykorzystać egzogeniczne instrumenty wsparcia. Istotą „neoendogenicznego” mechanizmu rozwojowego jest zatem uczestnictwo przedstawicieli lokalnej społeczności zarówno w formułowaniu, jak i w aplikacji strategii rozwojowej, przy współpracy z pozalokalnymi aktorami społecznymi. Zasada rozwoju neoendogenicznego powinna być realizowana poprzez uzupełnianie wewnętrznego potencjału poszczególnych regionów o brakujące elementy, w celu zapewnienia ciągłości procesów pozytywnych przemian (T. Adamski, 2008).

Koncepcja rozwoju neoendogenicznego opiera się więc na równowadze pomiędzy wykorzystaniem zasobów obszaru a środkami pozyskiwanymi ze źródeł zewnętrznych i stanowi pewnego rodzaju kompromis pomiędzy strategiami (teoriami) rozwoju egzo- i endogenicznego (T. Adamski i inni, 2007). Podobnie niektóre rozważania ekonomistów odnośnie teorii wzrostu endogenicznego wskazują, że nie można utrzymać trwałego wewnętrznego wzrostu gospodarczego bez uwzględnienia efektów zewnętrznych (S. Truskolaski, 2006). Rozwój lokalny oparty na endogenicznych czynnikach nie jest zatem systemem zamkniętym, gdyż w większości przypadków posiada powiązania zewnętrzne, jednakże istotne aby

rozwój danego obszaru był kształtowany przez podmioty działające na tym terytorium (G. Garofoli, 1992).

Efekty rozwoju neoendogenicznego powinny przejawiać się możliwościami przekształceń lokalnych systemów społeczno-ekonomicznych, umiejętności reagowania na zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne oraz możliwości kreowania innowacji na poziomie lokalnym (G. Garofoli, 1992). Jednakże nie wszystkie obszary w jednakowy sposób potrafią reagować na pojawiające się egzogeniczne szanse lub zagrożenia rozwoju regionalnego. Wśród wewnętrznych czynników, ułatwiających bądź utrudniających silne i skuteczne działanie na zachodzące makroekonomiczne zmiany otoczenia, można przede wszystkim wyróżnić: „elastyczność struktury” gospodarki, aktywność i otwartość polityki prowadzonej w danych jednostkach przestrzennych, kompetencja i kwalifikacje władzy regionalnej i lokalnej, kapitał ludzki i społeczny mieszkańców oraz adekwatność zagospodarowania infrastrukturalnego (D. Strahl, 2006).

Zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwoju gminy Łęczyce

W projekcie badawczym „*Wiejskie obszary sukcesu gospodarczego – koncepcja, identyfikacja, diagnoza*” kierowanym przez prof. J. Bańskiego zdelimitowano w całym kraju kilkaset gmin zaliczonych do różnych kategorii obszarów sukcesu (obszary progresji, lokalne ogniska sukcesu, obszary konkurencyjnego rolnictwa) (J. Bański, 2008). W celu szczegółowej diagnozy czynników wpływających na sukces danych jednostek przestrzennych, przeprowadzone zostały szczegółowe studia terenowe w 13 celowo wybranych gminach². W praktycznie wszystkich przypadkach możliwe było wskazanie jednego, wiodącego czynnika decydującego o pozytywnych trendach rozwojowych poszczególnych gmin (między innymi były to: sąsiedztwo dużego miasta, walory turystyczne, baza surowcowa, korzystne warunki naturalne do produkcji rolnej czy aktywność inwestorów zewnętrznych). Jedynie w przypadku gminy Łęczyce trudno było wskazać na jeden z czynników, a za to wystąpiła korzystna koincydencja pomiędzy zewnętrznymi i wewnętrznymi czynnikami rozwoju. Stąd też postanowiono wykorzystać zebrane w trakcie realizacji badań terenowych materiały szczegółowe dotyczące gminy Łęczyce do egzemplifikacji koncepcji neoendogenicznego rozwoju obszarów wiejskich.

² W kategorii „lokalne ogniska sukcesu” badano gminy: Kleszczów, Rewal i Tarnowo Podgórne, w kategorii „wiejskie obszary progresji”: Długoleka, Łęczyce i Czerwonak, w kategorii „obszary konkurencyjnego rolnictwa”: Brodnica, Grudusk i Kulesze Kościelne oraz w łącznej kategorii „lokalne ogniska sukcesu” i „wiejskie obszary progresji”: Dobra Szczecińska, Nieporęt, Osielsko i Stawiguda. Badania terenowe zostały przeprowadzone w 2007 roku.

Za podstawowe elementy charakteryzujące gminę Łęczyce, zlokalizowaną w zachodniej części powiatu wejherowskiego, należy uznać:

- Położenie na trasie linii kolejowej oraz drogi krajowej nr 6 (Szczecin-Gdańsk).
- Leśno-rolne użytkowanie ziemi (tereny leśne zajmują 53,1%, użytki rolne – 40,2%).
- Policentryczny charakter sieci osadniczej – brak koncentracji ludności w jednej dominującej wsi. Na główne jednostki osadnicze składają się: Strzebielino (23,1% mieszkańców), Bożepole Wlk. (18,7%), Łęczyce (13,3%), Rozłazino (8,3%) i Brzeźno Lęborskie (7,1%).
- W okresie 1995–2009 liczba mieszkańców gminy wzrosła o 11,1% – z 10.400 do 11.559 osób. Przyrost ten został ukształtowany w głównym stopniu dzięki dodatnim wartościom wskaźnika przyrostu naturalnego.
- Młoda struktura wiekowa mieszkańców.
- Polifunkcyjna struktura gospodarki – w gminie jest prawie 500 gospodarstw rolnych (średnia powierzchnia ok. 14 ha) oraz ponad 500 firm, głównie z zakresu budownictwa, przetwórstwa przemysłowego oraz handlu i usług.
- Niewielki potencjał agroekologiczny gruntów ornych.
- Zróżnicowana rzeźba terenu (deniwelacje dochodzące do kilkudziesięciu metrów) – wysokie walory krajobrazowe (panoramy wieloplanelowe).

W gminie Łęczyce nastąpiło bardzo korzystne sprzężenie wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwojowych. Pozytywne uwarunkowania zewnętrzne oraz zasoby własne zostały skutecznie wykorzystane w aktywnej działalności lokalnych władz oraz mieszkańców. Za najważniejsze uwarunkowania pozytywnie stymulujące rozwój społeczno-gospodarczy należy uznać:

- Korzystne **położenie geograficzne**. Gmina Łęczyce położona jest w odległości 45 km od Gdyni i Słupska, 25 km od Wejherowa oraz 10 km od Lęborka. Przez teren gminy przebiega zachodnia granica wpływów aglomeracji trójmiejskiej (A. Cicharska, 2008). Niewielka odległość od najważniejszych miast województwa pomorskiego warunkuje rozwój w zakresie takich sfer jak zatrudnienie, budownictwo, czy w mniejszym zakresie rolnictwo.
- Bardzo korzystne **położenie komunikacyjne**. Przez teren gminy przebiega droga krajowa numer 6 Szczecin – Gdańsk. Obecnie trasa ta jest modernizowana, co skróci czas dojazdu do aglomeracji trójmiejskiej oraz Wejherowa i Lęborka. Przebieg drogi krajowej wpływa na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej terenów gminnych, w szczególności położonych w miejscowościach, które przecina pas drogowy. Najwięk-

szą korzyść z tego faktu czerpią dwa sołectwa położone we wschodniej części gminy (najbliżej Trójmiasta i Wejherowa), czyli Strzebielino oraz Bożepole. Drugim ważnym elementem systemu komunikacyjnego gminy Łęczyce jest przebieg linii kolejowej Gdańsk-Szczecin oraz funkcjonowanie trzech przystanków osobowych. Od 2006 roku przewozy osobowe organizuje Szybka Kolej Miejska z Trójmiasta (około 15 kursów dziennie w jednym kierunku). Obniżyło to znacznie koszty przejazdów oraz uprościło schemat połączeń. Pociągi są powszechnie wykorzystywanym środkiem transportu do pracy i szkół ponadgimnazjalnych w Trójmieście, Wejherowie i Lęborku. Oprócz danych statystycznych obrazujących dojazdy do pracy (według danych GUS w 2006 saldo pomiędzy osobami przyjeżdżającymi do pracy i wyjeżdżającymi wyniosło -941 osób; na jednego przyjeżdżającego do pracy do gminy Łęczyce było 5 osób jadących do pracy do innej gminy), świadczy o tym duża liczba samochodów na parkingach przed przystankami kolejowymi (ryc. 1.).



Ryc. 1. System *park & ride* – samochody zaparkowany przy stacji kolei SKM w Godętowie w dzień powszedni około godziny 10

Źródło: K. Czapiewski (fot.).

- Korzystna **struktura osadnicza gminy**. Struktura przestrzenna nie jest zdominowana przez jedną większą miejscowość gminną, tylko jej sieć stanowi kilka dużych miejscowości wiejskich, posiadających w swoim zapleczu kilka mniejszych wsi. Taki układ sprawia, iż większa liczba

jednostek osadniczych rozwinęła funkcje usługowe (np. działają cztery placówki pocztowe, kilka bibliotek i szkół, dwie apteki oraz kilkadziesiąt punktów handlowych i usługowych).

- Korzystne **uwarunkowania demograficzno-kulturowe**. Mieszkańców gminy Łęczyce charakteryzuje dosyć niski stopień starości demograficznej, dzięki czemu gmina posiada dosyć duże zasoby siły roboczej.
- Kolejnym pozytywnym czynnikiem w gminie jest dosyć dobrze rozwinięty **poziom wyposażenia infrastrukturalnego**. Duże inwestycje poczyniono w zakresie infrastruktury społecznej – w ostatnich latach wybudowane zostały nowoczesne szkoły w Łęczycach oraz Rozłazinie, jak również powstało kilka innych obiektów użytkowych (np. nowa świetlica wiejska). Podobnie przedstawia się sytuacja w zakresie infrastruktury technicznej.
- Bliskość **dużych rynków pracy**. Pomimo, iż w gminie znajduje zatrudnienie dosyć duża liczba osób w wieku produkcyjnym (500 gospodarstw rolnych, duża liczba firm prywatnych oraz zatrudnienie w instytucjach sfery budżetowej i okołobudżetowej), to rynek wewnętrzny nie byłby w stanie zatrudnić wszystkich zdolnych do pracy.

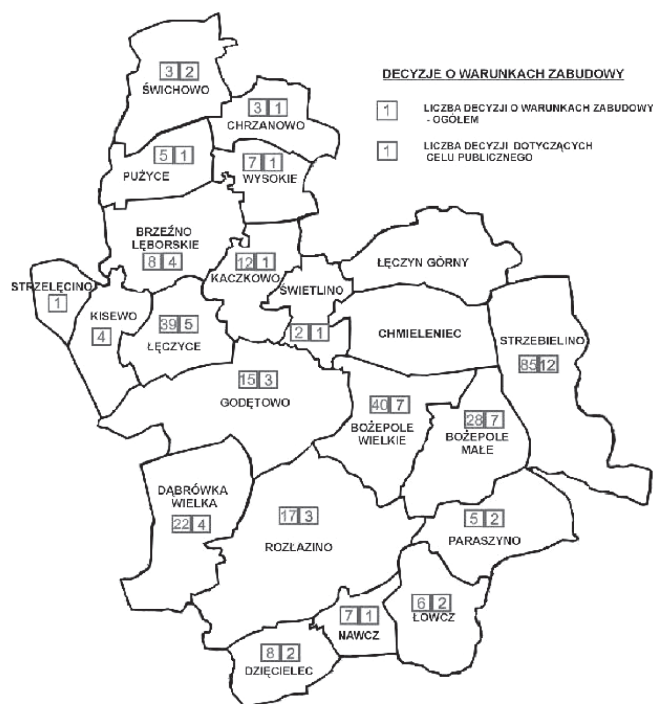
Omawiając uwarunkowania rozwojowe gminy, należy równocześnie wskazać na kilka elementów hamujących poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej w gminie lub stanowiących pewne niedogodności dla części mieszkańców:

- Zarysowywanie się **trzech wyraźnych jednostek przestrzennych gminy**. Przez środkową część gminy przebiega Pradolina Redy-Łeby, która, ze względu na korzystne uwarunkowania rzeźby terenu, w naturalny sposób stała się osią przez którą przeprowadzono drogę krajową, linię kolejową oraz powstały tam trzy największe miejscowości gminy. Część północna gminy (Wysoczyzna Żarnowiecka) oraz południowa (Wysoczyzna Pojezierza Kaszubskiego) są do siebie bardzo podobne i charakteryzują się znaczną przewagą terenów leśnych, znacznie mniejszym odsetkiem użytków rolnych, dużymi deniwelacjami, jak również mniejszą gęstością zaludnienia. Większość inwestycji lokowana jest właśnie wzdłuż głównej osi rozwojowej gminy.
- **Zły stan dróg i słaba dostępność komunikacyjna wewnątrz gminy**. Stan dróg gminnych, stanowiących co prawda uzupełniający element systemu drogowego, łączący jednak sąsiednie miejscowości, znajduje się w bardzo złym stanie (wiele dróg posiada wciąż nawierzchnię piaskowo-żwirową lub kamienistą). Ponadto o ile system połączeń gminy z otoczeniem jest bardzo dobry, o tyle mieszkańcy wsi położonych poza Pradolina Redy-Łeby, mają utrudniony dostęp transportem publicznym do linii kolejowej, czy największych miejscowości gminy (w tym wsi Łęczyce pełniące funkcje centralne dla otoczenia).

- **Brak wolnych terenów pod inwestycje.** Niedostateczna powierzchnia terenów komunalnych, które mogłyby zostać przeznaczone pod inwestycje (niecałe 3% w powierzchni gminy).

Do pełnej charakterystyki gminy, należy wskazać jeszcze na kilka procesów, które trudno jednoznacznie zakwalifikować do jednej z dwóch powyżej zaprezentowanych kategorii:

- **Intensywny rozwój budownictwa mieszkaniowego** we wschodniej części gminy. Miejscowości Strzebielino i Bożepole charakteryzują się najbardziej wzmożonym ruchem budowlanym co zauważalne jest zarówno w liczbie wydawanych decyzji o warunkach zabudowy (ryc. 2.), liczbie pozwoleń na budowę oraz rzeczywistym ruchu budowlanym (ryc. 3.) – w sumie odnotowano tam połowę wydanych decyzji o warunkach zabudowy. Miejscowości te rozwijają się głównie dzięki dobrym połączeniom komunikacyjnym oraz bliskości stolicy powiatu – Wejherowa. Jednakże proces ten może negatywnie wpływać na strukturę przestrzenną gminy, zmianę panujących stosunków społecznych i pogłębianie polaryzacji rozwojowych w gminie.



Ryc. 2. Liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy w poszczególnych obrębach gminy Łęczycze w okresie 2000–2003

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków ... (2004–2005, s. 78).



Ryc. 3. Rozwój indywidualnego budownictwa mieszkaniowego w Strzebielinie

Źródło: K. Czapiewski (fot.).

- **Brak dużych zakładów przemysłowych.** Brak dużych pracodawców powoduje pewne zachwianie na rynku pracy, przez co pewna część mieszkańców musi szukać zatrudnienia poza terenem gminy. Jednakże z drugiej strony, gmina nie opiera swojej gospodarki na jednym dominującym pracodawcy i mając bardziej zdywersyfikowaną strukturę podmiotów gospodarczych posiada bardziej trwałą podstawę rozwojową.
- **Jakość środowiska przyrodniczego.** Z jednej strony niekorzystne warunki agroekologiczne obniżają produktywność rolnictwa, jednakże z drugiej strony stanowią potencjalne możliwości rozwojowe w zakresie turystyki. Gmina Łęczyce nie posiada obecnie rozwiniętej bazy turystycznej, jednakże połączenie walorów krajobrazowych i kulturowych z brakiem uciążliwej działalności przemysłowej oraz z dogodnym połączeniem z Trójmiastem, może w przyszłości wpłynąć na rozwój turystyki letniskowej oraz turystyki kwalifikowanej (ryc. 4.).

Jakie zatem czynniki zadecydowały, iż gminę Łęczyce zaliczono do relatywnie niewielkiej grupy gmin sukcesu społeczno-gospodarczego w Polsce? Sukces gminy Łęczyce nie ma swojego dokładnego początku, co oznacza, że nie jest powiązany z jakimś jednostkowym wydarzeniem (np. lokalizacja dużego zakładu przetwórczego). Jest to sukces opierający się głównie na systematycznej poprawie istniejącego stanu. W ciągu ostatnich kilkunastu lat nie wydarzyło się w gminie nic takiego, co mogłoby w zdecydowany sposób przyspieszyć rozwój. Zmieniły się natomiast uwarunkowania zewnętrzne, w tym przede wszystkim ciągły wzrost przestrzenny strefy oddziaływania Trójmiasta, wzrost znaczenia władzy



Ryc. 4. Rozwój turystyki letniskowej na najatrakcyjniejszych przyrodniczo terenach gminy

Źródło: K. Czapiewski (fot.).

lokalnej, wzrost znaczenia przedsiębiorczości i pomysłowości obywateli, likwidacja PGR-ów oraz wzrost przewozów transportem drogowym. Wszystkie te uwarunkowania egzogeniczne w połączeniu z lokalizacją gminy stanowiły z pewnością ważny impuls rozwojowy.

Jednakże, aby możliwe było racjonalne wykorzystanie zmieniających się warunków zewnętrznych, konieczne było duże zaangażowanie zasobów wewnętrznych. Po pierwsze należy podkreślić duże włączenie się mieszkańców w różnego rodzaju przedsięwzięcia mające poprawić warunki życia w gminie. Ponadto władza lokalna dostrzegając pojawiające się możliwości rozwojowe, podjęła i podejmuje szereg działań mających na celu jak najlepsze wykorzystanie zasobów gminy i uwarunkowań zewnętrznych wynikających z jej położenia. Dlatego należy stwierdzić, iż geneza sukcesu w gminie Łęczyce tkwi w pełnym zaangażowaniu potencjału własnego gminy celem jak najpełniejszego czerpania z zewnętrznych szans rozwojowych.

Należy również podkreślić wielofunkcyjny charakter gminy Łęczyce, co zapewne miało wpływ na osiągnięcie przez nią korzystnych wskaźników rozwojowych. Po pierwsze, na obszarze gminy duże znaczenie mają rolnictwo oraz leśnictwo. Dostatecznie wysoka przeciętna powierzchnia gospodarstw rolnych stanowi pewien element rekompensujący dostatecznie niskie wartości wskaźnika rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Z kolei bardzo wysoka lesistość warunkuje funkcjonowanie dużej liczby zakładów tar-

tacznych. Po drugie, w gminie duże znaczenie ma funkcja produkcyjna, przetwórcza, usługowa i handlowa, skupiona głównie z małych zakładach osób fizycznych. Po trzecie, dzięki dogodnym połączeniom komunikacyjnym i lokalizacyjnym, we wschodniej części gminy intensywnie rozwija się funkcja mieszkaniowa. Po czwarte, w sferze potencjalnych możliwości rozwojowych pozostaje funkcja turystyczna, ze względu na wysokie walory krajobrazowo-kulturowe. Wszystkie wymienione powyżej funkcje są w stosunku do siebie komplementarne, dlatego podstawy rozwojowe gminy należy uznać za bardzo prawidłowe.

Istotnym znaczeniem w rozwoju gminy jest jej wyraźny podział obszaru na trzy strefy funkcjonalne. Najwyższym poziomem rozwoju charakteryzuje się główna oś transportowa zlokalizowana w Pradolinie Redy-Łeby. Na tym obszarze rozwija się intensywnie budownictwo, funkcjonuje najwięcej zakładów przetwórczych i rzemieślniczych oraz istnieje najlepsza dostępność przestrzenna i komunikacyjna. Pomimo, iż obszar strefy największej dynamiki rozwoju nie jest bardzo rozległy, to zamieszkuje go 65% ludności gminy. Poprzez ekstensywne wykorzystanie gruntów (rolnictwo i leśnictwo) południowa i północna część gminy nie osiąga tak znacznego wzrostu gospodarczego, jak ma to miejsce w środkowej części gminy. Jednakże należy wskazać na istotne funkcje środowiskowe jakie pełni ten obszar (65% terenu gminy podlega różnym formom ochrony przyrody). Stąd też podział gminy na trzy strefy funkcjonalne wydaje się być niezwykle korzystny dla uniknięcia różnych konfliktów przestrzennych (np. gospodarka-środowisko, budownictwo-rolnictwo) oraz do zachowania zasady rozwoju zrównoważonego - największa presja człowieka na środowisko występuje na niewielkiej obszarowo strefie środkowej. Przy zmieniających się nieustannie uwarunkowaniach zewnętrznych, północna i południowa część gminy powinna w przyszłości znaleźć swoje impulsy rozwojowe na lokalną skalę w turystyce kwalifikowanej i weekendowej oraz proekologicznej produkcji rolniczej.

Podsumowanie

Koncepcja neoendogenicznego rozwoju obszarów wiejskich, wydaje się stanowić bardzo atrakcyjne rozwiązanie dla gmin posiadających zdywersyfikowaną strukturę funkcjonalną oraz pewien wewnętrzny potencjał rozwojowy oparty zarówno na lokalnej przedsiębiorczości, aktywności społecznej, kapitale ludzkim, jak i uwarunkowaniach geograficznych. Jednostki takie wykorzystując posiadane zasoby własne mogą skutecznie rywalizować o napływ do gminy różnych czynników egzogenicznych (środków finansowych, przedsiębiorców, mieszkańców, turystów). Gminy rywalizując o czynniki zewnętrzne jednocześnie starają się maksymalnie wykorzystywać posiadany potencjał wewnętrzny, przez co doprowadza-

ją do jego wzmocnienia. Zastosowanie koncepcji rozwoju neoendogenicznego nie stanowi optymalnego rozwiązania we wszystkich jednostkach przestrzennych. Z pewnością jednostki położone w obszarach metropolitalnych będą wykorzystywały istniejące korzyści aglomeracyjne, a z kolei rozwój obszarów peryferyjnych wymaga innego podejścia do rozwoju, opartego chociażby na większym zaangażowaniu środków publicznych. Jednakże jak wykazano na przykładzie gminy Łęczyce, dla jednostek posiadających zrównoważoną strukturę funkcjonalną i gospodarczą, korzystne położenie geograficzne oraz potrafiących skutecznie wykorzystywać zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne, koncepcja ta stanowi atrakcyjną alternatywę do przyjęcia w realizowanej strategii rozwoju.

Spis literatury:

- Adamski T., 2008, *Pomiędzy zaufaniem a kontrolą – rola wiedzy lokalnej w pilotażowym programie LEADER w Polsce* [w:] H. Podedworna, P. Ruszkowski (red.) *Społeczne aspekty zrównoważonego rozwoju wsi w Polsce. Partycypacja lokalna i kapitał społeczny*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, s. 87–101.
- Adamski T., Dzwonkowska K., Gorlach K., Pilachowski A., Starosta P., 2007, *Wiedza w rozwoju zrównoważonym wsi*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Bański J., 2008, *Wiejskie obszary sukcesu gospodarczego – koncepcja i diagnoza*, *Studia Obszarów Wiejskich*, 14, IGiPZ PAN, PTG, Warszawa.
- Blakely E. J., 1989, *Planning local economic development. Theory and practice*, Sage, London–New York.
- Chojnicki Z., Czyż T., 2006, *Aspekty regionalne gospodarki opartej na wiedzy w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Cicharska A., 2008, *Sytuacja demograficzna w województwie pomorskim* [w:] D. Świątek, M. Bednarek, P. Siłka (red.) *Współczesne problemy badawcze geografii polskiej – geografia człowieka*, *Dokumentacja Geograficzna*, 36, IGiPZ PAN, PTG, Warszawa, s. 177–182.
- Czapiewski K., 2010, *Koncepcja wiejskich obszarów sukcesu społeczno-gospodarczego i ich rozpoznanie w województwie mazowieckim*, *Studia Obszarów Wiejskich*, 22, IGiPZ PAN, PTG, Warszawa.
- Domański R., 2004, *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Garofoli G., 1992, *Endogenous development and Southern Europe: an introduction* [w:] G. Garofoli (red.) *Endogenous development and Southern Europe*, Avebury, Aldershot, s. 1–13.
- Gorzelak G., 2008, *Polska lokalna 2007 – synteza* [w:] G. Gorzelak (red.) *Polska lokalna 2007*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, s. 10–31.

- Grochowski M., Kowalczyk A., 1999, *Rozwój lokalny i jego współczesne uwarunkowania* [w:] B. Domański, W. Widacki (red.) *Geografia polska u progu trzeciego tysiąclecia*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, s. 183–201.
- Kalata A., 2005, *Wielozawodowość na obszarach wiejskich* [w:] K. Gorlach, G. Foryś (red.) *W obliczu zmiany: wybrane strategie działania mieszkańców polskiej wsi*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, s. 49–59.
- Klekotko M., 2005, *Wiejskie społeczeństwo obywatelskie czy wiejskie społeczności obywatelskie? O problemach badania obywatelskości ludności wiejskiej* [w:] K. Gorlach, G. Foryś (red.) *W obliczu zmiany: wybrane strategie działania mieszkańców polskiej wsi*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, s. 107–117.
- Kołodziejczyk D., Alińska A., Gospodarowicz M., Wasilewski A., 2006, *Ocena wpływu rozmieszczenia instytucji wiejskich na lokalny rozwój społeczno-gospodarczy*, Program Wieloletni 2005–2009, 41, IERiGŻ PIB, Warszawa.
- Kudłacz T., 1999, *Programowanie rozwoju regionalnego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Lowe P., Ray C., Ward N., Wood D., Woodward R., 1998, *Participation in Rural Development: A Review of European Experience*, University of Newcastle, Newcastle upon Tyne.
- Nowak J. F., 2006, *Modernizacja lokalnej administracji publicznej a rozwój lokalny*, *Prace Habilitacyjne*, 25, Akademia Ekonomiczna, Poznań.
- Parysek J. J., 1997, *Podstawy gospodarki lokalnej*, Uniwersytet Adama Mickiewicza, Poznań.
- Pietrzyk I., 2003, *Polityka regionalna w Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Ponikowski H., 2007, *O przestrzeni i właściwościach miejsc lokalizacji* [w:] P. Brezdeń, S. Grykień (red.) *Od lokalnego do globalnego wymiaru gospodarowania przestrzenią – nowe jakości przestrzeni społeczno-ekonomicznej*, *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, IX, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 227–236.
- Ray C., 1997, *Towards a theory of the dialectic of rural development*, *Sociologia Ruralis*, 27 (3), s. 345–362.
- Romer P. M., 1990, *Endogenous Technological Change*, *Quarterly Journal of Economics*, 98, s. 71–102.
- Romer P. M., 1994, *The Origins of Endogenous Growth*, *Journal of Economic Perspectives*, 8, s. 3–22.

- Rosner A. (red.), 2007, Zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów wiejskich a zróżnicowanie dynamiki przemian, Problemy Rozwoju Wsi i Rolnictwa, IRWiR PAN, Warszawa.
- Sobala-Gwosdz A., 2005, Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Strahl D. (red.), 2006, Metody oceny rozwoju regionalnego, Wydawnictwa Akademii Ekonomicznej, Wrocław.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gminy Łęczyce – część I "Aktualizacja uwarunkowań rozwoju przestrzennego gminy Łęczyce", 2004–2005, Wójt Gminy Łęczyce, Firma Usługowo-Projektowa DW, Łęczyce.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gminy Łęczyce – część II "Kierunki rozwoju przestrzennego gminy Łęczyce", 2004–2005, Wójt Gminy Łęczyce, Firma Usługowo-Projektowa DW, Łęczyce.
- Ślusarz G., 2005, Studium społeczno-ekonomicznych uwarunkowań rozwoju obszarów wiejskich w świetle zagrożenia marginalizacją na przykładzie województwa podkarpackiego, Wydawnictwa Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów.
- Truskolaski S., 2006, Regionalna polityka proinnowacyjna w teorii wzrostu endogenicznego [w:] M. Lisiecki, H. Ponikowski (red.) Od zmian globalnych do rozwoju lokalnego, Katolicki Uniwersytet Lubelski, Lublin, s. 161–173.

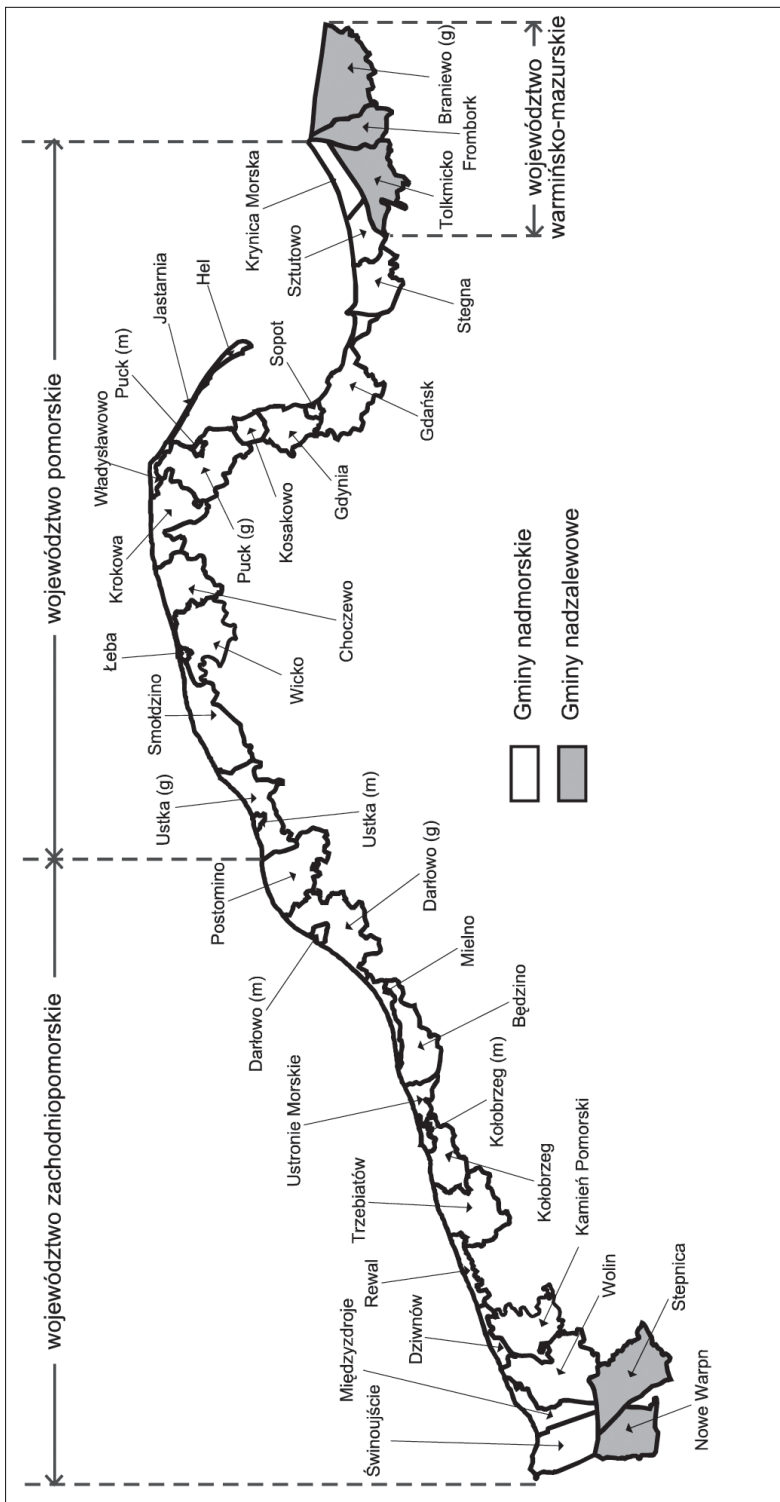
Turystyka jako główne narzędzie zrównoważonego rozwoju w polskiej strefie nadmorskiej

Wstęp

Turystyka, jako forma szeroko rozumianej działalności człowieka, jest funkcją gospodarczą w największym stopniu kompatybilną z jakością środowiska geograficznego (przyrodniczego). Pomiedzy tymi stronami istnieje bowiem ścisła zależność zwrotna. Z jednej strony wszystkie formy turystyki rozwijają się racjonalnie tylko w środowisku przyrodniczym nieznacznie przekształconym, a z drugiej – turystyka jest gwarantem zabezpieczającym przed ewentualną dewaloryzacją obszarów cennych przyrodniczo, zarówno przez samą turystykę, jak i inne funkcje gospodarcze. M. Maik (2007) uszczegóławia istotę tej zależności twierdząc, że z jednej strony przyroda stwarza człowiekowi warunki do realizacji wielu potrzeb wypoczynkowych i przyciąga ruch turystyczny, a z drugiej – jedynie wysoka jakość jej walorów gwarantuje osiągnięcie u turysty pełnego zadowolenia z wyjazdu.

W nawiązaniu do powyższych rozważań przyjęto tezę, że chociaż turystyka z natury dewaloryzuje obszary destynacyjne, jest głównym narzędziem ochrony ich dóbr przyrodniczych i kulturowych. Dowodów potwierdzających to założenie szukano zarówno w układzie chronologicznym, jak i przestrzennym. W pierwszym przypadku chodziło o pokazanie jakie zabezpieczenia dla ochrony walorów turystycznych stosowano w Polsce w epoce gospodarki nakazowo-rozdziałowej (do końca lat 80.) oraz w obecnej – rynkowej. Zagadnienia te badano w odniesieniu do największego w Polsce obszaru recepcji turystycznej, tj. nadmorskiej strefy rekreacyjnej (NSR) (ryc. 1.).

Nadmorska strefa rekreacyjna jest specyficznym obszarem recepcji turystycznej (ORT) w Polsce. Przede wszystkim jest to niewielka przestrzeń (około 1 tys. km²), na której koncentruje się około 1/3 potencjału polskiej bazy noclegowej (413 tys. miejsc noclegowych). Pod względem gospodarczym jest regionem wyjątkowo monofunkcyjnym, tj. o charakterze turystycznym. Stąd też wszelkie inwestycje (zarówno turystyczne, jak i para-



Ryc. 1. Nadmorskie i nadzalewowe gminy w Polsce (ich część przybrzeżna stanowi tzw. nadmorską strefę rekreacyjną (NSR))

Źródło: A. Szwichtenberg, 2006.

turystyczne), tam realizowane, mają bezpośredni związek właśnie z tą funkcją gospodarczą. Należy bowiem podkreślić, że na polskim wybrzeżu, poza Trójmiastem, w 76 jednostkach osadniczych (w tym 65 – o charakterze wiejskim) znajduje się zaledwie 200 tys. stałych mieszkańców, a więc prawie dwukrotnie mniej niż przebywających tam turystów (nie licząc – jednodniowych odwiedzających, którzy także są ważnym segmentem gospodarki turystycznej wybrzeża). Większość miejscowości nadmorskich nadal jest wiejskimi jednostkami osadniczymi, które dopiero w sezonie turystycznym „przybierają” charakter miejski.

Fundamentalne warunki decydujące o zasadności tezy zawartej w tytule niniejszego opracowania

Teza, że turystyka może stać się głównym narzędziem zrównoważonego rozwoju środowiska przyrodniczego, na określonym obszarze recepcji turystycznej, jest dość odważna. Szczególnie w sytuacji, gdy jeszcze niedawno temu wielu autorów, m.in.: J. Krippendorf (1975, 1986), D. Nash i R. Butler (1989), J. J. Pigram (2000) i inni uznawało, że ta dziedzina gospodarki należy do najbardziej niszczących środowisko; przede wszystkim na obszarach, gdzie dominują formy turystyki masowej. Ważnym elementem tej krytyki były szkody ekologiczne spowodowane przez turystykę (I. Jędrzejczyk, 1995, s. 12).

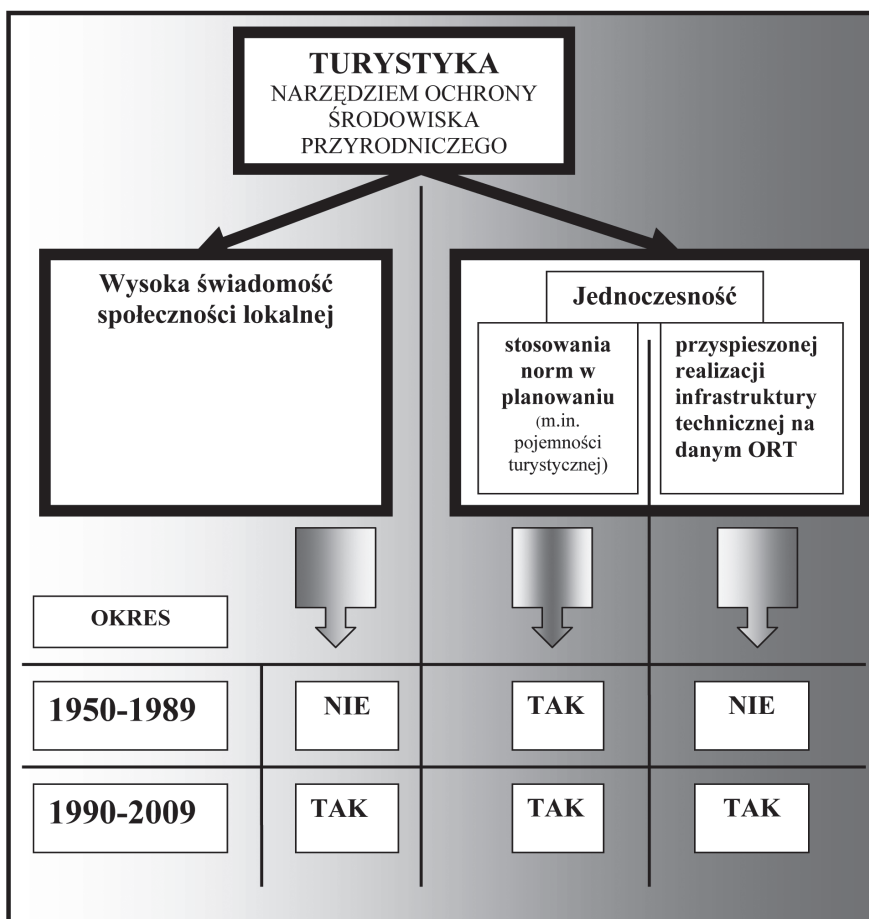
Turystyka w II połowie XX w. przechodziła na świecie wielką metamorfozę (generalnie: od degradującej „masowej” do zrównoważonej - „alternatywnej”). Autor przyjmuje, m.in. za D. Nashem i R. Batlerem (1989, s. 62), że turystyka alternatywna nie musi być koniecznie dobra ani turystyka masowa – koniecznie zła. Jeszcze dobitniej analizowaną w tym opracowaniu ideę, podkreślił de Kadt, cytowany przez ww. autorów. Twierdził on bowiem, że zadanie przed którym stoimy, to nie promowanie alternatywnych form turystyki, lecz uczynienie turystyki konwencjonalnej bardziej znośną. Celem tej pracy jest więc pokazanie fundamentalnych wydarzeń, które zaistniały w Polsce i stały się podstawą budowania bardziej znośnej turystyki masowej nad Bałtykiem.

Tempo przekształcania przyrodniczych walorów turystycznych w okresie powojennym zależało od wielu czynników, m.in. od: typu środowiska przyrodniczego w danym ORT, polityki państwa (w tym – polityki turystycznej), stopnia rozwoju społeczno-ekonomicznego danego kraju itd. Polska jest typowym przykładem kraju, w którym właśnie szeroko rozumiana polityka państwa spowodowała, że turystyka przez kilka dekad była jednym z głównych „narzędzi” degradacji środowiska przyrodniczego.

W pracy przyjęto tezę, że turystyka staje się najważniejszym narzędziem ochrony środowiska o ile spełnione zostaną dwa fundamentalne warunki, tj.:

- po pierwsze – w przypadku kiedy istnieje pełne przeświadczenie społeczności lokalnej (gminy), że ta forma gospodarowania przynosi jej największe korzyści ekonomiczne oraz
- po drugie – jednocześnie na danym obszarze recepcji turystycznej będą stosowane w planowaniu przestrzennym normy użytkowania (wskaźniki pojemności i chłonności turystycznej) i będzie realizowana sprawna infrastruktura techniczna przeciwdziałająca dewaloryzacji tego obszaru.

Wspomniane wyżej warunki przeanalizowano w odniesieniu do NSR dla dwóch różnych okresów rozwoju społeczno-ekonomicznego, tj. gospodarki nakazowo-rozdzielczej (1950–1989) i gospodarki rynkowej (od 1990 r. do chwili obecnej) (ryc. 2.). Pierwszy z tych okresów charakteryzował się



Ryc. 2. Warunki społeczno-ekonomiczne, dzięki którym turystyka pełni obecnie główną rolę w procesie ochrony środowiska przyrodniczego na polskim wybrzeżu

Źródło: Opracowanie własne.

brakiem ukształtowanej świadomości ekologiczno-ekonomicznej społeczności lokalnych, jak również brakiem realizacji systemu infrastruktury technicznej niezbędnej do zachowania walorów turystycznych środowiska przyrodniczego. Efektem tego była wielka katastrofa ekologiczna na tym terenie, która zaczęła się na początku lat 70. Faktycznie w tamtym czasie społeczności lokalne nie odnosiły ewidentnych korzyści kulturowych, a tym bardziej materialnych z rozwoju funkcji turystycznej.

Generalnie w pierwszej z ww. epok realizowana była jedynie metoda ochrony walorów turystycznych, którą umownie można nazwać „wskaźnikową” (planistyczną), natomiast w drugiej – „technologiczną” (infrastrukturalną). Technologiczna nie byłaby jednak możliwa, gdyby nie pojawiła się wyjątkowa determinacja władz samorządowych i kapitału prywatnego na rzecz szybkiego rozwoju turystyki. Z drugiej strony nie doszłoby np. do wspomnianej katastrofy ekologicznej w latach 80. w najważniejszym polskim nadbałtyckim ORT, gdyby te dwa typy działań proekologicznych były stosowane równocześnie.

Przemysł i turystyka – głównymi czynnikami dewaloryzującymi polskie wybrzeże w okresie gospodarki nakazowo-rozdzielczej

W analizowanym okresie gospodarki dyrektywnej środowisko przyrodnicze wybrzeża dewaloryzował nie tylko przemysł (w mniejszym stopniu – rolnictwo i osadnictwo), ale także – turystyka. Walory turystyczne natomiast próbowano chronić głównie przy pomocy mało skutecznych technik z zakresu planowania przestrzennego. Do głównych błędów w tym względzie zaliczono:

- brak programu kompleksowego zagospodarowania strefy nadmorskiej, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony oraz kształtowania walorów wybrzeża i Bałtyku;
- przyjmowanie nieracjonalnych wskaźników wzrostu ruchu turystycznego.

Pierwszy z wyżej wymienionych błędów jest nadal aktualny. Warto natomiast zwrócić uwagę na wszechobecną megalomanię w działalności planistycznej w tamtym okresie. Podstawowym błędem planistów, było przyjmowanie bardzo wysokich wskaźników rozwoju ruchu turystycznego, niezależnie od okresu i koniunktury w gospodarce kraju. Wynikało to z ówczesnego modelu turystyki ludowej (później – socjalistycznej), opierającego się m.in. na tezie o stałym wzroście czasu wolnego i dochodów ludności. Przyjmowano jednocześnie, że szybko rozwijająca się turystyka na badanym terenie będzie głównym motorem wielu przedsięwzięć z zakresu infrastruktury technicznej i społecznej.

Lata 70. i 80. w Polsce to okres wzmożonych prac przede wszystkim naukowców z dziedziny geografii turystyki i architektów krajobrazu nad

normami użytkowania terenów turystycznych (m.in. wskaźniki chłonności i pojemności turystycznej), które były stosowane we wszystkich dokumentach planistyczno-strategicznych¹. Działania takie były słuszne, jednak niewystarczające aby przeciwdziałać degradacji walorów turystycznych środowiska przyrodniczego, o czym świadczy m.in. zaistniała katastrofa ekologiczna na polskim wybrzeżu przy końcu lat 80. Obliczona przez autora pojemność turystyczna wszystkich miejscowości turystycznych położonych w Polsce nad Bałtykiem wynosi 560 tys. miejsc noclegowych². Generalnie jest ona o 25% wyższa niż aktualne obciążenie brzegu morskiego. Należy jednak podkreślić, że w kilkudziesięciu miejscowościach, szczególnie modnych, są przekroczone normy, nawet w dużym stopniu. Klasycznym przykładem może tutaj być Kołobrzeg – największy kurort nadbałtycki³.

Konstruowane, w analizowanej epoce, plany zagospodarowania przestrzennego były w zasadzie dobre⁴. Służby planistyczne nie miały jednak większego wpływu na egzekwowanie założeń zawartych w planach. Szczególnie dotyczyło to infrastruktury technicznej i kształtowania środowiska przyrodniczego. Władze lokalne nagminnie ignorowały założenia planów podczas wydawania decyzji lokalizacyjnych. Z drugiej strony był to okres wyjątkowo dynamicznie rozwijającego się przemysłu i turystyki

Obowiązujące w Polsce powojennej strategii: industrializacji i urbanizacji (1950–1970) oraz przyspieszonego i harmonijnego rozwoju kraju (lata 70.), faworyzowały na wybrzeżu rozwój przemysłu, ze szczególną jego koncentracją w dwóch biegunach wzrostu, tj. aglomeracji gdańskiej i szczecińskiej (A. Szwichtenberg, 1991, 2006). W latach 80. aktualna była także koncepcja przyspieszenia dynamiki rozwoju Środkowego Wybrzeża, a głównie w zasięgu potencjalnych aglomeracji: koszalińskiej i słupskiej. Rozwój przemysłu na całym wybrzeżu był nie tylko wynikiem centralnych decyzji, ale także – dążeń oddolnych, jak np. projekt budowy kompleksu

¹ Zarówno chłonność, jak i pojemność turystyczna są określonymi granicami możliwości użytkowania zasobów przyrodniczych bądź antropogenicznych nie pozwalającymi na ich degradację lub dysfunkcję oraz zapewniającymi odpowiednie warunki do regeneracji sił fizycznych i psychicznych człowieka. Generalnie pierwszy z nich odnosi się do ochrony wszystkich elementów środowiska przyrodniczego, natomiast drugi – do obszarów zagospodarowanych turystycznie (środowiska geograficznego).

² Do obliczeń autor zastosował opracowaną przez siebie technikę określania pojemności turystycznej przy wykorzystaniu metody progowej rozwoju jednostek osadniczych (A. Szwichtenberg, 1991).

³ Jego pojemność turystyczna wynosi 22 tys. osób, która już w 2006 r. została przekroczona o około 5 tys. osób (A. Szwichtenberg, J. Borzyszkowski, 2006, s. 30–36). Należy jednak podkreślić, że w latach 2006–2009 zrealizowano w strefie uzdrowiskowej tego miasta kilkanaście kolejnych dużych obiektów hotelowych.

⁴ Rozwiązywały problemy gospodarki wodno-ściekowej, proponowały racjonalny układ sieci komunikacyjnych wewnątrz jednostek osadniczych i zapewniały dobrą do nich dostępność komunikacyjną, gwarantowały ład przestrzenny itd.

portowo-stoczniowego na jeziorze Jamno. Znaczna część atrakcyjnych obszarów brzegowych została zajęta pod inwestycje przemysłowe, zaś wiele innych – zdewaloryzowano w wyniku złego ich funkcjonowania.

Przestrzeń nadmorska została ukształtowana nie tylko w wyniku pro-przemysłowej koncepcji rozwoju, ale także w następstwie realizacji polskiego, tzw. ludowego modelu organizacyjnego turystyki (A. Szwichtenberg, 1991). Dążenie do powszechności turystyki w Polsce spowodowało jej żywiołowy rozwój, a tym samym – wiele niekorzystnych zjawisk, w tym również – w gospodarce przestrzennej. W tym okresie w programach politycznych i gospodarczych zakładano jednocześnie permanentny wzrost ruchu turystycznego⁵. Wszystko to miało miejsce na obszarze, gdzie przez kilkadziesiąt lat nie funkcjonowała gospodarka wodno-ściekowa.

W wyniku zanieczyszczenia bakteryjnego zamknięto wiele kąpielisk, m.in. w Pucku (jako pierwsze w Polsce – w 1973 r.), Władysławowie, Gdyni, przy ujściu Wisły, a także na Mierzei Wiślanej. Do 1980 r. zamknięto większość kąpielisk byłych województw: elbląskiego i gdańskiego⁶. Wiele kąpielisk zostało zamkniętych także na brzegach morza otwartego, głównie znajdujących się przy ujściu rzek (Łeby, Regi, Słupi). Oprócz stale zamkniętych kąpielisk, w wielu innych w sezonie letnim z dużą częstotliwością odnotowywano pojawianie się wód zaliczanych do III klasy czystości, m.in. w: Grzybowie, Łebie, Mrzeżynie, Sarbinowie, Ustce, Ustroniu Morskim, na wybrzeżach Wyspy Wolin itd. Bałtyk należał wówczas do najbardziej zanieczyszczonych mórz świata (A. Szwichtenberg, 1991, s. 200).

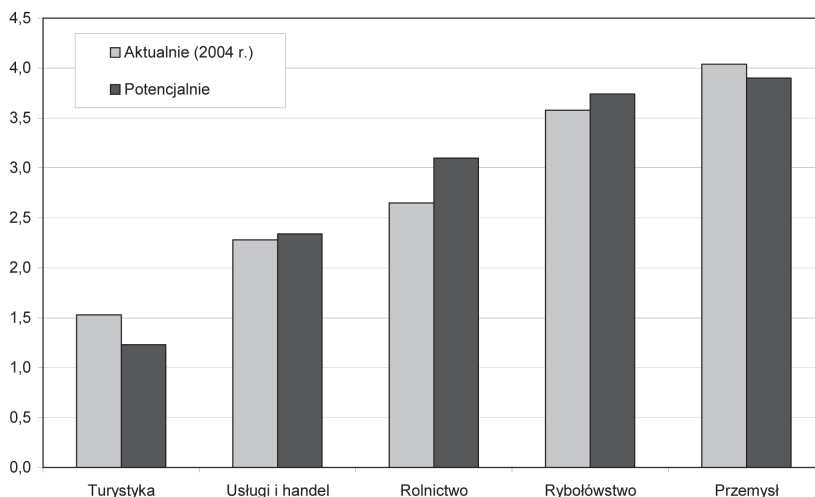
Determinacja gmin nadmorskich na rzecz rewaloryzacji wybrzeża w gospodarce rynkowej

Ustawa o samorządzie terytorialnym z 1990 r. oraz Ustawa o samorządzie gminnym z 2001 r. pozwoliły uwierzyć społecznościom lokalnym, że są one gospodarzami na własnym terenie, we własnej gminie. Efektem kilkunastoletniego procesu transformacji społeczno-ekonomicznej, była m. in. wręcz rewolucyjna zmiana priorytetów w działaniach gospodarczych gmin turystycznych, w tym szczególnie nadmorskich. Badania autora prowadzone w 1994 r. w 12 liczących się na mapie Polski nadbałtyckich gminach turystycznych wykazały, że turystyka była najważniejszą funkcją gospodarczą zaledwie w sześciu z nich. Powtórzone badania w 2004 r.

⁵ Był to bowiem okres absolutnego faworyzowania przemysłu i jednoczesnego „pełnego” zaspokajania potrzeb społeczeństwa na usługi turystyczne, wynikających z konstytucyjnego prawa każdego obywatela do wypoczynku.

⁶ Do Zatoki Gdańskiej spływało w latach 90. XX w. 67,5% materii organicznej z całego kraju i 44,8% ogólnego ładunku ścieków komunalnych wyrażonych wskaźnikiem BZT₅ (A. Szwichtenberg, 1991, s. 199).

wykazały już, że we wszystkich 34 gminach polskiego wybrzeża hierarchia ważności funkcji gospodarczych była następująca: turystyka, handel i usługi, rolnictwo, rybołówstwo i przemysł (A. Szwichtenberg, 2006) (ryc. 3.).

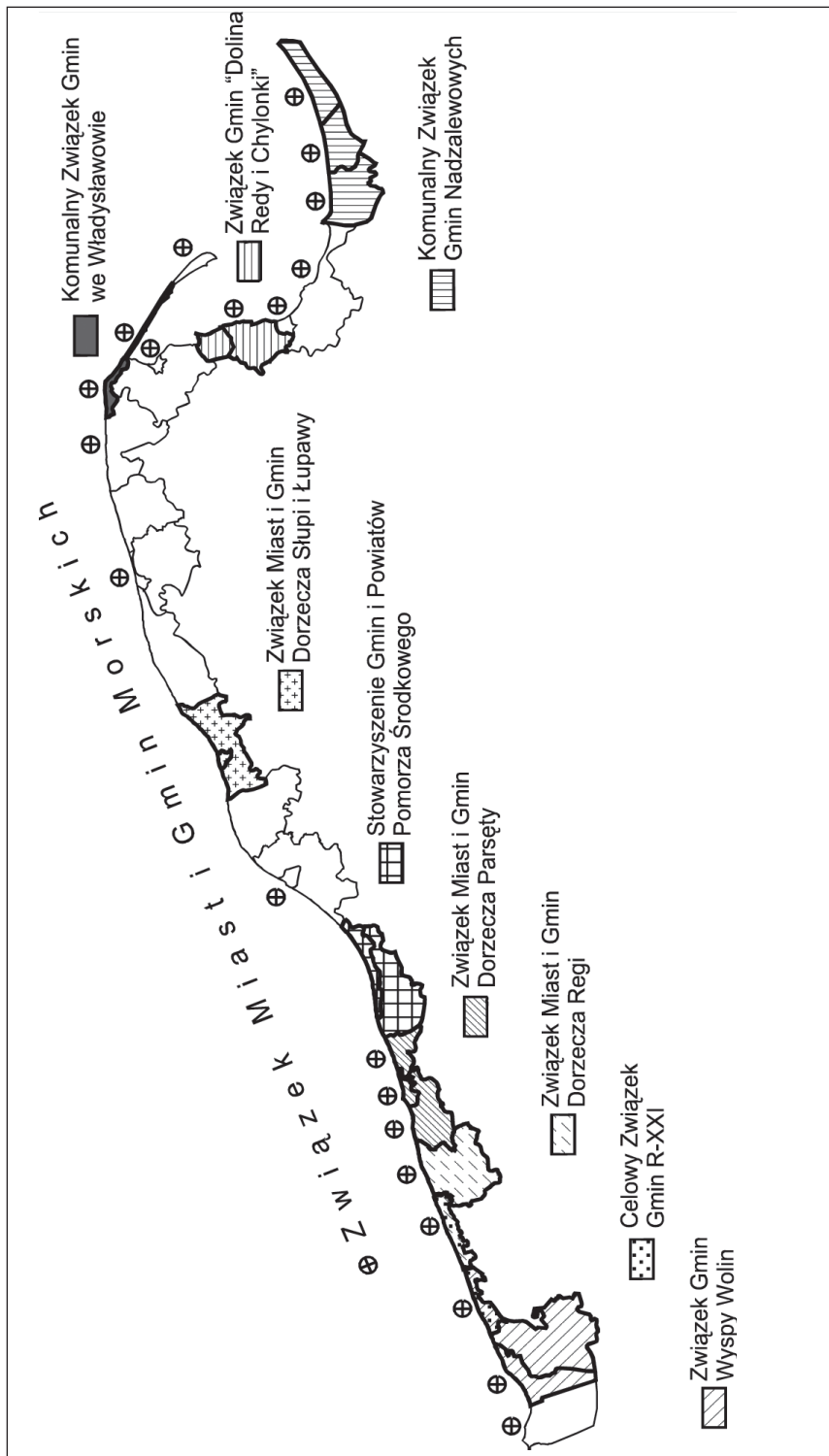


Ryc. 3. Aktualna i potencjalna hierarchia ważności turystyki na tle innych funkcji gospodarczych w gminach nadmorskich (1 – funkcja najważniejsza; 5 – najmniej ważna)

Źródło: A. Szwichtenberg, 2006.

W okresie transformacji społeczno-ekonomicznej, wraz ze zmianą mentalności mieszkańców gmin nadmorskich, nastąpiła także diametralna zmiana w odniesieniu do walorów turystycznych środowiska przyrodniczego. Zarówno lokalni liderzy, zatrudnieni w urzędach gmin i pracujący w organizacjach pozarządowych, a także właściciele firm (turystycznych i paraturystycznych), dostrzegli wielkie korzyści jakie mogą osiągnąć inwestując w rewaloryzację zdegradowanego środowiska przyrodniczego, a także jego „doskonalenie”. Do zadań publicznych realizowanych przez gminy w tym okresie należały głównie inwestycje wodno-ściekowe (kanalizacja, oczyszczalnie ścieków, wodociągi, ujęcia wodne, przepompownie itd.).

Gminy przyjęły wyjątkowo przemyślaną politykę proekologiczną. Większość środków budżetowych i pochodzących z Unii Europejskiej przeznaczyły na rzecz ochrony środowiska. Uznały bowiem, że głównym potencjalnym źródłem ich dochodów będzie rozwój turystyki. Tym samym ta funkcja gospodarcza stała się głównym narzędziem w kształtowaniu środowiska przyrodniczego. Uznając, że możliwości finansowe poszczególnych gmin, chociaż w większości należących do najbogatszych w Polsce, nie są na tyle silne aby zniwelować kilkudziesięcioletnią dewaloryzację wybrzeża, połączyły się w związki komunalne (ryc. 4.).



Ryc. 4. Związki komunalne gmin działających na polskim wybrzeżu na rzecz ochrony walorów i rozwoju turystyki

Źródło: Opracowanie własne.

Polskie samorządy przeszły kilka istotnych, oczywiście pozytywnych, etapów rozwoju w okresie dziewiętnastoletniej transformacji społeczno-ekonomicznej. Przede wszystkim uporządkowały wiele spraw związanych z zabezpieczeniem walorów turystycznych środowiska przyrodniczego. Dla przykładu analizowane samorządy nadmorskie poprzez rozwój gospodarki komunalnej zabezpieczyły właściwą czystość wód powierzchniowych i powietrza, a także najatrakcyjniejsze krajobrazy. Badania autora wykazały, że oczyszczalnie mechaniczno-biologiczne w gminach nadmorskich dysponują ogromną przepustowością wynoszącą 540 tys. m³ na dobę (A. Szwichtenberg, 2006, s. 29–31). W szczycie sezonu turystycznego aktualny odbiór ścieków stanowi zaledwie 47% ww. mocy przerobowej. W skali całego wybrzeża istnieje nadwyżka wody pitnej, gdy tymczasem do połowy lat 90. była to jedna z głównych barier rozwoju turystyki na tym terenie. Zdolność produkcyjna wody pitnej w gminach nadmorskich wynosi 373 tys. m³ na dobę (nadwyżki w szczycie sezonu wynoszą aż 115 tys. m³/doba!).

W rozwoju analizowanych gmin zaistniały właśnie teraz wybitnie korzystne warunki do podjęcia działań inwestycyjnych. Została stworzona bardzo kosztowna infrastruktura wodno-kanalizacyjna a tym samym – został zahamowany proces dewaloryzacji wybrzeża wraz z wodami Bałtyku. Samorządy, poprzez stworzenie tzw. technicznego uzbrojenia terenu, przygotowały więc korzystne tzw. otoczenie przyrodnicze i infrastrukturalne dla funkcjonowania istniejących i potencjalnych przedsiębiorstw turystycznych.

Z drugiej strony gminy, realizując te kosztowne inwestycje, poniosły jednak dotkliwe straty w następstwie nie zrealizowanych innych inwestycji o charakterze paraturystycznym, a niezbędnych do właściwego funkcjonowania gospodarki turystycznej na ich obszarze. Można tutaj zaliczyć takie inwestycje, jak komunikacyjne (drogi wewnątrz jednostek osadniczych i między tymi miejscowościami, lotniska, koleje, parkingi itd.) oraz sportowo-rekreacyjne (zarówno obiekty, jak i całe tereny).

Zakończenie

Zmiany społeczne i ekonomiczne, jakie zaszły w Polsce po 1989 r. spowodowały, że turystyka z funkcji silnie degradującej na nadbałtyckim wybrzeżu stała się głównym narzędziem jego ochrony. Społeczności lokalne (gminy) zdecydowały bowiem, że największe korzyści gospodarcze odniosą inwestując w ochronę walorów turystycznych środowiska przyrodniczego. Nie tylko stworzono, wręcz od podstaw, całą infrastrukturę wodno-ściekową, ale także przyjmuje się od kilku lat nowoczesne formy zarządzania tą ceną przestrzeni. Między innymi, celem racjonalnego gospodarowania NSR gminy aktywnie włączają się w program tzw. Zin-

tegowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi, wynikający z założeń europejskiego programu *Integrated Marine and Coastal Area Management* (IMCAM)⁷.

Proekologiczne działania gmin wpisują się całkowicie w jeden z wniosków zdefiniowanych przez J. J. Pigrima (2000, s. 382), który twierdzi, że: „...turystyka nadal nie powinna być utożsamiana jako zagrożenie dla środowiska, ale jako instrument pozytywnych w nim zmian...”.

Spis literatury:

- Jędrzejczyk I., 1995. Ekologiczne uwarunkowania i funkcje turystyki, „Śląsk”, Katowice.
- Krippendorf J., 1975, Die Landschaftfressure. Tourism und Erholungslandschaft – Verderben oder Segen?, Bern-Stuttgart.
- Krippendorf J., 1986, Nieskażona przyroda jako podstawa istnienia turystyki, *Problemy Turystyki*, nr 3/4.
- Maik W., 2007, Przemiany pod wpływem turystyki na obszarach recepcji turystycznej, [w:] W. Kurek (red.) *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 446.
- Nash D., Butler R., 1989, Alternatywne formy turystyki, *Problemy Turystyki*, nr 4.
- Pickaver A., 2005, Zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi i bioróżnorodność w Europie [w:] K. Furmańczyk (red.) *ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy*, Oficyna, Szczecin [CD].
- Pigram J. J., 2000, *Tourism and Sustainability: a Positive Trend* [w:] W. C. Gartner, D. W. Lime (red.) *Trends in Outdoor Recreation, Leisure and Tourism*, CAB Publishing, New York, 373-382.
- Szwichenberg A., 1991, Stymulatory i bariery rozwoju funkcji turystycznej w polskiej strefie nadbałtyckiej, Wydawnictwo KONB, Koszalin.
- Szwichenberg A., 2006, *Gospodarka turystyczna polskiego wybrzeża*, Wydawnictwo Politechniki Koszalińskiej, Koszalin.
- Szwichenberg A., Borzyszkowski J., 2006, *Audyty turystyczne miasta Kołobrzeg*, Politechnika Koszalińska, Koszalin (materiał powielony).
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8.03.1990 r. (tekst jednolity), Dz.U., z 2001 r., Nr 142, poz. 1591.
- Ustawa o samorządzie terytorialnym z dnia 8.03.1990, Dz.U. z 1990 r., Nr 16, poz. 95.

⁷ Program ten zakłada ciągły proces wdrażania zasady zrównoważonego rozwoju obszarów przybrzeżnych i zachowania ich szeroko rozumianej różnorodności (A. Pickaver, 2005, s. 15).

Zaangażowanie władz samorządowych i instytucji lokalnych w promocję markowych produktów turystycznych powiatu słupskiego

Wstęp

Do najbardziej skutecznych środków promocji regionu, jako atrakcyjnego celu podróży zarówno dla turystów z Polski jak i z zagranicy, należą turystyczne produkty markowe. W opinii ekspertów zagranicznych, Polska posiada duże i cenne zasoby dla rozwoju turystyki. Jednak pomimo, iż faktyczna atrakcyjność kraju jest bardzo wysoka, nie jest ona dostrzegana przez potencjalnych gości. Do poprawy wizerunku, a tym samym konkurencyjności polskiej oferty turystycznej, na pewno przyczynić się może rozwój produktów markowych, które służą m.in. wzmocnieniu i podwyższeniu atrakcyjności postrzeganej (I. Wilk, b/d).

Marka jest instrumentem wykorzystywanym do przekazania określonej, zaplanowanej informacji (tożsamości) osobom w bliższym i dalszym otoczeniu. Najczęściej definiuje się ją jako: nazwę, termin, symbol, wzór lub ich kombinację stworzone w celu identyfikacji dóbr lub usług i wyróżnienia ich spośród konkurencji. Identyfikację ułatwia udany projekt elementów graficznych marki (ze względu na ogromne znaczenie informacji odbieranych wzrokiem) oraz oryginalność komunikatu. Natomiast podstawą wyróżnienia spośród konkurencji jest powiązanie produktu z klientem, dlatego prace nad marką rozpoczynają się od powstania strategii określającej grupę docelową.

Produkt markowy to przede wszystkim sposób zdobywania rynku poprzez osiągnięcie przewagi nad innymi produktami. O ile produkt niemarkowy jest łatwy do powielenia, to markowy posiada unikatową, pozytywną tożsamość, osobowość (o charakterze rzeczowym bądź emocjonalnym), jest wyraźnie odróżnialny i chętniej wybierany przez klientów. Dzięki marce turysta otrzymuje informację o produkcie (jego cechach, zaletach) oraz gwarancję jakości usług na odpowiednim poziomie (Ph. Kotler, 1994).

Władze samorządowe powiatowe i gminne w większości dostrzegają obecnie konieczność podejmowania intensywnych działań promocyjnych. W celu rozpoznania zaangażowania władz samorządowych oraz instytu-

cji lokalnych powiatu słupskiego w promocję markowych produktów turystycznych w latach 2004–2009 przeprowadzono badania, którymi objęto:

- Urząd Starostwa Powiatowego w Słupsku;
- urzędy gmin, na terenie których zlokalizowane są produkty markowe turystyki wiejskiej: „Kraina w Kratę” (gminy Słupsk, Smołdzino, Ustka); „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie” (gm. Dębica Kaszubska);
- instytucje lokalne: Centrum Informacji Turystycznej „Ziemia Słupska” (CIT), Lokalną Organizację Turystyczną (LOT) „Ziemia Słupska”, Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o., Muzeum Pomorza Środkowego (MPS) w Słupsku, Park Krajobrazowy (PK) „Dolina Słupi”, Stowarzyszenie Produktów Markowych Turystyki Wiejskiej (SPMTW) „Słupia”.

Podstawową metodą badawczą był wywiad skategoryzowany, który przeprowadzono z przedstawicielami władz i instytucji lokalnych w końcu 2009 r. i na początku 2010 r.

Turystyczne produkty markowe powiatu słupskiego

Turystyka daje możliwości dynamicznego rozwoju regionu opartego na bogatym potencjale walorów przyrodniczych i kulturowych oraz zasobach ludzkich. Jednym z priorytetów rozwoju turystyki w województwie pomorskim jest tworzenie markowych produktów turystycznych. Istnienie wiodących produktów markowych prowadzi do skuteczniejszej identyfikacji regionu z charakterystycznym, unikatowym komponentem obszaru, a co za tym idzie wykreowania pozytywnego wizerunku obszaru i podniesienia jego konkurencyjności. Wykorzystanie bogactw dziedzictwa kulturowego Pomorza sprzyja rozwojowi infrastruktury turystycznej, wzmacnia tożsamość mieszkańców i rozwija regionalizm (J. Mazurek, 2008).

Województwo pomorskie charakteryzuje się stosunkowo wysokim stopniem zaawansowania prac nad interesującymi turystycznymi produktami markowymi. W 2004 r. przyjęto „Program Rozwoju Produktów Turystycznych Województwa Pomorskiego” (M. Wanagos, (red.) 2004). Jego celem było przygotowanie w regionie szeregu produktów turystycznych o znaczeniu ogólnokrajowym i międzynarodowym oraz systemu wsparcia ich rozwoju (również dzięki środkom pochodzącym z funduszy strukturalnych UE). Na liście tworzonych w ramach Programu produktów znalazły się między innymi dwa, które zlokalizowane są na terenie powiatu słupskiego i nad którymi prace praktycznie zakończono. Pierwszym jest produkt strefowy „Kraina w Kratę”, a drugi to tematyczny szlak turystyczny „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie”.

Turystyczny produkt markowy „Kraina w Kratę” był jednym z pierwszych w regionie. Wykreowany został przez E. Szalewską i J. Majewskiego w ramach SPMTW „Słupia”. Nazwa powstała w 1995 r. i nawiązuje do podstawowego, wiejskiego motywu architektonicznego, jakim jest czarna krata (drewniane, zaimpregnowane elementy konstrukcyjne) na białym tle ścian (wypełnienie z gliny, pobielone wapnem)¹. Tradycyjne budownictwo o konstrukcji kratownicowej jest dominującym elementem krajobrazu wiejskiego między Łebą a Darłowem i jednocześnie rdzeniem produktu. Na obszarze około 800 km², położonym w obrębie makroregionu Pobrzeże Koszalińskie (w ramach mezoregionów: Wybrzeże Słowińskie, Równina Sławieńska, Wysoczyzna Damnicka; na terenie gmin: Darłowo, Postomino, Sławno, Słupsk, Ustka, Smołdzino, Główny, Wicko i Łeba); w ponad 90 wsiach zachowało się około 2,5 tys. ponad 150-letnich budynków o funkcji mieszkalnej, gospodarczej, użyteczności publicznej i sakralnej (E. Szalewska, 1998).

„Kraina w Kratę” w skali Pomorza i regionu bałtyckiego jest osobliwością, ponieważ nigdzie nie istnieje tak duże skupisko walorów jak: harmonijne krajobrazy, prawie niezmiennione od średniowiecza plany niw siedliskowych i rozłogów, czworoboczne zagrody z budynkami bramnymi o różnorodnych założeniach. W wielu wsiach udział budynków powstałych po 1945 r. stanowi obecnie niewielki procent ogółu, dlatego wsie te zachowały swój dawny układ przestrzenny i charakter zabudowy. Duże skupisko zabytkowej architektury wiejskiej decyduje o unikalnym charakterze tego obszaru, wzmacnia jego potencjał i stwarza możliwości wykorzystania m.in. w turystyce.

W 1997 r. w ramach programu PHARE TOURIN II wieś Swołowo (gm. Słupsk) wybrano do realizacji projektu pilotażowego. Wieś otrzymała zaszczytne miano stolicy „Krainy w Kratę” i stała się Europejską Wsią Dziedzictwa Kulturowego, ponieważ wszystkie budynki mają jednakową kratownicową konstrukcję i nie istnieje w Polsce drugi tak dobrze zachowany zespół osadniczy. Środki, jakie otrzymała gmina Słupsk (w wysokości 20 tys. euro) przeznaczono na zagospodarowanie terenu centrum wsi, odnowienie elewacji budynków, oznakowanie zagród, wydanie folderów. Do prac porządkowych włączyli się mieszkańcy, niektórzy postanowili adaptować pomieszczenia na działalność turystyczną. Dla poszerzenia produktu markowego:

- przekazano zagrodę nr 8 w Swołowie dla Muzeum Pomorza Środkowego (MPŚ) w Słupsku (od połowy 2008 r. w wyremontowanym i przystosowanym do zwiedzania przez turystów obiekcie eksponowane są przedmioty gospodarskie);

¹ Prawidłową architektoniczno-budowlaną nazwą jest konstrukcja kratownicowa. W języku polskim używa się także kilku innych nazw: konstrukcja ryglowa, szachulcowa, ramowa i mur pruski.

- rozpoczęto hodowlę osobliwej odmiany trzody chlewnej - świni złotnickiej pstrej (wyroby mięsne są lokalnym produktem markowym);
- we wsi Czysta zaplanowano zrekonstruowanie rolniczej osady słowińskiej z dworem, kościołem, czworakami i zagrodami rzemieślniczymi (J. Orłowska, 2002).

Turystyczny produkt markowy „Kraina w Kratę” tworzy bogatą, spójną, jednorodną ideologicznie całość, jest wizytówką powiatu słupskiego. Ma wiele cech stanowiących o jego ważności i popularności. Posiada także słabsze strony, wśród których wymienić można stan i perspektywy zachowania zabytkowej substancji oraz rozprzestrzenianie się współczesnego budownictwa jednorodzinnego nie współgrającego z wypracowanym przez dawnych mieszkańców krajobrazem architektonicznym pomorskich wsi.

Dzięki zachowanym na rzece Słupi i jej dopływie Skotawie unikatowym zespołom hydrotechnicznym wybudowanym pod koniec XIX i na początku XX w. powstał „Szlak Najstarszych Elektrowni Wodnych w Europie”. Wiekowe urządzenia są sprawne, nadal pracują, a ich prostota oraz niekonwencjonalne rozwiązania techniczne zachwycają fachowców i turystów. Długość szlaku wynosi 58,5 km, położony jest na terenie PK „Dolina Słupi”, który stanowi znakomitą atrakcję przyrodniczą. Ten produkt markowy zlokalizowany jest na obszarze dwóch makroregionów - Pobrzeża Koszalińskiego i Pojezierza Zachodniopomorskiego oraz czterech mezo-regionów - Równiny Sławieńskiej, Wysoczyzny Damnickiej, Wysoczyzny Polanowskiej, Pojezierza Bytowskiego.

Pięć elektrowni wodnych: „Struga” we wsi Soszyce, „Gąskowo” w Gałąźni Małej, „Strzegomino” w Konradowie, w Krzyni oraz w Skarszowie Dolnym na rzece Skotawie; można zwiedzać korzystając z bardzo dobrze oznakowanych tras pieszych, rowerowych i kajakowych. Elektrowniom wodnym towarzyszą na szlaku kanały, jazy, sztolnie, syfony, rurociągi oraz budynki mieszkalne. Utworzone przy elektrowniach sztuczne zbiorniki wodne wywierają wpływ na utrzymanie właściwego poziomu wód gruntowych, a stały poziom wody w zbiornikach chroni system zlewni rzeki przed erozją i sprzyja gniazdowaniu ptactwa wodnego.

Słupia jest rzeką bardzo cenioną przez wędkarzy i kajakarzy. Regularnie odbywają się na niej międzynarodowe zawody połowu troci. W 2002 r. dla celów dydaktycznych utworzono „Szlak Troci i Łososia”. System elektrowni wodnych jest dużą atrakcją przestrzeni turystycznej. Celem utworzenia tego produktu markowego jest rozwój turystyki kwalifikowanej i poznawczej oraz wykorzystanie wiejskiej bazy noclegowej.

Przesłanki i zasady tworzenia produktów turystycznych regionu słupskiego sformułowano na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w 2003 r. Zdefiniowano wówczas szereg istniejących

i potencjalnych produktów turystycznych regionu, dokonano analizy ich atrakcyjności oraz wskazano wiodące kierunki działań strategicznych. W celu wsparcia procesu rozwoju produktów turystycznych opracowano w 2008 r. kompleksowy „Program Rozwoju Produktów Turystycznych Województwa Pomorskiego na lata 2008–2013” (2008). W obu dokumentach, wśród produktów turystycznych o wysokiej atrakcyjności, znalazły się „Kraina w Kratę” oraz „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie”. Rozwój i promocja wymienionych markowych produktów turystycznych zostały wpisane również w inne dokumenty szczebla regionalnego, np. w: „Strategię Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Słupskiego do roku 2011” (2006).

Udział władz samorządowych i instytucji lokalnych w promocji „Krainy w Kratę”

Przedstawiciele władz samorządowych i instytucji lokalnych deklarują, że zajmują się promocją markowego produktu turystycznego „Kraina w Kratę”. Wszystkie jednostki samorządowe powiatu słupskiego, na terenie których znajduje się ten produkt strefowy, tzn. Starostwo Powiatowe w Słupsku, urzędy gmin w Słupsku, Smołdzinie i Ustce, podjęły współpracę z instytucjami zajmującymi się promocją; głównie ze SPMTW „Słupia”, a także z LOT „Ziemia Słupska”, MPŚ w Słupsku oraz Centrum Edukacji Regionalnej w Warcinie.

Istotne znaczenie dla skuteczności działań promocyjnych produktów turystycznych ma ich zasięg przestrzenny. Nie można ich ograniczać jedynie do rynku lokalnego. Taką strategię przyjmują również władze samorządowe i instytucje lokalne, dlatego decydują się na promocję markowego produktu w ciągu całego roku wskazując region, kraj oraz zagranicę jako obszar promocji. Wyjątek stanowi MPŚ w Słupsku, które prowadzi promocję jedynie przed oraz w trakcie sezonu turystycznego, a jej zasięg ogranicza wyłącznie do rynku krajowego.

Zakres prowadzonych działań promocyjnych przez władze samorządowe i instytucje lokalne jest szeroki. Do promocji „Krainy w Kratę” wykorzystywanych jest wiele instrumentów i środków promocji. Największe znaczenie w promocji tego turystycznego produktu markowego odgrywa reklama, marketing bezpośredni, udział w targach, public relations, sponsoring, imprezy oraz wizualizacja. Szczególnie ważną rolę w turystyce spełnia informacja, którą otrzymuje się dzięki postępowi wiedzy i technik informatycznych. Media informacyjno-promocyjne obejmują drukowane i elektroniczne publikacje, poprzez które kreowany jest wizerunek odwiedzanego miejsca. Kluczową rolę w promocji produktu turystycznego „Kraina w Kratę” odgrywa reklama wydawnicza, która wykorzystywana jest zarówno przez władze samorządowe jak i instytucje lokalne. Najpow-

szechniejsze jest wydawanie materiałów promocyjnych: przewodników, map turystycznych, folderów, informatorów, ulotek, plakatów oraz kalendarzy ściennych. Takie działania podejmują wszystkie podmioty uczestniczące w promocji (tabl. 1. i 2.).

Tabl. 1. Zakres działań promocyjnych „Krainy w Kratę”

Lp.	Rodzaje działań promocyjnych	Podmioty uczestniczące w promocji*							
		1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Utworzenie i aktualizacja strony internetowej zawierającej informacje o produkcie	+	+	-	-	+	+	+	-
2.	Wydawanie materiałów promocyjnych	+	+	+	+	+	+	+	+
3.	Organizowanie konferencji, szkoleń związanych z „Krainą...”	+	-	-	-	-	-	+	+
4.	Udział w targach turystycznych	+	-	-	-	+	+	-	-
5.	Promowanie miejscowości należących do „Krainy...”	+	+	+	-	+	+	+	+
6.	Organizowanie imprez, pokazów, degustacji	-	+	-	-	-	-	+	-
7.	Sponsorowanie imprez	+	+	-	-	-	-	-	-
8.	Wysyłanie zaproszeń mediom	+	+	-	-	-	-	-	-
9.	Przekazywanie informacji o imprezach do prasy	+	+	-	-	-	-	-	-
10.	Przekazywanie informacji o imprezach do radia	-	+	-	-	-	-	-	-
11.	Przekazywanie informacji o imprezach do telewizji	+	+	-	-	-	-	-	-
12.	Wysyłanie ofert edukacyjnych	-	-	-	-	-	-	-	-
13.	Dbanie o odpowiednią wizualizację „Krainy...” (logo, tablice informacyjne)	-	+	-	-	-	+	-	+

* 1 –Starostwo Powiatowe w Słupsku, 2 –Urząd Gminy w Słupsku, 3 –Urząd Gminy w Smołdzinie, 4 –Urząd Gminy w Ustce, 5 –Centrum Informacji Turystycznej „Ziemia Słupska”, 6 –Lokalna Organizacja Turystyczna „Ziemia Słupska”, 7 –Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku, 8 –Stowarzyszenie Produktów Markowych Turystyki Wiejskiej „Słupia”.

Źródło: badania własne J. Mazurek i A. Puculek.

Istotnym środkiem promocji jest reklama internetowa. Władze samorządowe i instytucje lokalne są świadome, iż Internet jest coraz bardziej powszechny w użytkowaniu, staje się łatwiej dostępny i ułatwia kontakt z potencjalnym turystą. Badania wykazały, że informacji o produkcie nie

zawierają strony internetowe Urzędu Gminy w Smołdzinie, Urzędu Gminy w Ustce, natomiast SPMTW „Słupia” nie posiada własnej witryny. Oprócz informacji o „Krainie w Kratę” zawartych na stronach internetowych urzędów i instytucji utworzone zostały także witryny internetowe:

- www.zielonesercepomorza.pl (utworzona przez Fundację Partnerstwo Dorzecze Słupi ze środków Sektorowego Programu Operacyjnego „Restrukturyzacja i modernizacja sektora żywnościowego oraz rozwój obszarów wiejskich”, działanie 2.7. Pilotażowy Program Leader+);
- www.krainawkrate.pl (utworzona przez SPMTW „Słupia”).

Tabl. 2. Promocja markowego produktu turystycznego „Kraina w Kratę”

Forma promocji	Nośnik promocji	Charakterystyka nośnika promocji	Wydawca/Organizator /Sponsor
1	2	3	4
REKLAMA WYDAWNICZA	przewodniki	Międzynarodowy Szlak Rowerowy R-10 „Nadmorski” „Pierścień Gryfitów” - Rowerowy szlak turystyczny „Kraina w Kratę”- Szlaki rowerowe	Starostwo Powiatowe SPMTW „Słupia”
	mapy turystyczne	Kraina w Kratę” - Opis atrakcji turystycznych szlaków rowerowych	gm. Smołdzino MPŚ w Słupsku
		Mapa przewodnik „Kraina w Kratę” – Dzieje i kultura	SPMTW „Słupia” Starostwo Powiatowe gm. Smołdzino, gm. Ustka MWS w Klukach CIT „Ziemia Słupska”
	foldery	„Kraina w Kratę” Powiat Słupski „Do nas po słońce i uśmiech” oraz „Atrakcyjny turystycznie i przyjazny dla inwestorów”	SPMTW „Słupia” gm. Słupsk Starostwo Powiatowe
	informatory	„Turystyka aktywna na wsi”	Starostwo Powiatowe SPMTW „Słupia”
	albumy	Kraina w Kratę – The Checkered Land – Kariertes Land	Starostwo Powiatowe SPMTW „Słupia”
	ulotki	zawierające krótki opis atrakcji „Krainy w Kratę”	LOT „Ziemia Słupska” gm. Słupsk MPŚ w Słupsku
	plakaty	promujące m.in. „Czarne Wesele”, „Dni Rzemiosł i Technik” w Klukach, a także „Gęsią Niedzielę”, „Babie Lato” oraz „Filmową Zagrodę” w Swołowie	MPŚ w Słupsku
	kalendarze ścienne	atrakcyjne fotografie ukazujące architektoniczny krajobraz wsi pomorskiej oraz tereny Słowińskiego PN	gm. Słupsk gm. Smołdzino

REKLAMA PRASOWA	Głos Pomorza, Dziennik Bałtycki, Kurier Powiatu Słupskiego Biuletyn „Powiat Słupski”	informacje o imprezach odbywających się w Swołowie oraz Klukach	Starostwo Powiatowe gm. Słupsk
REKLAMA RADIOWA	Radio Słupsk Radio Koszalin Radio RMF MAXX	informacje o organizowanych imprezach w Swołowie oraz Klukach emitowane kilkakrotnie przed terminami imprez	gm. Słupsk
REKLAMA TELEWIZYJNA	TV Słupsk TV Gdańsk Kanał 6 TV Vectra	informacje o imprezach odbywających się w Swołowie oraz Klukach	Starostwo Powiatowe gm. Słupsk
MARKETING BEZPOŚREDNI	oferta edukacyjna	utworzenie ofert dla szkół z atrakcyjnym programem zwiedzania Swołowa -stolicy „Krainy w Kratę” oraz wsi Słowińskiej w Klukach	MWS w Klukach oraz Muzealna Zagroda Albrechta w Swołowie (oddziały MPŚ w Słupsku)
UDZIAŁ W TARGACH	stoiska i pawilony targowe	Targi Turystyczne Bukowisko'08 Gdańskie Targi Turystyczne Tour Salon Poznań Targi Lato w Warszawie targi w Katowicach, Wrocławiu, ITB w Berlinie	Starostwo Powiatowe CIT „Ziemia Słupska” LOT „Ziemia Słupska”
PUBLIC RELATIONS	wysyłanie zaproszeń mediom do uczestnictwa w imprezach	imprezy organizowane przez MPŚ w Słupsku oraz Centrum Regionalne w Warcinie	Starostwo Powiatowe gm. Słupsk
SPONSORING	wsparcie finansowe i organizacyjne	sponsorowanie imprez organizowanych przez MPŚ w Słupsku oraz Centrum Regionalne w Warcinie	Starostwo Powiatowe gm. Słupsk
IMPREZY	plenerowe, cykliczne	organizowanie plenerów malarskich w Swołowie „Czarne Wesele”, „Dni Rzemiosł i Techniki” w Klukach, „Gęsia niedziela”, Babie lato” oraz „Filmowa Zagroda” w Swołowie	gm. Słupsk MWS w Klukach Muzealna Zagroda Albrechta w Swołowie (oddziały MPŚ w Słupsku)
WIZUALIZACJA (LOGO, OZNAKOWANIE)	tablice informacyjne oznakowania szlaków turystycznych	oznakowanie większych miejscowości oraz miejsc krzyżowania się szlaków pieszych i rowerowych „Krainy w Kratę”	gm. Słupsk SPMTW „Słupia” LOT „Ziemia Słupska”

Źródło: badania własne J. Mazurek i A. Puculek.

Ważnym elementem marketingowym w promocji jest organizowanie konferencji poświęconych dyskusji nad określonym tematem z udziałem fachowców z branży turystycznej. W 2008 r. w Ustce, Swołowie oraz w Klukach odbyła się X Konferencja Kaszubsko-Pomorska pod nazwą „Wokół pomorskiej kuchni”. Podczas konferencji zwrócono uwagę na kuchnię dworską i chłopską w wielu aspektach, np. potraw codziennych, świątecznych i obrzędowych, posiłków, trunków, zapraw, sposobów konserwacji żywności, sprzętów itp. Wysłuchano wypowiedzi badaczy i znawców regionu, historyków, etnologów oraz antropologów kultury i muzealników. Konferencja została zorganizowana przez Starostwo Powiatowe, Muzeum Pomorza Środkowego oraz SPMTW „Słupia” (tabl. 1. i 2.).

Udział w targach i wystawach stanowi jedno z najbardziej efektywnych narzędzi marketingowych. Biorąc pod uwagę możliwość prezentacji pełnego zakresu oferowanych produktów lub usług, połączoną z bezpośrednim kontaktem z obecnymi i potencjalnymi klientami, żadne narzędzie marketingowe nie jest tak skuteczne jak udział w targach. Badania wykazały, iż ten środek promocji „Krainy w Kratę” nie był powszechnie używany w latach 2004–2009 przez władze samorządowe i instytucje lokalne. Targi miały głównie zasięg krajowy i międzynarodowy, a uczestniczyli w nich przedstawiciele Starostwa Powiatowego w Słupsku, MPŚ w Słupsku oraz SPMTW „Słupia”. Ponadto Stowarzyszenie „Słupia” dostarczyło materiały promocyjne do Polskich Ośrodków Informacji Turystycznej za granicą oraz przygotowało promocję powiatu słupskiego w partnerskim powiecie Herzogtum – Lauenburg w Niemczech w 2004 r.

Często spotykaną działalnością jest nagłaśnianie informacji o miejscowościach należących do „Krainy w Kratę”. W ten sposób promowane są głównie: Swołowo (Starostwo Powiatowe, gm. Słupsk, CIT „Ziemia Słupska”, LOT „Ziemia Słupska”, MPŚ w Słupsku oraz SPMTW „Słupia”) i Kluki (Starostwo Powiatowe, gm. Smołdzino), a także Krzemienica oraz Siarkowo (Starostwo Powiatowe).

Jednym ze skutecznych narzędzi efektywnego promowania „Krainy w Kratę” jest organizacja bądź udział w imprezach odbywających się na jej obszarze, stanowiące niekiedy darmową reklamę. W 2007 r. w Swołowie odbył się plener malarski połączony z prelekcją o historii Swołowa. W miejscowościach należących do produktu strefowego odbywa się również wiele innych imprez cyklicznych przybliżających historię wsi pomorskiej i szachulcowego budownictwa - „Czarne Wesele”, „Dni Rzemiosł i Technik” w Klukach, „Gęsia niedziela”, „Babie lato” oraz „Filmowa Zagroda” w Swołowie.

Bardzo ważnym elementem decydującym o napływie turystów do regionu słupskiego jest wizualizacja „Krainy w Kratę”, obejmująca tablice

informacyjne ustawione w większych miejscowościach oraz w miejscach krzyżowania się szlaków pieszych, czy też rowerowych, przebiegających przez obszar „Krainy...”. Wymaga ona jednak zaangażowania władz i instytucji pełniących funkcję promocyjną tego produktu. Spośród badanych jednostek tylko niektóre wskazały na własne zaangażowanie i wkład finansowy w profesjonalne oznakowanie obszaru. Były to: gm. Słupsk, SPMTW „Słupia” oraz LOT „Ziemia Słupska” (tabl. 2.).

Coraz bardziej popularny jako instrument procesu komunikowania się z innymi uczestnikami rynku staje się sponsoring. W porównaniu z pozostałymi instrumentami promocji sponsoring charakteryzuje się zdolnością do tworzenia pozytywnego wizerunku, wzrostem akceptacji i rozgłosu, wysoką wiarygodnością, możliwością realizacji różnorodnych celów i włączania się w sferę innych działań promocyjnych. Tylko władze samorządowe gm. Słupsk oraz Starostwo Powiatowe w latach 2004–2009 zajmowały się sponsorowaniem imprez związanych z „Krainą w Kratę”. Wysyłały również mediom zaproszenia do uczestnictwa w imprezach, a chcąc dodać imprezom prestiżu Starostwo Powiatowe, objęło je patronatem Starosty Słupskiego. Sponsoring tych imprez pozwolił władzom wypromować nie tylko markowy produkt turystyczny jakim jest „Kraina w Kratę”, ale także stworzyć pozytywny wizerunek regionu słupskiego jako atrakcyjnego turystycznie. Władze samorządowe przekazywały ponadto informacje o imprezach do prasy, radia i telewizji. Zajmowały się tym gm. Słupsk oraz Starostwo Powiatowe (tabl. 1. i 2.).

Marketing bezpośredni zdobywa coraz większe znaczenie w systemie komunikowania się z rynkiem. W latach 2004–2009 tę formę promocji „Krainy w Kratę” stosowało niewiele badanych jednostek. Jedynie Muzeum Wsi Słowińskiej w Klukach oraz Muzealna Zagroda Albrechta w Swołowie (oddziały MPS w Słupsku) stworzyły ofertę edukacyjną dla dzieci i młodzieży, która przybliży historię wsi słowińskiej oraz ukazuje życie w wiejskich zagrodach.

Udział władz samorządowych i instytucji lokalnych w promocji „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie”

Przedstawiciele władz samorządowych i instytucji lokalnych zajmują się także promocją „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie”. Władze samorządowe gminy Dębница Kaszubska oraz Starostwo Powiatowe w Słupsku prowadziły w latach 2004–2009 współpracę w zakresie promocji produktu ze SPMTW „Słupia” oraz LOT „Ziemia Słupska”. Większość badanych podmiotów uczestniczących w promocji określiła jej zasięg jako szeroki – od rynku lokalnego do międzynarodowego. Jedynie gmina Dębница Kaszubska, Park Krajobrazowy „Dolina Słupi” oraz Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o. ograniczają go do rynku regionalnego.

Wszystkie badane jednostki wykazały, że działalność promocyjną prowadzoną w ciągu całego roku (tabl. 3.).

Tabl. 3. Zakres działań promocyjnych „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie”

Lp.	Rodzaje działań promocyjnych	Podmioty uczestniczące w promocji*						
		1	2	3	4	5	6	7
1.	Utworzenie i aktualizacja strony internetowej zawierającej informacje o produkcie	+	+	+	+	+	+	-
2.	Wydawanie materiałów promocyjnych	+	-	-	+	+	+	+
3.	Organizowanie konferencji, szkoleń związanych ze „Szlakiem...”	-	-	-	-	-	-	-
4.	Udział w targach turystycznych	+	-	+	-	+	-	-
5.	Promowanie miejscowości należących do „Szlaku...”	-	-	-	-	-	-	-
6.	Organizowanie imprez plenerowych	-	-	-	-	-	-	-
7.	Sponsorowanie imprez	-	-	-	-	-	-	-
8.	Wysyłanie zaproszeń mediom	-	-	-	-	-	-	-
9.	Przekazywanie informacji o imprezach do prasy	-	-	-	-	-	-	-
10.	Przekazywanie informacji o imprezach do radia	-	-	-	-	-	-	-
11.	Przekazywanie informacji o imprezach do telewizji	-	-	-	-	-	-	-
12.	Wysyłanie ofert edukacyjnych	-	-	-	+	-	+	-
13.	Dbanie o odpowiednią wizualizację „Szlaku...” (logo, tablice informacyjne)	+	+	-	+	+	+	+

* 1 –Starostwo Powiatowe w Słupsku, 2 –Urząd Gminy w Dębicy Kaszubskiej, 3 –Centrum Informacji Turystycznej „Ziemia Słupska”, 4 –Energia Elektrownie Słupsk Sp. z o.o., 5 –Lokalna Organizacja Turystyczna „Ziemia Słupska”, 6 –Park Krajobrazowy „Dolina Słupi”, 7 –Stowarzyszenie Produktów Markowych Turystyki Wiejskiej „Słupia”.

Źródło: badania własne J. Mazurek i A. Puculek.

Głównym środkiem promocji „Szlaku...” jest reklama internetowa. Jako najszybsza i najskuteczniejsza forma przekazywania informacji, pozwala dotrzeć do potencjalnych turystów zainteresowanych elektrowniami i umożliwiając im aktywne spędzenie wolnego czasu poprzez skorzystanie z oferowanych szlaków kajakowych i rowerowych prowadzonych wzdłuż „Szlaku...”. Tej formy promocji nie stosowało SPMTW „Słupia”,

natomiast pozostałe jednostki badane udostępniają informacje o szlaku tematycznym na swoich stronach internetowych.

Pomimo istnienia ogromnej ilości informacji turystycznych o „Szlaku...” w Internecie, wydawnictwa materiałów promocyjnych należą również do istotnych środków promocyjnych. Większość podmiotów uczestniczących w promocji z wyjątkiem gminy Dębica Kaszubska oraz CIT „Ziemia Słupska” wydała w latach 2004–2009 materiały promocyjne, były to m.in.: przewodniki, foldery, informatory, albumy, ulotki, prezentacje multimedialne oraz karty pocztowe (tabl. 3. i 4.).

Dobrą, chociaż kosztowną i nie często stosowaną formą promocji jest udział w targach, konferencjach i debatach, gdzie przeważnie gromadzą się osoby zawodowo związane z turystyką, jak również potencjalni turyści. Imprezy targowe są jednym z ważniejszych dla branży turystycznej narzędziem marketingowym, umożliwiającym zrealizowanie w jednym miejscu wielu działań promocyjnych. Badania wykazały, iż w latach 2004–2009 tylko niektóre badane jednostki brały udział w targach turystycznych (Starostwo Powiatowe w Słupsku, CIT „Ziemia Słupska”, LOT „Ziemia Słupska”), głównie krajowych i międzynarodowych, związanych z promocją „Szlaku...”, natomiast żadna z nich nie zorganizowała związanej z nim konferencji (tabl. 4.). Organizacja bądź udział w imprezach stanowi ważny efektywny element promocyjny. Imprezy w miejscach szczególnie atrakcyjnych turystycznie mogą w dużej skali promować dany region. Podczas wywiadu przedstawiciele władz i instytucji lokalnych przyznali, że do końca 2009 r. nie zajmowali się organizowaniem oraz sponsorowaniem imprez, nie informowali o nich mediów, a także nie promowali miejscowości, w których znajdują się elektrownie.

Jedynie Park Krajobrazowy jest organizatorem wycieczek pieszych po Dolinie Słupi i umożliwia zwiedzanie zabytkowych elektrowni. Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o. posiada ofertę edukacyjną przeznaczoną dla dzieci i młodzieży poświęconą poznaniu elektrowni oraz historii energetyki w dorzeczu Słupi. Zaprasza szkoły, organizacje i biura turystyczne oraz indywidualnych turystów do zwiedzania utworzonej sali z eksponatami w Elektrowni Wodnej Gałąźnia Mała oraz wzbogaca program zwiedzania elektrowni wodnych o informacje o walorach przyrodniczych całej Doliny Słupi.

Wizualizacja „Szlaku...” stanowi bardzo ważny element decydujący o napływie turystów i wzroście ruchu turystycznego w regionie słupskim. W jego oznakowanie zaangażowała się większość badanych podmiotów (tabl. 4.), dlatego został on profesjonalnie oznakowany i przygotowany do obsługi turystyki pieszej, rowerowej, samochodowej oraz wodnej.

Tabl. 4. Promocja markowego produktu turystycznego „Szlak najstarszych elektrowni wodnych”

Forma promocji	Nośnik promocji	Charakterystyka nośnika promocji	Wydawca/Organizator/Sponsor
REKLAMA WYDAWNICZA	przewodniki	Rowerem po Parku Krajobrazowym „Dolina Słupi” „Z biegiem Słupi” - przewodnik dla wodniaków i wędkarzy „Szlakiem troci i łososia”	PK „Dolina Słupi”
	foldery	Powiat Słupski „Do nas po słońce i uśmiech” „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie”	Starostwo Powiatowe SPMTW „Słupia”
	informatory	„Turystyka aktywna na wsi”	Starostwo Powiatowe SPMTW „Słupia”
	albumy	„Słupskie elektrownie wodne”	Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o.
	ulotki	zawierające krótkie opisy „Szlaku...” i elektrowni	LOT „Ziemia Słupska” Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o.
	prezentacje multimedialne (CD, kasety video)	„Mała energetyka darem natury”- w czterech wersjach językowych	Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o.
	karty pocztowe	prezentujące elektrownie wodne w dorzeczach Wieprzy, Słupi i Łupawy	Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o.
MARKETING BEZPOŚREDNI	oferta edukacyjna	wysyłanie ofert do szkół z atrakcyjnym programem zwiedzania „Szlaku...” i elektrowni	PK „Dolina Słupi” Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o.
UDZIAŁ W TARGACH	stoiska i pawilony targowe	Targi Turystyczne Bukowisko'08 Gdańskie Targi Turystyczne Tour Salon Poznań Targi Lato w Warszawie targi w Katowicach, Wrocławiu, ITB Berlin	Starostwo Powiatowe CIT „Ziemia Słupska” LOT „Ziemia Słupska”
WIZUALIZACJA (LOGO, OZNAKOWANIE)	tablice informacyjne oznakowania szlaków turystycznych	oznakowanie większych miejscowości oraz miejsc krzyżowania się tras pieszych i rowerowych „Szlaku...”	Starostwo Powiatowe gm. Dębница Kaszub. Energa Elektrownie Słupsk Sp. z o.o. LOT „Ziemia Słupska” PK „Dolina Słupi” SPMTW „Słupia”

Źródło: badania własne J. Mazurek i A. Puculek.

Ocena działań promocyjnych

Z punktu widzenia rozwoju turystyki zachowany element pejzażu wsi pomorskiej z XIX w. oraz najstarsze elektrownie wodne w Europie wyróżniają region słupski jako atrakcyjny turystycznie. „Kraina w Kratę” oraz „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie” są markowymi produktami turystycznymi powiatu słupskiego, które z roku na rok zaczynają być rozpoznawalne przez coraz większą część mieszkańców Pomorza oraz turystów wypoczywających w pasie środkowego wybrzeża Bałtyku. Poprzez promocję tych produktów nie tylko wzrasta atrakcyjność powiatu słupskiego, ale także wielkość ruchu turystycznego.

W procesie uatrakcyjniania wizerunku regionu słupskiego duże znaczenie mają dwa instrumenty promocji wykorzystywane przez władze samorządowe: public relations oraz publicity. Tworzą one odpowiednie relacje między powiatem a mediami. Za pomocą wykorzystanych instrumentów przekazywane są informacje o zaplanowanych imprezach w miejscowościach „Krainy w Kratę”. Przekazywane są w odpowiedniej formie na łamach gazet, w określonym czasie antenowym TV i radia. Promocja pomorskiej „Krainy w Kratę” w mediach z pewnością przyciąga dużą liczbę odwiedzających. Umieszczenie spotu reklamowego w telewizji regionalnej, czy miejscowej rozgłośni radiowej umożliwi dotarcie do grona osób z najbliższego terenu.

Dobrym sposobem reklamy jest sponsorowanie imprez. Tę formę promocji także wykorzystują powiatowe i gminne władze samorządowe. Organizacja imprez w Swołowie oraz Klukach umożliwia turystom nie tylko czynne w nich uczestnictwo, ale także przeżycie czegoś wyjątkowego (np.: kopanie torfu w Klukach), o czym turyści będą pamiętać i kojarzyć z regionem słupskim. Publikacje turystyczne o „Krainie w Kratę” i „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie” są powszechne i należą do istotnych elementów składających się na informacje o regionie. W dużym stopniu mogą i wpływają na ruch turystyczny. Natomiast profesjonalne oznakowanie tras i miejscowości bez wątpienia ułatwia turystom dotarcie i poruszanie się po „Krainie...” i „Szlaku...”.

Z przeprowadzonych nasuwa się wniosek, że najbardziej zaangażowane w promocję „Krainy w Kratę” w latach 2004–2009 były władze samorządowe powiatowe i gminne. Wśród nich największą rolę odegrały gmina Słupsk oraz Starostwo Powiatowe, które wykorzystywały większość instrumentów promocyjnych, zachęcając turystów do przyjazdu na Wybrzeże (tabl. 1. i 2.). Ogromną rolę w promocji „Krainy...” miały także PMŚ w Słupsku, CIT „Ziemia Słupska” oraz LOT „Ziemia Słupska”. Choć SPMTW „Słupia” powołane zostało do wykreowania i promocji markowej „Krainy w Kratę”, to jego udział w tego typu działaniach w latach 2004–2009 był niewielki i ograniczał się głównie do wydawania materiałów

promocyjnych oraz dbania o odpowiednią wizualizację „Krainy...” (przy współpracy z władzami samorządowymi). Raczej niewielkie zaangażowanie w promocję „Krainy w kratę” w latach 2004-2009 charakteryzowało gminy Smóldzino oraz Ustka, które przy współpracy ze Stowarzyszeniem „Słupia” zajmowały się przede wszystkim wydawaniem materiałów promocyjnych.

Badania nad promocją drugiego produktu markowego „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie” wykazały, że zaangażowane były w nią głównie w latach 2004–2009 instytucje lokalne. Najbardziej aktywne w promocji „Szlaku...” okazały się Energa Elektrownie Spółka z o.o., LOT „Ziemia Słupska” oraz PK „Dolina Słupi”, które oprócz informacji o „Szlaku...” zawartych na własnych stronach internetowych oraz zadbania o odpowiednią wizualizację zajmowały się także wydawaniem materiałów promocyjnych. Skromniejszą rolę w promocji pełniły natomiast CIT „Ziemia Słupska” oraz SPMTW „Słupia” - wyznaczone do promocji również i tego markowego produktu. Swoją działalność ograniczyły do wydawania materiałów promocyjnych oraz zadbania o odpowiednią wizualizację „Szlaku...”. Duży udział w promocji produktu tematycznego miało Starostwo Powiatowe, które oprócz wydawania materiałów promocyjnych oraz zadbania o odpowiednią wizualizację, promowało „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie” na targach w Polsce oraz za granicą.

Produkty markowe obszarów wiejskich powiatu słupskiego to produkty najlepsze, tworzące pozytywny wizerunek nie tylko regionu słupskiego, ale i Polski jako kraju atrakcyjnego turystycznie. Z badań wynika, że promocja „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie” prowadzona jest mniej intensywnie niż promocja „Krainy w Kratę”. Działania w obu przypadkach charakteryzują się szerokim zakresem i różnorodnością form. Już samo posiadanie markowych produktów turystycznych znacznie zwiększa atrakcyjność powiatu słupskiego, zaś bogate walory środowiskowe z pewnością przyczynią się do rozwoju turystyki wiejskiej oraz przyjazdu turystów na te tereny.

Podsumowanie

Wobec licznych problemów wymagających rozwiązania na obszarach wiejskich regionu słupskiego, dostrzec można wiele pozytywnych przesłanek sprzyjających rozwojowi turystyki. Rosnące zainteresowanie turystów wypoczynkiem na wsi i zasobami środowiska przyrodniczego, było najważniejszym powodem zbadania uczestnictwa władz samorządowych i instytucji lokalnych powiatu słupskiego w promocji turystycznych produktów markowych.

Markowe produkty turystyczne „Kraina w Kratę” oraz „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie” wyróżniają region słupski na tle innych regionów województwa pomorskiego oraz kreują jego pozytywny wizerunek. Posiadanie atrakcyjnych i unikatowych produktów turystycznych nie gwarantuje jeszcze sukcesów w jego sprzedaży. Niezbędne jest przekazanie potencjalnym turystom informacji o produktach i przyciągnięcie ich uwagi. Intensywna promocja produktów turystycznych z pewnością przyczynia się do ukształtowania pozytywnego wizerunku obszaru, który je oferuje. Dla osiągnięcia zamierzonego celu niezbędny jest dobór właściwych instrumentów, umożliwiających dostarczenie klientom informacji i argumentów przemawiających za zakupem produktu turystycznego danego obszaru.

Analiza działań władz samorządowych i instytucji lokalnych w zakresie promocji markowych produktów turystycznych „Krainy w Kratę” oraz „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie” skłania do następujących wniosków:

- „Kraina w Kratę” oraz „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie” z roku na rok zaczynają być rozpoznawalne przez coraz większą część mieszkańców Pomorza oraz turystów wypoczywających w pasie środkowego wybrzeża Bałtyku;
- w procesie uatrakcyjniania wizerunku regionu słupskiego największe znaczenie w promocji mają public relations oraz publicity tworzące właściwe relacje między powiatem a mediami;
- publikacje turystyczne o „Krainie w Kratę” i „Szlaku najstarszych elektrowni wodnych w Europie” należą do istotnych elementów składających się na informacje o regionie i w dużym stopniu wpływają na ruch turystyczny;
- zakres działań promocyjnych władz i instytucji lokalnych w przypadku „Krainy...” jest bardzo szeroki i obejmuje reklamę wydawniczą, prasową, radiową, telewizyjną, marketing bezpośredni, udział w targach, public relations, sponsoring, imprezy oraz wizualizację, natomiast działania promocyjne „Szlaku...” ograniczają się tylko do wykorzystania kilku narzędzi, w tym reklamy wydawniczej, marketingu bezpośredniego, udziału w targach oraz zadbania o wizualizację;
- reklama internetowa oraz wydawnictwa reklamowe mają dla promocji obu turystycznych produktów markowych największe znaczenie;
- na obszarze „Krainy w Kratę” organizowanych jest wiele imprez, które zachęcają turystów do odwiedzenia regionu słupskiego, niestety w miejscowościach „Szlaku...” nie odbywają się żadne imprezy, co sprawia, że jest on przez to mniej znany potencjalnym turystom;
- najbardziej promowanymi, a jednocześnie kojarzonymi przez turystów z regionem słupskim i „Krainą w Kratę” są miejscowości Swołowo oraz Kluki;

- najbardziej zaangażowane w latach 2004–2009 w promocję „Krainy...” były władze samorządowe, z kolei w promocję „Szlaku...” instytucje lokalne;
- promocja badanych produktów turystycznych prowadzona jest w ciągu całego roku (wyjątkiem jest MPŚ w Słupsku) zarówno przez władze samorządowe jak i instytucje lokalne;
- „Kraina w Kratę” oraz „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie” są bardzo dobrze oznakowane i przygotowane do obsługi turystyki pieszej, samochodowej, rowerowej oraz wodnej.

Z punktu widzenia rozwoju turystyki istnienie turystycznych produktów markowych w powiecie słupskim wyróżnia go na tle innych regionów. Turystyczne produkty markowe występują tu samodzielnie, ale jednocześnie ich bliskie położenie sprawia, że tworzą bardziej kompleksowy pakiet. Korzyści z posiadania oryginalnych marek są niekwestionowane, zwłaszcza w turystyce, dla której kreowanie wizerunku i budowa tożsamości mają szczególne znaczenie i wartość. Turystyczne marki powiatu słupskiego wzmacniają jego pozycję na rynku usług turystycznych, powodują wzrost zainteresowania turystów, zmniejszają skutki sezonowości oraz na zasadzie sprzężenia zwrotnego są czynnikiem sprzyjającym aktywności inwestycyjnej. Podsumowując można stwierdzić, że przy obecnym zaangażowaniu władz i instytucji lokalnych, promowanie produktów markowych przyniesie wymierne efekty społeczno-ekonomiczne dla mieszkańców i dla całego regionu. Wyniki przeprowadzonych badań potwierdzają hipotezę, iż „Kraina w Kratę” oraz „Szlak najstarszych elektrowni wodnych w Europie” to dobrze wypromowane przez władze samorządowe i instytucje lokalne markowe produkty turystyczne, które zwiększają atrakcyjność regionu słupskiego oraz przyciągną turystów na Pomorze.

Spis literatury:

- Kotler Ph., 1994, *Marketing. Analiza, planowanie, wdrażanie, kontrola*, Gebethner i S-ka, Warszawa.
- Mazurek J., 2008, *Uwarunkowania rozwoju agroturystyki na obszarach wiejskich gmin pobrzeża Koszalińskiego*, seria: *Regiony Nadmorskie 16*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Gdynia-Pelplin.
- Orłowska J., 2002, *Udział produktów markowych w promocji regionu słupskiego* [w:] A. Szwichenberg (red.) *Kreowanie wizerunku turystycznego regionów, miast i gmin*, Politechnika Koszalińska, Koszalin, s. 225–228.
- *Program Rozwoju Produktów Turystycznych Województwa Pomorskiego na lata 2008–2013*, 2008, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Słupskiego do roku 2011, 2006, Starostwo Powiatowe w Słupsku, Słupsk.
- Szalewska E., 1998, Kraina w Kratę, Jantarowe Szlaki, nr 4, s. X.
- Wanagos M. (red.), 2004, Program Rozwoju Produktów Turystycznych Województwa Pomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Wilk I. /b/d./, Produkt agroturystyczny jako narzędzie konkurencji w zmieniającym się otoczeniu (www.konferencja.edu.pl).

Miejsce kempingów w przestrzeni turystycznej Półwyspu Helskiego na przykładzie gminy Władysławowo

Wprowadzenie

Popularyzacja caravaningu¹, coraz większe zainteresowanie kitesurfingiem² i windsurfingiem, jak również potencjał do ich rozwoju w rejonie Zatoki Puckiej, sprawiły, że nadzatomkowa przestrzeń Półwyspu Helskiego stała się jednym z najważniejszych obszarów ruchu turystycznego w regionie województwa pomorskiego. Pojawienie się na półwyspie nowego typu turysty stworzyło zapotrzebowanie na przestrzeń dogodną do realizowania nowych potrzeb aktywnego wypoczynku. Popularne dziś kempingi ową przestrzeń stanowią, oferując usługi i elementy zagospodarowania turystycznego dostosowane do potrzeb zmieniających się gustów i preferencji coraz bardziej wymagających turystów (tabela 1). Nowy turysta w obszarach nadzatomkowych wybiera dziś turystykę ekstremalną (kitesurfing, windsurfing) połączoną z pobytem w przestrzeni natury (caravaning). Coraz bardziej widoczna staje się reorientacja turysty na nowe wartości (aktywny wypoczynek w sąsiedztwie przyrody), a coraz mniejsze znaczenie mają ceny, które to wspólnie stanowią czynnik decydujący o korzystaniu z oferowanych tam usług turystycznych.

Celem niniejszego opracowania jest analiza przestrzeni kempingów w nadzatomkowej części gminy Władysławowo, jako ważnych miejsc w przestrzeni turystycznej Półwyspu Helskiego. Przedmiotem opracowania jest obszar gminy Władysławowo obejmujący tereny pół kempingowych wzdłuż Zatoki Puckiej, od nasady Półwyspu Helskiego do miejscowości Chałupy (ryc. 1.).

Uwarunkowania rozwoju kempingów

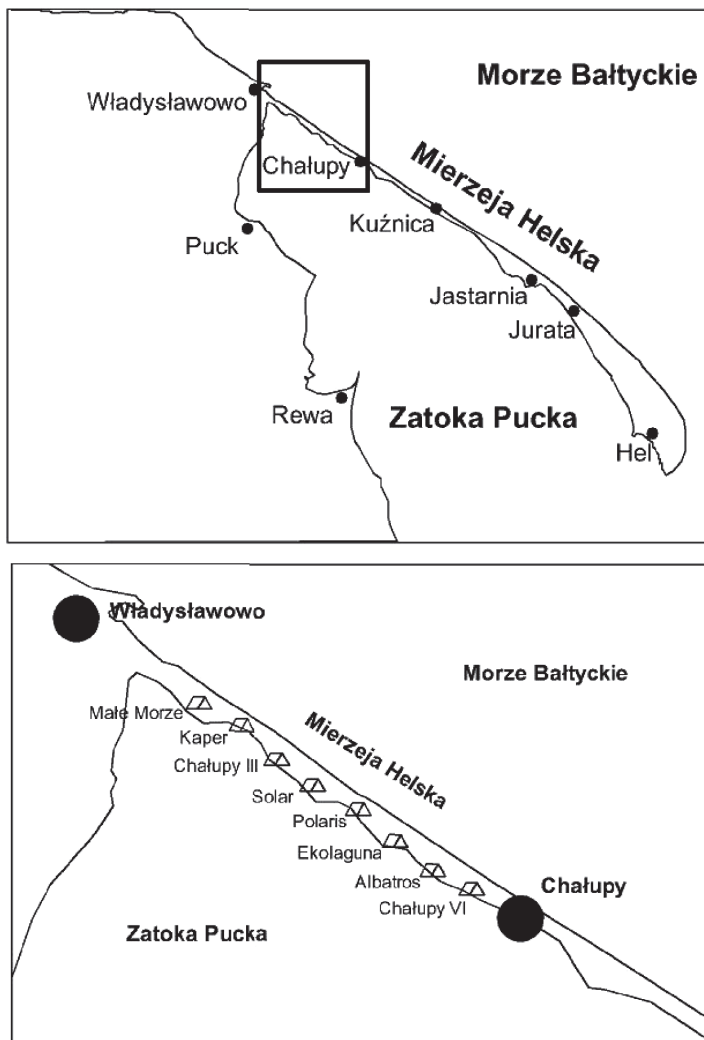
Budowa sieci kolejowej relacji Puck-Hel, otwartej w 1922 roku stała się jedną z przyczyn rozwoju ruchu turystycznego, a tym samym wzrostu

¹ Forma aktywnej turystyki motorowej, dla której bazę noclegowo-żywnieniową stanowią kampery i przyczepy kempingowe.

² Rodzaj ekstremalnego sportu wodnego, polegający na płynięciu na desce kitesurfingowej, przy użyciu latawca połączonego linkami z barem (drążek kontrolny).

zainteresowania Półwyspem Helskim wśród turystów. Podjęcie decyzji o budowie obecnej drogi wojewódzkiej nr 216 w latach 1958–1960, łączącej miejscowość Hel z Władysławowem odegrało kolejną, znaczącą rolę w otwarciu przestrzeni Mierzei dla turystów (H. Kryński-Edel, 1954). Wzrastające zapotrzebowanie na miejsca noclegowe wywołało potrzebę stworzenia bazy noclegowej, mogącej obsłużyć przybywających z roku na rok turystów. Tendencje w rozwoju bazy noclegowej uzależnione były jednakże od procesów zachodzących w Polsce. W latach sześćdziesiątych XX w. w ramach rozwoju turystyki socjalnej nastąpił dynamiczny rozwój bazy noclegowej w Polsce. Zanotowano wówczas największy przyrost bazy, a w szczególności zakładowych obiektów wczasowo-wypoczynkowych i obiektów lekkich, w tym kempingów i pól biwakowych na półwyspie. Powstanie kempingów w przybrzeżnej części gminy Władysławowo wiąże się z przełomem lat 60 i 70-tych. Z danych źródłowych wynika, że w roku 1979 istniały już trzy pola namiotowe: Chałupy III, Chałupy V oraz Chałupy VI oraz dwa kempingi, w tym Małe Morze (T. Piątkowski, 1988). Od drugiej połowy lat osiemdziesiątych zaznaczył się stopniowy ubytek miejsc noclegowych w Polsce, związany z załamaniem polskiej gospodarki oraz rozwijającym się kryzysem polityczno-społecznym. Z uwagi na panujące w kraju tendencje, spadek ruchu turystycznego zauważalny był również na obszarze półwyspu. Z uwagi na proces restrukturyzacji polskiej gospodarki turystycznej oraz utrzymujący się niski poziom krajowych wyjazdów turystycznych, spadek miejsc noclegowych utrzymywał się jeszcze w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Znaczący wzrost liczby miejsc noclegowych nastąpił w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych XX wieku i związany był ze wzmożonym ruchem turystycznym, który na półwyspie zauważalny jest do dziś (T. Lijewski i inni, 2002).

Intensywny rozwój kitesurfingu i windsurfingu, jak również popularyzacja caravaningu w rejonie Zatoki Puckiej spowodowały, że pola kempingowe stały się główną bazą dla miłośników tego rodzaju aktywności. Istniejące warunki fizyczno-geograficzne w rejonie Wewnętrznej Zatoki Puckiej w postaci korzystnych warunków wiatrowych (wiatry stałe o przeważającym kierunku zachodnim i południowym), głębokości akwenu (max. 2 m głębokości w odległości 1,5 km od brzegu), temperatury wody, nasłonecznienia (najwyższe uśłonecznienie rzeczywiste w Polsce) (A. Woś, 1999), otwartej dostępności do wód zatoki, jak również atrakcyjność przyrodnicza obszaru Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, wspólnie wpłynęły na dynamiczny rozwój pól kempingowych w obszarze półwyspu, kreując dziś region ten, jako najbardziej znaczące miejsce dla rozwoju sportów wodnych w Polsce oraz jedno z czołowych miejsc w Europie. Obecnie na Półwyspie Helskim zlokalizowanych jest 11 pól kempingowych,



Ryc. 1. Lokalizacja kempingów na Półwyspie Helskim, gmina Władysławowo

Źródło: opracowanie własne.

z czego 8 znajduje się w granicach gminy Władysławowo (ryc. 1.). Przemieszczając się od nasady półwyspu w kierunku miejscowości Chałupy zlokalizowane są, rozgraniczone pasami zieleni kempingi: Małe Morze, Kaper, Chałupy III, Solar, Polaris, Ekolaguna, Albatros, Chałupy 6. Łączna powierzchnia pól kempingowych wynosi około 26 ha, z czego największe pole (Polaris) wynosi ok. 8,5 ha, a najmniejsze (Ekolaguna) zajmuje powierzchnię około 1,5 ha. Aktualnie wg ewidencji działalności gospodarczej jako „kempingi” skategoryzowane są Małe Morze oraz Polaris. Pozostałe 6 kempingów skategoryzowano jako „pola namiotowe”.

Do końca lat osiemdziesiątych obszary kempingów stanowiły własność Skarbu Państwa i zarządzane były przez Przedsiębiorstwo Usług Turystycznych „Hel” (dane z Urzędu Miasta Władysławowo). Aktualnie pola namiotowe Albatros oraz kemping Polaris stanowią własność prywatną, a pozostałe obszary stanowią własność miasta Władysławowo i zarządzane są przez dzierżawców.

Dla jasności użytych zamiennie pojęć w niniejszym opracowaniu „pole kempingowe”, „pole namiotowe”, istotne jest ich zdefiniowanie. Zgodnie z definicją Lijewskiego, kemping (obozowisko) oznacza miejsce „zapewniające użytkownikowi nocleg, przygotowanie posiłku, urządzenia sanitarne, parkingi dla pojazdów oraz warunki do rekreacji. Lokalizacja oraz funkcje kempingu warunkują i wyróżniają jego podstawowe odmiany: przelotowy, miejski i pobytowy (wypoczynkowy). Z typem kempingu wiążą się różne programy usługowe” (T. Lijewski i inni, 2002, s. 189). Według definicji stosowanej w statystyce publicznej (źródło GUS) kemping oznacza „teren - zwykle zadrzewiony - strzeżony, oświetlony, mający stałą obsługę recepcyjną i wyposażony w urządzenia (sanitarne, gastronomiczne, rekreacyjne) umożliwiające turystom nocleg w namiotach, mieszkalnych przyczepach samochodowych, a także przyrządzanie posiłków oraz parkowanie pojazdów samochodowych. W zależności od wyposażenia obiektu i zakresu świadczonych usług, kempingi dzieli się na cztery kategorie: najwyższa - 4 gwiazdki, najniższa - 1 gwiazdka”³.

Zgodnie z definicją Lijewskiego, pole biwakowe (pole namiotowe) z kolei stanowi najbardziej prymitywną formę obozowisk, na których minimum warunków stanowi wyznaczone pole do biwakowania, punkt poboru wody i suchy ustęp (T. Lijewski i inni, 2002). W statystyce publicznej natomiast, pole namiotowe stanowi wydzielone miejsce w terenie zadrzewionym, niestrzeżone, oznakowane i ogrodzone prowizorycznie, umożliwiające turystom nocleg w namiotach. Na polu biwakowym znajdują się punkty poboru wody pitnej, podstawowe urządzenia sanitarne i tereny rekreacyjne⁴.

Z danych Urzędu Miasta Władysławowo wynika, że liczba miejsc noclegowych kształtuje się w następujący sposób: Małe Morze posiada 253 miejsca noclegowe, Kaper - 450 miejsc noclegowych, Pole namiotowe Solar - 100 stanowisk, Miasteczko Turystyczne Polaris - 600 stanowisk, Ekolaguna - 350, Pole namiotowe nr 6 - 250 stanowisk. Dla pozostałych kempingów nie udostępniono danych. Za główną bazę noclegową służą turystom dostępne pokoje gościnne, przyczepy kempingowe, tzw. domki holenderskie, kampery oraz namioty. Aktualny stan bazy turystycznej i usług oferowanych w granicach kempingów przedstawia tabl. 1.

³ Źródło: www.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-240.htm

⁴ Źródło: www.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-3099.htm

Tabl. 1. Zagospodarowanie turystyczne kempingów

NAZWA POLA KEMPINGOWEGO	USŁUGI i ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO
Małe Morze kemping całoroczny	<ul style="list-style-type: none"> • Pole namiotowe • Pole kempingowe • Ośrodek żeglarski • Szkoła kite- i windsurfingu • Restauracja • Sklep windsurfingowy • Sklep spożywczy • Wypożyczalnia sprzętu windsurfingowego i wodnego • Boiska do koszykówki, siatkówki, kortball, stół do tenisa stołowego • Pomost z przystanią żeglarską (organizacja rejsów szkoleniowo - turystycznych jachtami żaglowymi, czartery jachtów) • Wypożyczalnia jachtów żaglowych, łodzi wiosłowych, kajaków, • Budynki z węzłami sanitarnymi
Kaper	<ul style="list-style-type: none"> • Pole namiotowe • Pole kempingowe • Sklep spożywczy • Sklep odzieżowy • 8 apartamentów 4-osobowych w dwóch budynkach • Restauracja • Szkoła windsurfingowa • Budynki z węzłami sanitarnymi
Chałupy III	<ul style="list-style-type: none"> • Pole namiotowe, • Pole kempingowe • Surftawerna • Szkoła surfingowa • Sklep windsurfingowy • Bar na wolnym powietrzu • Bankomat • Salon gier • Kafejka internetowa • Wypożyczalnia sprzętu wodnego, rowerów i skuterów • Sklep spożywczy • Budynki z węzłami sanitarnymi, wyposażone w prysznice, umywalki oraz toalety • Pralnia
Solar	<ul style="list-style-type: none"> • Pole kempingowe • Pole namiotowe • Restauracja • Szkoła surfingowa • Sklep odzieżowy • Budynki z węzłami sanitarnymi
Polaris	<ul style="list-style-type: none"> • Pole kempingowe • Pole namiotowe • Restauracja • Kawiarnia • Sklep spożywczy • Szkoła surfingowa • Budynki z węzłami sanitarnymi

Ekolaguna	<ul style="list-style-type: none"> • Pole namiotowe • Pole kempingowe • Karczma z tarasem widokowym na zatokę, pizzeria • Sklep spożywczy • Boisko do siatkówki • Plac zabaw • Szkółki surfingowe • Przechowalnia sprzętu windsurfingowego • Sklep windsurfingowy • Sklep odzieżowy • Bezprzewodowy dostęp do Internetu • Punkt wymiany butli gazowych • Pralnia • Telefon • Depozyt • Wypożyczalnia sprzętu windsurfingowego • Testowe centrum najnowszych modeli sprzętu windsurfingowego • Budynek z węzłami sanitarnymi
Albatros	<ul style="list-style-type: none"> • Pole namiotowe • Pole kempingowe • Restauracja • Sklep spożywczy, • Prysznice, toalety • Szkółki surfingowe • Boisko do siatkówki • Budynek z węzłami sanitarnymi
Chałupy 6	<ul style="list-style-type: none"> • Pole namiotowe • Pole kempingowe • Restauracja • Sklep spożywczy • Sklep odzieżowy • Budynek z węzłami sanitarnymi • Pralnia • Bankomat • Szkółki surfingowe • Wypożyczalnia sprzętu surfingowego

Źródło: Opracowanie własne.

Identyfikacja obszarów problemowych

W okresie letnim na Półwyspie Helskim przebywa ponad 100 tys. turystów i ich liczba co roku wzrasta. Zauważalny jest szczególnie duży wzrost tzw. turystyki weekendowej. Z uwagi na przeciążenie obszaru, jednym z bieżących problemów na omawianym obszarze jest nadmierna antropopresja w stosunku do odporności środowiska przyrodniczego. Środowisko przyrodnicze półwyspu cechuje bardzo mała chłonność turystyczna, w związku z czym istotna jest regulacja liczby osób mogących przebywać na półwyspie w sezonie letnim. Problem ten dotyczy również pól kempingowych,

niezbędna jest zatem regulacja wskaźnika chłonności rekreacyjnej, a więc maksymalnej liczby osób mogących przebywać na określonym terenie, które to uwzględniają odporność na dewastację środowiska. Z uwagi na duże natężenie ruchu, istotna jest również regulacja pojemności rekreacyjnej, określającej liczbę osób wypoczywających, mogących jednocześnie korzystać z poszczególnych elementów wyposażenia terenu, nie powodując zniszczeń w środowisku przyrodniczym (S. Staszewska, 2004). Na podstawie powyższych wskaźników ustalone zostały m.in. zapisy obowiązujących na omawianym terenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Władysławowa, oznaczony symbolem WCH-2, uchwalony uchwałą nr XXXVIII/445/2006 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 25 stycznia 2006 r. oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Władysławowa, oznaczony symbolem WCH-1, uchwalony uchwałą nr V/46/2007 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 28 lutego 2007 r.), stanowiących akt prawa miejscowego. Dla przykładu, zgodnie z zapisami planu, na hektarze kempingu może przebywać maksymalnie 150 osób, a przyczepy kempingowe winny być lokalizowane w odległości minimum 20 m od brzegu zatoki. Niestety aktualna sytuacja wskazuje, iż pomimo istniejącego prawa, w przestrzeni kempingów dopuszczalne wskaźniki wyraźnie są przekraczane. Widoczna jest zatem pilna potrzeba regulacji i wdrożenia omawianych wskaźników przez właścicieli i zarządzających polami kempingowymi.

Bieżący problem stanowi kwestia powiększania powierzchni kempingów. Z uwagi na zmienność linii brzegowej Zatoki Puckiej, spowodowanej zalewaniem terenów przybrzeżnych, zarządzający terenem odbudowują kształt linii brzegowej. Owa odbudowa brzegu jest jak najbardziej uzasadniona i zgodna z zapisami obowiązujących planów miejscowych, pod warunkiem, że sposób odbudowy brzegów nie narusza warunków istniejącego ekosystemu.

Jeden z poważniejszych problemów stanowi niewydolność układu komunikacyjnego opartego na jednej drodze wojewódzkiej nr 216, z której korzysta ponad 20 tys. samochodów dziennie dojeżdżających do miejscowości nadmorskich. W latach 1983–1990, ruch samochodowy w sezonie letnim był regulowany. Na półwysep dostęp miała wyłącznie taka liczba samochodów z turystami, jaka mogły pomieścić przygotowane miejsca parkingowe (S. Staszewska, 2004). Niestety obecny brak regulacji i rozwiązań dotyczących natężenia ruchu wywołują niepożądane zjawiska. Problem natężenia ruchu wymaga przeprowadzenia badań oraz wdrożenia skutecznego systemu regulującego ruch drogowy. Problem nie dotyczy bezpośrednio pól kempingowych, jednakże odwiedzający kempingi turyści przyczyniają się do generowania wzmożonego ruchu drogowego.

Poważne zastrzeżenia stanowi brak skutecznego zarządzania polami kempingowymi. Analiza aktualnej sytuacji na polach kempingowych wskazuje na potrzebę podjęcia priorytetowych działań w zakresie następujących zadań:

- usprawnienie systemu kontroli liczby zakwaterowanych w stosunku do chłonności turystycznej pól kempingowych;
- kontrola zjawiska turystyki „na dziko” i redukcja jej efektów;
- stworzenie efektywnego systemu bezpieczeństwa;
- nadzorowanie i utrzymanie ładu i porządku;
- poprawa jakości i stanu infrastruktury sanitarnej;
- poprawa jakości zaplecza i bazy gastronomicznej, wzbogacenie oferty o kuchnię regionalną;
- podniesienie kwalifikacji kadr zarządzających i organizatorów turystyki poprzez ukierunkowany system szkoleń;
- współpracy na linii turysta – zarządca – władza lokalna;
- działania zmierzające do wzmocnienia świadomości turystów o wartości przestrzeni i dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego obszaru Półwyspu Helskiego;
- tworzenie całorocznej oferty i bazy turystycznej;
- promocja alternatywnych, proekologicznych form transportu (kolej, autobusy, tramwaje wodne, taksówki wodne) jako produktów istotnych dla zrównoważonego rozwoju turystyki;
- estetyzacja obszarów zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- budowa marki regionu nadmorskiego w oparciu o silne strony oferty i produktu turystycznego, walorów, bazy turystycznej, wyróżników regionu,
- wzmocnienie marketingu miejsca i promocji miejsca w kraju i zagranicą.

Podsumowanie

Rozwój nowych form turystyki w omawianym rejonie Zatoki Puckiej predysponuje region gminy Władysławowo, jako jedno z czołowych z miejsc w Europie do uprawiania ekstremalnych sportów wodnych oraz caravaningu, co zdecydowanie wpływa na wykreowanie nowego, pozytywnego wizerunku miejsca. Aktualny stan kempingów stanowiących główną bazę turystyczną dla wielbicieli owych form wypoczynku jest zadowalający, jednak w celu dalszego rozwoju niezbędne jest wprowadzenie różnego rodzaju usprawniających rozwiązań naprawczych, uwzględniających zachowanie bogactwa środowiska przyrodniczego obszaru. Niewątpliwie nadrzędnymi zadaniami warunkującymi zrównoważony rozwój turystyki na omawianym obszarze jest wdrażanie założeń dokumentów strategicznych oraz sprawnego zarządzania. Niemniej jed-

nak, ciągła obserwacja nie tylko zjawisk i prawidłowości występujących na omawianym obszarze przyczynią się do ciągłej aktualizacji wiedzy, która to pozwoli w dalszym ciągu na identyfikowanie problemów, jak i sposobów ich rozwiązania.

Spis literatury:

- Kryński-Edel H., 1954, Zmiany struktury społeczno-gospodarczej Województwa Gdańskiego, Polskie Wydawnictwa Gospodarcze, Warszawa.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2002, Geografia turystyki Polski, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Piątkowski T., 1988, Półwysep Helski, KAW, Gdańsk.
- Staszewska S., 2004, Proces urbanizacji Półwyspu Helskiego, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Władysławowa, oznaczony symbolem WCH-2, uchwalony uchwałą nr XXXVIII/445/2006 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 25 stycznia 2006 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Władysławowa, oznaczony symbolem WCH-1, uchwalony uchwałą nr V/46/2007 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 28 lutego 2007 r.
- Woś A., 1999, Klimat Polski, PWN, Warszawa.
- www.stat.gov.pl
- www.malemorze.pl/
- www.kaperkemping.pl/
- www.solar-windsurfing.pl/
- www.chalupy3.pl/
- www.polaris-chalupy.pl/
- www.ekolaguna.com.pl/

Znaczenie Uniwersytetów Trzeciego Wieku (na przykładzie uniwersytetu działającego na terenie miasta i gminy Ustka)

Wprowadzenie

Celem opracowania jest ukazanie znaczenie Uniwersytetu Trzeciego Wieku (UTW) w podnoszeniu jakości życia obywateli w ujęciu lokalnym. Dokonano tego poprzez prezentację celów, historii i działalności Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Ustce. Analizy dokonano na szerszym tle: przedstawiając uwarunkowania transformacyjne i demograficzne zmian w znaczeniu edukacji osób dorosłych; a także przedstawiając pokrótce historię UTW w Polsce.

Zdaniem J. J. Paryska (1997) potrzeby społeczności lokalnych układają się w kształt trójkąta. W jego postawie możemy umieścić są potrzeby witalne i egzystencjalne (odznaczające się powszechnością i charakterystyczne dla każdej jednostki ludzkiej), natomiast w wierzchołku lokalizują się stanowią potrzeby jednostkowe (odznaczające się zindywidualizowaniem. Z punktu widzenia rozwoju lokalnego najważniejsze wydają się być potrzeby: egzystencjalne (biologiczne), rezydencjalne (czyli mieszkaniowe), kulturalne, społeczne (związane z tzw. „lokalną skalą solidarności społecznej”). Realizowania zgodnie ze standardami działalność UTW może zaspokajać w dużym stopniu potrzeby kulturalne i społeczne osób starszych. Lecz także UTW może zająć istotne miejsce w zaspokajaniu potrzeb egzystencjalnych (głównie poprzez działalność profilaktyczną w zakresie zdrowia osób w podeszłym wieku). Jak zauważa D. Krawczyk (2009, s. 215) „Ważnym zadaniem wydaje się stworzenie możliwości do tego, by ludzie starsi po zakończeniu okresu aktywności zawodowej zachowali ważne miejsce w hierarchii życia społecznego, by mieli szansę poszukiwania nowych dziedzin aktywności. Taka idea powinna być powiązana z tworzeniem warunków do kształcenia ustawicznego i społecznego angażowania seniorów.”

Uwarunkowania transformacyjne i demograficzne

W byłych państwach socjalistycznych edukacja była w dużym stopniu podporządkowana celom stawianym przez ówczesne władze. Celem,

które nie zawsze miały na celu dobro obywateli. Nie inaczej było w odniesieniu do edukacji osób dorosłych. Wprawdzie z jednej uzupełniała system szkolny (w tym kształcenie na studiach wyższych), tym samym między innymi spełniając ważną rolę dla gospodarki poprzez dostarczanie pracowników o wyższych kwalifikacjach. Lecz z drugiej strony była narzędziem wpływu na postawy i poglądy osób dorosłych poprzez różne formy indoktrynacji. Ponadto była używana do tworzenia aparatu politycznego oraz nowej inteligencji, poprzez umożliwienie „awansu społecznego” (O. Czerniawska, J. Kargul, 1990; J. Pólturzycki, 1994).

Upadek systemu socjalistycznego, a co za tym idzie przywrócenie społeczeństwu (w tym organizacjom pozarządowym i samorządowi terytorialnemu) spowodowały zmiany w systemie oświatowym, zarówno jeśli chodzi o cele, ale też i formy organizacyjne oraz źródła finansowania. Duże znaczenie miała tu decentralizacja władzy (por. *Decentralizacja funkcji społecznych państwa*, 2001), co spowodowało, że patrząc z poziomu lokalnego i regionalnego – większość instytucji oświatowych stała się własnością samorządów. Nieco inaczej jest w przypadku instytucji edukacyjnych dla osób dorosłych, gdzie istnieje dużo placówek prywatnych, nie tylko w postaci szkół, ale także centrów edukacyjnych itd. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej uruchomiło nowe środki finansowe, możliwe do wykorzystania zwłaszcza przy podnoszeniu lub zmianie kwalifikacji osób bezrobotnych.

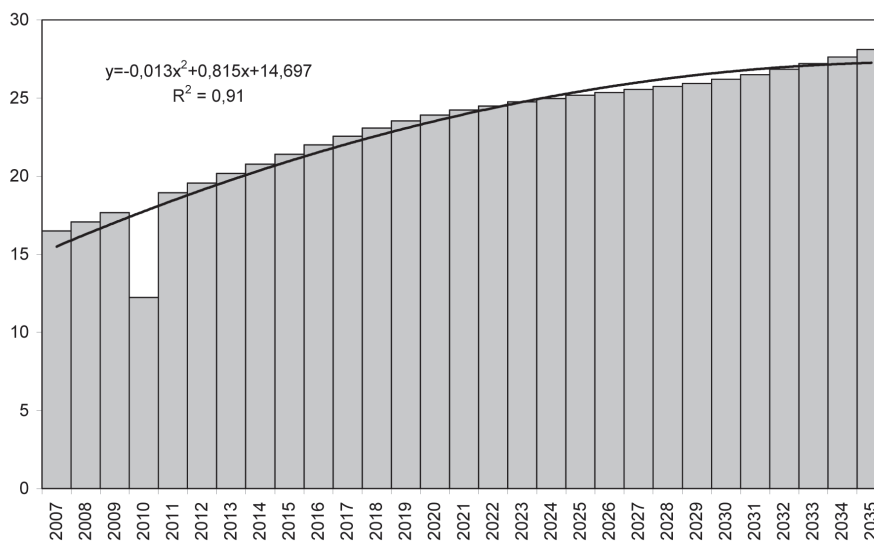
Na tle innych rodzajów edukacji – kształcenie osób w wieku podeszłym odznacza się daleko idącą specyfiką. Po pierwsze, finansowanie Uniwersytetów Trzeciego Wieku (UTW) nie mieści się w ramach zadań oświatowych gmin i powiatów narzucanych przez odpowiednie ustawy o systemie oświaty oraz o samorządzie gminnym i powiatowym (A. Włodyka, 2002). Po drugie funkcjonowania UTW nie możemy rozpatrywać jedynie w kategoriach edukacyjnych, lecz także gerontologii i andragogiki. Wszystko to sprawia, że analizując znaczenie UTW z punktu widzenia poziomu lokalnego czy regionalnego musimy patrzeć jako na podmioty wieloaspektowej polityki społecznej samorządów, w żadnym wypadku nie zawężając jej tylko do polityki oświatowej. Na szczęście, także wiele zadań związanych z polityką społeczną także uległo po 1989 roku decentralizacji (por. L. Frąckiewicz, 2008)

Kolejna grupa czynników wpływająca na wzrost znaczenia edukacji osób w wieku podeszłym jest związana z przemianami demograficznym, jakie zachodzą w Europie¹. O ile w 1990 r. ludność w wieku 65 i więcej lat

¹ Dotyczy Europy traktowanej jako obszar objęty działaniami WHO Europe, czyli Europa w sensie fizycznogeograficznym plus kraje byłego Związku Radzieckiego plus Izrael.

stanowiła 12,1%, to w 2001 r. było to już o 2,1% więcej². Przy czym poziom starzenia się społeczeństw jest relatywnie szybki w krajach postkomunistycznych. Proces ten wynika nie tylko ze zmniejszania się liczby urodzin żywych, lecz również z wydłużania przeciętnego dalszego trwania życia. Dla porównania spodziewana średnia długość życia noworodka w Polsce w 1990 r. wynosiła 71,0 lat, podczas gdy w momencie wstąpienia Polski do UE było to już 3,5 roku więcej³.

Procesy te nie ominęły także Polski, o ile w 1990 r. osoby w wieku 60 i więcej lat stanowiły 10,2% populacji⁴, to w 2007 roku było to już 18,0%. Przy czym udziały kobiet były wyższe wynosząc 21,0%, a mężczyźni dużo niżej – 14,8%⁵. Nieco lepiej jest w województwie pomorskim, gdzie w 2007 r. odsetek osób wieku 60 i więcej lat wynosił 16,5%, a w rozbięciu na płeć odpowiednio: 19,0% i 13,8%. Tym niemniej, według najnowszych prognoz, ludność województwa pomorskiego powinno szybko się starzeć (ryc. 1.). Główny Urząd Statystyczny przewiduje, że jeśli utrzymają się obecne tendencje, to w 2035 r. osoby w wieku 60 lat i powyżej będą stanowiły 28,1% populacji zamieszkującej region.



Ryc. 1. Prognoza udziałów procentowych ludności w wieku 60 i powyżej lat w całości ludności województwa pomorskiego

Źródło: Prognoza ludności na lata 2008–2035 (<http://www.stat.gov.pl>, stan na: 06.09.2010 r.).

² European health for all database, 2007 [CD].

³ European health for all database, 2007 [CD].

⁴ Rocznik demograficzny, 2009, tabl. 3, s. 75.

⁵ Prognoza ludności na lata 2008–2035 (<http://www.stat.gov.pl>, stan na: 06.09.2010 r.).

Stawia to oczywiste wyzwania, zarówno przed instytucjami rządowymi, jak i samorządowymi. Przy czym nie chodzi tu tylko o zabezpieczenie materialne oraz medyczne, lecz także o umożliwienie godnego i twórczego spędzenia starości. W tym przypadku UTW mają do spełnienia trudną do przecenienia rolę.

Lecz oceniając wpływ starzenia się społeczeństwa na wzrost znaczenia UTW musimy zwrócić uwagę na to, że kierują one wprawdzie swoją ofertę edukacyjną do osób starszych, lecz jeszcze sprawnych. Stąd w przewidywaniu zapotrzebowania na ich usługi bardziej przydatnym wskaźnikiem od spodziewanej średniej długości życia noworodka będzie średnia długość życia dopasowana/skorygowana do inwalidztwa⁶. Dla osoby urodzonej w 2000 roku w Polsce wynosiła ona 64,3 lat, podczas gdy spodziewana średnia długość życia 74,0 lat⁷.

Rola Uniwersytetów Trzeciego Wieku

Pierwszy Uniwersytet Trzeciego Wieku na świecie powstał w 1973 roku w Tuluzie (Francja) przy tamtejszym uniwersytecie. Jego twórca Pierre Vellas, tak przedstawił jego cele (R. Konieczna-Woźniak, 2001):

- umożliwienie ustawicznego kształcenia ludziom starszym;
- edukacja studentów w zakresie gerontologii społecznej;
- przygotowanie właściwej kadry specjalistów zajmujących się osobami w podeszłym wieku;
- prowadzenie badań dotyczących problemów medycznych, prawnych i psychospołecznych osób starszych.

W celu ujednoczenia działań międzynarodowych powstało w 1975 roku Międzynarodowe Stowarzyszenie Uniwersytetów Trzeciego Wieku – *Association Internationales des Universite's du Troisieme Agr* (AIUTA).

Według D. Krawczyka (2009, s. 215) główną ideą UTW „jest włączenie ludzi starszych do systemu kształcenia ustawicznego, tworzenie przestrzeni do aktywności społecznej, opierając się na rozwoju zainteresowań, wytwarzaniu sieci społecznych (grupy i kręgi towarzyskie) dla swobodnego rozwoju i wypoczynku”. Idea ta została uszczegółowiona poprzez sformułowanie celów szczegółowych, którymi są:

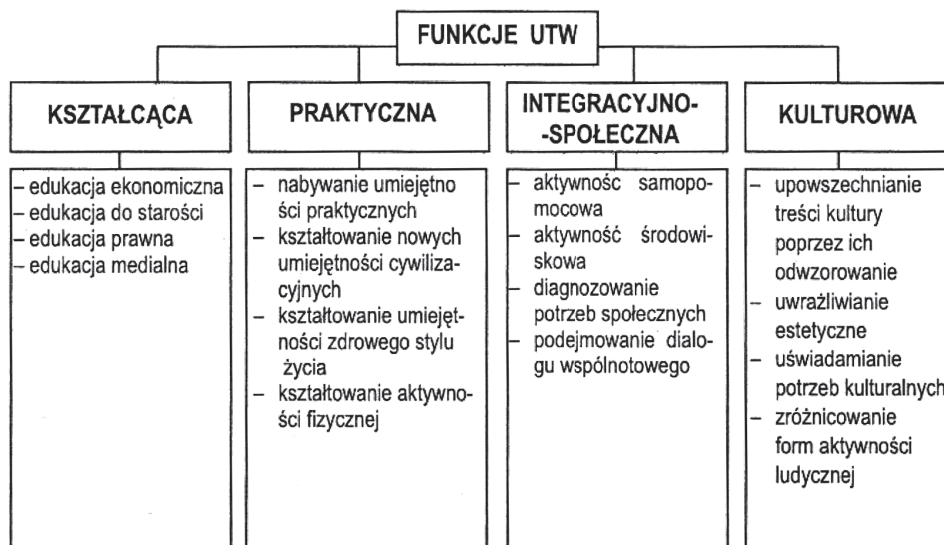
- „upowszechnianie inicjatyw edukacyjnych;
- aktywizacja intelektualna, psychiczna, społeczna i fizyczna osób starszych
- poszerzanie wiedzy i umiejętności seniorów,
- ułatwianie kontaktów z instytucjami takimi jak służba zdrowia, ośrodki kultury, ośrodkami rehabilitacyjnymi i innymi,
- angażowanie słuchaczy w aktywność na rzecz otaczającego ich środowiska,

⁶ Powszechnie jest używany skrót DALE (ang. *Disability-adjusted life expectancy*).

⁷ European health for all database, 2007 [CD].

- podtrzymywanie więzi społecznych i komunikacji międzyludzkiej wśród seniorów „(<http://www.utw.pl/index.php?id=10>)).

Uniwersytety Trzeciego Wieku mają do spełnienia cztery podstawowe funkcje (ryc. 2.). Oczywiście w zależności od przyjętego modelu UTW, relacje pomiędzy wyróżnionymi czterema głównymi funkcjami są różne w poszczególnych jednostkach.



Ryc. 2. Funkcje Uniwersytetów Trzeciego Wieku

Źródło: D. Krawczyk, 2009, ryc. 2, s. 216.

Obecnie, zarówno na świecie jak i w Polsce istnieje wiele instytucji oświatowych kierujących swą ofertę do osób starszych (por. A. Chabior, 2001; R. Konieczna-Woźniak, 2001). Ponadto w ramach samych UTW wykształciło się kilka ich form (R. Konieczna-Woźniak, 2001):

- model francuski, w którym UTW są ściśle związane z uniwersytetami, odznaczają się wysokim poziomem działalności dydaktycznej i naukowo-badawczej, przy równoczesnym zróżnicowaniu form organizacyjnych, od pełnej integracji z uczelnią, poprzez ścisłą współpracę z uczelnią, do niezależności;
- model brytyjski, w którym UTW opierają się głównie na samopomocy i samokształceniu seniorów, bez wsparcia wyższych uczelni;
- działające tylko w okresie letnim tzw. *elderhostel*⁸.

⁸ Jest to amerykańska odmiana UTW. Pierwszy *elderhostel* w USA powstał w 1974 r. Jego specyfika polega na łączeniu nauki i podróży. Grupy seniorów spotykają się kilkotygodniowych kursach zarówno w centrach edukacyjnych USA, jak i zagranicą (A. Frąckowiak, 2007).

Uniwersytety Trzeciego Wieku w Polsce

Pierwszy UTW w Polsce (Marymoncki Uniwersytet Trzeciego Wieku) powstał już w 1975 roku w Warszawie. Został otwarty przy współdziałaniu Akademii Medycznej, Uniwersytetu Warszawskiego i Akademii Wychowania Fizycznego (A. H. Korzeniowska, 2009). Początkowo ich rozwój mieścił się w tzw. modelu francuskim i był ograniczony do głównych ośrodków akademickich kraju. W 1990 r. funkcjonowało w Polsce tylko 13 UTW: Warszawa, Łódź, Gdańsk, Szczecin, Kraków, Poznań, Katowice, Wrocław, Rzeszów, Opole, Kielce, Lublin, Toruń (Z. Zaorska, 1990).

Obecnie w Polsce weszliśmy w bardzo gwałtowny okres tworzenia nowych UTW. Spośród kilku szans rozwoju edukacji osób dorosłych wymienionych przez A. i J. Kargul (1994) dla uniwersytetów trzeciego wieku najważniejsza wydaje się autorskość danej formy kształcenia, czyli coś, czego nie było przez cały okres PRL. Ponadto w przypadku UTW powstających w małych ośrodkach (jak Ustka) duże znaczenie ma „efekt echa”⁹ (R. Konieczna-Woźniak, 2001). Większość spośród nowopowstających jednostek realizuje model brytyjski. Nowe UTW powstają na drodze przekształceń klubów seniora, jako jedna z form aktywności domów kultury lub bibliotek publicznych. Nie brak także UTW powstających przy ośrodkach pomocy społecznej, centrach integracji społecznej itd. Dużo UTW jest także powoływane do życia przez organizacje pozarządowe. UTW w Polsce do czekały się także swoich własnych stowarzyszeń: Ogólnopolskiej Federacji Stowarzyszeń Uniwersytetów Trzeciego Wieku z siedzibą w Nowym Sączu oraz Ogólnopolskiego Porozumienia Uniwersytetów Trzeciego Wieku z siedzibą w Warszawie.

Niestety, szybkie powstawanie jednostek oświatowych skierowanych do osób starszych, mających w nazwie uniwersytet ma także minusy. Jak zauważa K. Lubryczyńska (2007, s. 213–214) „powstaje coraz więcej różnego rodzaju placówek edukacyjnych dla seniorów przyjmujących nazwę „uniwersytet trzeciego wieku”, a nie w pełni realizujących zadania przyświecające twórcom i propagatorom tej idei (...). W tej sytuacji powstał dylemat, co zrobić z nowo powstałymi placówkami nie mogącymi sprostać podstawowym założeniom UTW, a noszącymi tę nazwę. Niezwykle ważne jest to, żeby powstawało coraz więcej inicjatyw edukacyjnych skierowanych do osób starszych, ale jednocześnie należy przyznać rację tym,

⁹ Andragog Bertrand Szwarz „efekt echa” rozumie jako wskaźnik, że działalność oświatowa jest rzeczywiście kolektywna, akceptowana, potrzebna. Efekt ten wyraża się w pewnej liczbie osób (krytycznej masie) zdolnej do utworzenia w danej zbiorowości oddziaływań uczestników i organizatorów danej działalności na nie uczestników i nie organizatorów. W odniesieniu do UTW efekt ten będzie wyrażał się w przenikaniu idei UTW z jednego miasta do drugiego – w podejmowaniu przez osoby starsze i działaczy oświatowych starań aby UTW powstał w ich środowisku (O. Czerniawska, 1989).

którzy twierdzą, że nie wszystkie zajęcia dla seniorów należy od razu nazywać uniwersyteckimi". Ponieważ prawnie nie można zabronić używania tej nazwy, wyjściem pozostaje wprowadzenie procedur akredytacji tych jednostek, co zresztą jest już czynione w Polsce.

W tej sytuacji naturalne są dążenia zmierzające do uporządkowania tego stanu rzeczy. Najważniejsze wydaje się być wprowadzenie procedury samoakredytacji. Pierwsze 27 dyplomów samoakredytacji wręczono UTW podczas VII Międzynarodowej Konferencji UTW w Gdańsku, która odbyła się w dniach 1-4.09.2010 r.

UTW w Polsce są finansowane głównie z dwóch źródeł. Pierwszym są zewnętrzne środki finansowe pozyskiwane przez instytucje założycielskie (mogą to być pieniądze pochodzące od instytucji wspomagających, grantów itp.). Drugim źródłem są środki wewnętrzne pochodzące ze składek słuchaczy lub wypracowane w trakcie realizacji działań statutowych.

Ustecki Uniwersytet Trzeciego Wieku - Żyj Kolorowo (UUTW)

Ustecki Uniwersytet Trzeciego Wieku powstał 22.03.2005 r. jako oddolna inicjatywa mieszkańców Ustki działających w ramach Stowarzyszenia „Bene Vita”. Od 21.09.2006 r. jest samodzielną jednostką organizacyjną pod nazwą „Ustecki Uniwersytet Trzeciego Wieku - Żyj Kolorowo”¹⁰ kierowaną przez mgr Barbarę Paszkiewicz (ryc. 3.). Uczelnią patronacką jest Akademia Pomorska w Słupsku, której jeden z pracowników jest przewodniczącym Rady Programowej UUTW. Słuchaczami UUTW mogą zostać osoby w wieku przedemerytalnym, renciści, emeryci i pozostałe osoby starsze bez względu na poziom wykształcenia, zamieszkałe na terenie gminy miejskiej lub wiejskiej Ustka (<http://uutw.ustka.pdg.pl/?p=regulamin>).

Do celów UUTW należą (<http://www.ustka.pl/new/index.php?fm=resident&fp=artykul&id=940>):

- wsparcie i aktywizacja osób starszych zagrożonych wykluczeniem społecznym;
- podejmowanie działań na rzecz poprawy jakości życia osób w późnej dorosłości poprzez promocję aktywności intelektualnej, fizycznej i emocjonalnej oraz solidarności społecznej;
- wzmocnienie pozycji seniorów w lokalnym środowisku;
- środowiskowa i międzypokoleniowa integracja seniorów;
- wzbogacenie oferty wolno-czasowej dla osób starszych służącej zdrowemu stylowi życia w okresie późnej dojrzałości.

¹⁰ „Bene Vita” jest organizacją pozarządową, stowarzyszeniem działającym według zasady non-profit, zarejestrowanym w Krajowym Rejestrze Sądowym 21 września 2006 roku pod numerem 0000263404.



Ryc. 3. Rozpoczęcie przez mgr Barbarę Paszkiewicz roku akademickiego 2010/2011

Źródło: I. Gałązka (fot.).

Powyższe cele są realizowane poprzez (<http://www.ustka.pl/new/index.php?fm=resident&fp=artykul&id=940>):

- prowadzenie działalności edukacyjnej poprzez organizację wykładów, seminariów, warsztatów lektoratów językowych, odczytów, konferencji, spotkań, prelekcji, konkursów, wystaw, koncertów i innych zajęć;
- prowadzenie samokształceniowej działalności kulturalnej, rekreacyjnej, krajoznawczej i turystyki;
- prowadzenie działalności klubowej;
- organizowanie poradnictwa dla osób starszych;
- prowadzenie działalności wydawniczej;
- prowadzenie działalności badawczej;
- tworzenie grup samopomocowych;
- prowadzenie działalności terapeutycznej.

Zgodnie z ideą UTW podstawową formą działalności UUTW są wykłady (ryc. 4.). Gromadzą one co tydzień prawie wszystkich słuchaczy. UUTW posiada wprawdzie swoją własną siedzibę¹¹, lecz jest ona niewielka speł-

¹¹ Adres: ul. Grunwaldzka 24, 76-270 Ustka, tel/fax 598146498, WWW: <http://uutw.ustka.pdg.pl/>, e-mail: biuro.uutw@wp.pl

niając formę zaplecza dla administracji oraz umożliwia spotkania sekcji zainteresowań wielkością nie przekraczających kilku osób. Dlatego też UUTW, wzorem większości UTW (por. R. Konieczna-Woźniak, 2001) korzysta z bazy materialnej innych instytucji kulturalno-oświatowych, społecznych etc. zlokalizowanych w Ustce. Jest to przede wszystkim sala użyczana na cotygodniowe wykłady przez Spółdzielnię Mieszkaniową „Korab”. Ponadto wykorzystywane są pomieszczenia takich instytucji, jak: Zespół Szkół Ogólnokształcących w Ustce, kino Delfin, ratusz, dom kultury itd. (T. Obarzanek i inni, /b.d./).



Ryc. 4. Wyjazdowy wykład na Uniwersytecie Gdańskim

Źródło: I. Gałązka (fot.).

Oprócz wykładów ważną rolę w działalności UUTW odgrywają (T. Obarzanek i inni, /b.d./):

- sekcja lektoratów (jest prowadzona nauka języków angielskiego i niemieckiego);
- sekcja rękodzieła artystycznego (ryc. 5.);
- sekcja teatralna;
- sekcja kulinarna;
- warsztaty komputerowe;
- warsztaty szkolne;
- warsztaty malarskie;
- warsztaty fotograficzne;
- warsztaty taneczne;
- kabaret „Cicho-sza”;

- zajęcia gimnastyczne (tzw. gimnastyka lekka, joga, pływanie) (ryc. 6.);
- wędrowki (rowerowe, piesze, w tym: Nordic Walking);
- wyjazdy autokarowe;
- organizacja zabaw.



Ryc. 5. Warsztaty rękodzieła słuchaczy UUTW

Źródło: I. Gałązka (fot.).



Ryc. 6. Zajęcia gimnastyczne dla słuchaczy UUTW

Źródło: I. Gałązka (fot.).

Słuchacze UTTW włączają się także aktywnie w życie lokalnej społeczności (ryc. 7.), w tym w liczne akcje charytatywne (ryc. 8.).



Ryc. 7. Działalność społeczna – catering na 50-lecie spółdzielni mieszkaniowej „Korab”

Źródło: I. Gałązka (fot.).



Ryc. 8. Działalność społeczna – festyn dobroczynny dla powodzian z 2010 roku

Źródło: I. Gałązka (fot.).

Aby funkcjonować, UUTW musi pozyskiwać środki finansowe. W tym zakresie nie różni się od innych tego typu placówek prowadzonych przez fundacje i stowarzyszenia. Z jednej strony są to środki zewnętrzne pochodzące od samorządu oraz z różnorodnych programów (tabl. 1.). Z drugiej źródłem finansowania są składki członkowskie. Dodatkową drogą pozyskiwania środków finansowych, na razie o małym znaczeniu, są darowizny pochodzące z odpisu 1% z podatku dochodowego. Jest to możliwe dzięki temu, że UUTW posiada status organizacji pożytku publicznego.

Tabl. 1. Projekty zrealizowane przez UUTW w latach 2005–2009

Nazwa programu	2005	2006	2007	2008	2009	Institucja finansująca
Akademia Wiedzy i Umiejętności „55 PLUS”	x	x	x	x	x	Urząd Miasta Ustka Urząd Gminy Ustka Wojewoda Pomorski
Jacek i Agatka			x	x		Polsko-Amerykańska Fundacja Wolności (operator programu: Fundacja dla Uniwersytetu Jagiellońskiego)
Senior w Europejskim Roku Dialogu Międzykulturowego				x		Urząd Gminy Ustka
Zielone rękawiczki				x	x	Polsko-Amerykańska Fundacja Wolności i Towarzystwo Inicjatyw Twórczych „ę”
Ja, senior Europejczyk				x	x	Unia Europejska (w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego)
Wystawa prac malarskich i fotograficznych słuchaczy Usteckiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku w niemieckim mieście Kappeln					x	Marszałek Województwa Pomorskiego
Akademia Aktywnego Seniora					x	Wójt Gminy Ustka Starosta Słupski
Kolorowa Akademia Trzeciego Wieku					x	Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej w ramach Programu Operacyjnego Fundusz Inicjatyw Społecznych

Źródło: <http://uutw.ustka.pdg.pl/?p=projekty>

Podsumowanie

Uniwersytety Trzeciego Wieku stają się coraz ważniejszą formą aktywizacji osób starszych w naszym kraju. Wobec wzrostu liczby osób w wieku podeszłym z jednej strony oraz wzrostu poziomu ich świadomości i oczekiwań – rola UTW będzie cały czas rosła.

Przez długie lata UTW powstawały w dużych miejscowościach przy renomowanych ośrodkach akademickich. Dopiero w ciągu ostatnich paru

lat zaczęły także pojawiać się w mniejszych miejscowościach. Bądź jako filie dużych UTW¹², bądź jako byty samoistne. Pojawiło się jednocześnie niebezpieczeństwo, że UTW w małych miejscowościach będą miały wspólnego (poza słowem „uniwersytet” w nazwie) z ideą UTW sformułowaną przez Pierre Vellas’a. Przykład „Usteckiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku – Żyj Kolorowo” pokazuje jednak, że można funkcjonować w małej miejscowości, bez zlokalizowanej w niej szkoły wyższej, a jednocześnie pozostać wiernym założeniom sformułowanym przez Pierre Vellas’a. Potwierdzeniem tego jest przejście przez UUTW (jako jeden z 27 na ponad 200 UTW w Polsce) procesu samoakredytacji, co zostało potwierdzone otrzymaniem stosownego dyplomu podczas VII Międzynarodowej Konferencji UTW w Gdańsku (1–4.09.2010 r.).

Jednocześnie jest oczywiste, że UTW funkcjonujący w tak małej miejscowości jak Ustka nie będzie wiernie trzymał się modelu francuskiego (u podstaw tego modelu legły poglądy Pierre Vellas’a), lecz raczej modelu angielskiego. Główną różnicą jest przede wszystkim nie realizowanie punktu edukacji studentów w zakresie gerontologii społecznej, pozostałe są w mniejszym lub większym stopniu realizowane.

Spis literatury:

- Chabior A., 2001, Kierunki działalności kulturalno-oświatowej z ludźmi starszymi [w:] A. A. Zych (red.) Demograficzne i indywidualne starzenie się. Wyzwania edukacyjne, Wydawnictwo Akademii Świętokrzyskiej, Kielce, s. 91–106.
- Czerniawska O., 1989, Czego uczą doświadczenia uniwersytetów trzeciego wieku? Oświata Dorosłych, Nr 8, s. 468–472..
- Czerniawska O., Kargul J., 1990, Oświata dorosłych w PRL – przyczyny kryzysu i rozdroża, Oświata Dorosłych, Nr 1–2, s. 1–5.
- Decentralizacja funkcji społecznych państwa, 2001, Dział Wydawniczy Kancelarii Senatu, Warszawa.
- European health for all database, 2007, WHO Europe, Copenhagen [CD].
- Frąckiewicz J., 2008, Społeczne konsekwencje procesu starzenia się ludności [w:] L. Frąckiewicz, E. Górnikowska-Zwolak (red.) Współczesne wyzwania edukacji dorosłych. Obszary współpracy gerontologii i andragogiki, Górnośląska Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. kard. Augusta Hlonda, Mysłówice, s. 63–82.
- Frąckowiak A., 2007, Edukacja seniorów w Stanach Zjednoczonych [w:] A. Fabiś (red.) Instytucjonalne wsparcie seniorów – rozwiązania polskie

¹² Na przykład Gdański Uniwersytet Trzeciego Wieku działający przy Uniwersytecie Gdańskim posiada filie w Kartuzach, Pelplinie i Pruszczu Gdańskim (W. R. Krasucki, /b.d./).

- i zagraniczne, Wyższa Szkoła Administracji w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała, s. 195–205.
- Kargulowi A., Kargul J., 1994, Potrzeby kształcenia dorosłych w krajach Europy Środkowej i Wschodniej [w:] E. A. Wesołowska (red.) Edukacja dorosłych w dobie przemian, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń, s. 19–24.
 - Konieczna-Woźniak R., 2001, Uniwersytety Trzeciego Wieku w Polsce. Profilaktyczne aspekty edukacji seniorów, Wydział Studiów Edukacyjnych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań.
 - Korzeniowska A. H., 2009, Oczekiwania osób starszych w aspekcie działalności Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Działdowie, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Informatyki i Ekonomii TWP, Olsztyn.
 - Krawczyk D., 2009, Rozszerzenie funkcji uniwersytetów trzeciego wieku w sytuacji zmiany społecznej [w:] Z. Wołk (red.) Szkolnictwo wyższe w systemie kształcenia ustawicznego, Oficyna Wydawnicza Uniwersytetu Zielonogórskiego, Zielona Góra, s. 211–218.
 - Lubryczyńska K., 2007, Uniwersytety trzeciego wieku w Polsce. Miejsce uniwersytetów trzeciego wieku w starzejącym się społeczeństwie [w:] A. Fabiś (red.) Instytucjonalne wsparcie seniorów – rozwiązania polskie i zagraniczne, Wyższa Szkoła Administracji w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała, s. 209–219.
 - Parysek J. J., 1997, Podstawy gospodarki lokalnej, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
 - Półturzycki J., 1994, Odradzanie się edukacji dorosłych w postsocjalistycznych państwach Europy [w:] E. A. Wesołowska (red.) Edukacja dorosłych w dobie przemian, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń, s. 99–107.
 - Prognoza ludności na lata 2008–2035, GUS, Warszawa, (<http://www.stat.gov.pl>, stan na: 06.09.2010 r.).
 - Rocznik demograficzny 2009, 2009, GUS, Warszawa.
 - Włodyka A., 2002, Polityka edukacyjna samorządu terytorialnego [w:] A. Frączkiewicz-Wronka (red.) Samorządowa polityka społeczna, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej TUW, Warszawa, s. 109–128.
 - Zaorska Z., 1990, Uniwersytet Trzeciego Wieku – stan i perspektywy, Oświata Dorosłych, Nr 1–2, s. 5–11.
 - Obarzanek T., Paszkiewicz T., Buss L., Tomasz T., /brak daty wydania, zapewne 2010 r./, Ustecki Uniwersytet Trzeciego Wieku – Żyj kolorowo, Ustka [folder].
 - <http://www.ustka.pl/new/index.php?fm=resident&fp=artyku-&id=940> (stan na 28.08.2010 r.)

- <http://uutw.ustka.pdg.pl/?p=regulamin> (stan na: 26.08.2010 r.; podstrona Usteckiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku – Żyj Kolorowo).
- <http://uutw.ustka.pdg.pl/?p=projekty> (stan na: 26.08.2010 r.; podstrona Usteckiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku – Żyj Kolorowo).
- <http://www.utw.pl/index.php?id=50> (stan na: 26.08.2010 r.; podstrona Uniwersytetów Trzeciego Wieku w Polsce).
- <http://www.utw.pl/index.php?id=10> (stan na: 26.08.2010 r.; podstrona Uniwersytetów Trzeciego Wieku w Polsce).

Bezpieczeństwo publiczne uwarunkowaniem rozwoju lokalnego. Skupiska rozbojów i bójek w Szczecinie

Wprowadzenie – przestępczość a przestrzeń

Eliminacja zagrożeń poprzez odpowiednie kształtowanie fizycznej przestrzeni jest jedną z podstawowych form zapewnienia bezpieczeństwa. Od chwili, gdy w ludziach zrodził się lęk przed zagrożeniami zewnętrznymi, robili oni wszystko, aby zapewnić sobie możliwość lepszej obserwacji otoczenia oraz ograniczyć dostęp potencjalnego napastnika. Dzięki takiemu podejściu rozwijały się techniki wygradzania obszarów (np. mury miejskie i fosy). Zamki umiejscawiano na wzniesieniach i budowano wieże obserwacyjne. Istnieją również zapisy prawne wskazujące na to, jak wielką wagę przykładano do takiego sposobu zapobiegania przestępczości. W celu np. zapobiegania rabunkom król Anglii Edward I ustanowił standardy techniczne dla szlaków wykorzystywanych przez karawany kupieckie „Szlak wiodący z jednego miasta kupieckiego do drugiego winien być tak pozbawiony roślinności, ażeby nie było możliwości ukrycia się w odległości 200 stóp po obu jego stronach; Właściciele gruntów, którzy nie zapewnią takiego stanu, odpowiadać będą za zaistnienie z tego powodu rabunki; a w przypadku popełnienia morderstwa zdani będą na łaskę króla” (R. Głowacki, K. Łojek, A. Urban, 2008, s. 8).

Kształtowanie przestrzeni rozpoczyna się na poziomie planowania przestrzennego. Nie można zatem tego etapu pominąć w prowadzonych tu rozważaniach na temat kształtowania przestrzeni mającej wspomagać ograniczanie przestępczości. W procesach planowania przestrzennego powinna być uwzględniana struktura i lokalizacja miejsc niebezpiecznych, zagrożonych przestępczością, czyli głównie takich, w których powtarzają się zdarzenia kryminalne. Co jakiś czas w różnych miastach z inicjatywy różnych instytucji i organizacji podejmowane są działania w celu stworzenia rejestru miejsc niebezpiecznych. W 2003 roku władze Warszawy podjęły wspólnie z policją inicjatywę stworzenia kompleksowej mapy takich miejsc. Policja na swój użytek prowadzi monitoring tzw. geografii przestępczości, która głównie pod wpływem działań policji właśnie jest dość

zmienna. Ostatnio wiele samorządów zostało zmuszonych do przyjrzenia się temu problemowi w związku z zamiarem podjęcia decyzji o miejscach lokalizacji kamer monitorujących. Najczęściej jednak mapy takie lub wykazy są tworzone z myślą o działaniach doraźnych, operacyjnych, to znaczy zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w miejscach zagrożonych na drodze działań organizacyjnych (np. działalność służb miejskich) i operacyjnych (policji i straży miejskiej). Pełnym wykorzystaniem mapy miejsc byłoby jej uwzględnienie w pracach nad dokumentami planistycznymi w sposób zmierzający do stworzenia warunków prowadzących do usunięcia przestrzennych przyczyn ich występowania (B. Czarnecki, W. Siemiński, 2004).

W ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku zagadnienia bezpieczeństwa są opisane już w przepisach ogólnych, w rozdziale I, art. 1, ust. 2, pkt. 5 ustawa nakazuje uwzględniać w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych”. Dodatkowo w rozdziale II, odnoszącym się do planowania przestrzennego w gminie, dotyczącym sporządzania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, w art. 10, ust. 1, pkt. 6 ustawa nakazuje uwzględniać uwarunkowania wynikające w szczególności z „zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia”. Niestety do tej ustawy nie wydano rozporządzeń uszczegółwiających wymagania w zakresie bezpieczeństwa publicznego. W praktyce w trakcie sporządzania planów uwzględnia się ryzyka związane z zagrożeniami powodziowymi, technicznymi i pożarowymi, co regulują inne ustawy.

Konieczność kompleksowego uwzględniania zagadnień bezpieczeństwa już na etapie planowania przestrzennego wynika z dwóch czynników. Po pierwsze, komplikuje się funkcjonowanie przestrzeni, stąd rozwiązywanie wszelkich problemów wymaga stosunkowo wczesnego i wszechstronnego ich uwzględniania. Po drugie, rosną oczekiwania w zakresie standardu życia, w tym także jego przestrzennych aspektów. Bezpieczeństwo wymieniane jest w Polsce zawsze w czołówce czynników, na które zwracamy uwagę w różnych sferach naszego życia (B. Czarnecki, W. Siemiński, 2004).

Wiedza na temat rozmieszczenia miejsc, w których najczęściej są popełniane przestępstwa (skupiska przestępczości) stanowi pierwszy krok do ustalenia, w jakich osiedlach przestępczość stanowi trwałą i poważny problem społeczny. Samo proste umieszczenie danych na temat przestępczości na mapach nie oznacza jeszcze identyfikacji miejsc problemowych. Dość łatwo można popełnić tu błędy interpretacyjne. Oprogramowanie GIS oferuje liczne narzędzia umożliwiające prawidłową identyfikację takich miejsc, a także liczne funkcje ułatwiające wizualizację danych na mapach

(por. S. Chainey, J. Ratcliffe, 2005; J. H. Ratcliffe, 2004). W krajach rozwiniętych do analizy przestępczości powszechnie stosuje się geograficzne systemy informacji (F. Wang (red.), 2005; por. K. Harries 1999), wykonuje się tzw. mapowanie przestępstw (ang. *crime mapping*), przestrzenne analizy przestępczości (ang. *spatial crime analysis*), profilowanie zachowań przestrzennych przestępców (ang. *geographic profiling*) oraz analizy warunkowań przestrzennych (ang. *environmental criminology*).

Skupiska przestępczości w literaturze zagranicznej (R. Boba, 2005) są określane jako Hot Spots, co w prostym tłumaczeniu oznacza „gorące miejsca”, czyli miejsca szczególnie narażone na występowanie zjawisk przestępczych ze względu na ich przestrzenną i/lub czasową koncentrację. W niniejszym artykule również przyjęto termin Hot Spot oraz wyróżniono Hot Spot przestrzenne i czasowe. Hot Spot przestrzenne to obszar o znacznie większym niż przeciętnie natężeniu przestępczości w porównaniu z obszarem objętym analizą: śródmieściem, dzielnicą, rewirem policyjnym, miastem, powiatem, regionem, krajem. Hot Spots to skupiska przestępczości, które pojawiają się na różnym poziomie analizy, w niniejszym artykule wykonano analizę na poziomie miasta. Podobnie jak Hot Spots przestrzenne identyfikuje się Hot Spots czasowe, są to skupiska przestępstw popełnianych zwykle o tej samej porze doby, tym samym dniu tygodnia czy przestępstwa nasilające się w określonych miesiącach. W niniejszym artykule wykonano czasowe Hot Spots na dwóch poziomach analizy: pory doby oraz miesięcy.

Hot Spots rozbojów i bójek w Szczecinie w ujęciu przestrzennym

Poniżej przedstawione zostały wyniki analizy przestrzennej wystąpienia rozbojów i bójek w Szczecinie w 2006 roku wg 37 osiedli. W analizowanym roku odnotowano łącznie 8068 stwierdzonych przestępstw pospolitych. Przestępstw zagrażających zdrowiu i życiu było 494, co stanowi 6,1% ogółu popełnionych przestępstw pospolitych w analizowanym okresie. Nie są to tak częste zjawiska, jak związane np. z zaborem mienia, są natomiast dotkliwe dla ofiar, gdyż mogą prowadzić do uszczerbku zdrowia, a nawet utraty życia.

Przestępstwa pospolite zostały zaklasyfikowane przez Miejską Komendę Policji w Szczecinie według 13 kategorii, z których wybrano dwie związane z zagrożeniem bezpieczeństwa osobistego, w tym zdrowia i życia. Do celów niniejszej analizy połączono je w jedną grupę rozboje i bójki (tabl. 1.).

Tabl. 1. Rozboje i bójki na tle przestępstw ogółem w Szczecinie w 2006 roku

Lp.	Rodzaj przestępstwa	Liczba przestępstw	Nazwa przyjęta w pracy
	Przestępstwa pospolite ogółem	8068	Przestępstwa ogółem
Przestępstwa związane z zagrożeniem bezpieczeństwa osobistego, w tym zdrowia i życia			
1.	Bójka i pobicie	160	Rozboje i bójki
2.	Przestępstwo rozbójnicze	334	
	Ogółem	494	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Dla wyznaczenia przestrzennych Hot Spots przyjęto następujące wskaźniki analityczne zagrożenia związanego z rozbojami i bojkami w osiedlach Szczecina:

- liczba rozbojów i bójek ogółem;
- liczba rozbojów i bójek na 10 000 osób;
- liczba rozbojów i bójek na 1 km².

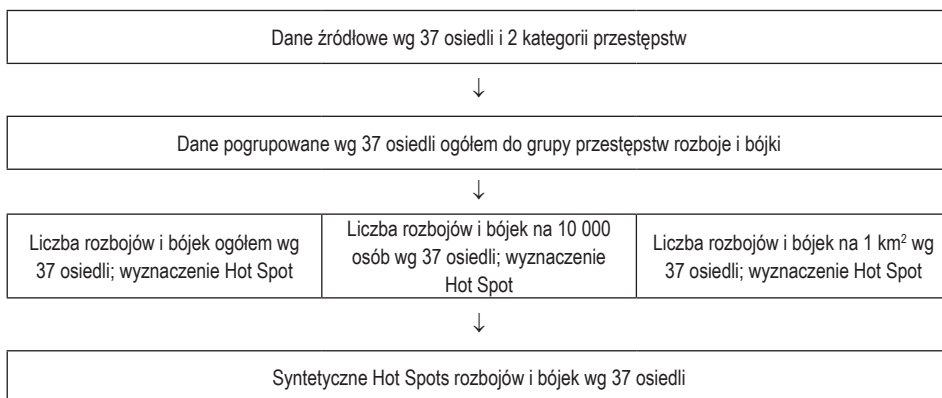
Liczba rozbojów i bójek ogółem pokazuje rozmiar zjawiska przestępczości tego typu, co pozwala ocenić jego społeczną istotność oraz niezbędne zaangażowanie i nakłady ze strony organów porządkowych oraz wymiaru sprawiedliwości.

Wskaźnik natężenia przestępstw na 1 km² pokazuje koncentrację przestrzenną rozbojów i bójek, co odzwierciedla prawdopodobieństwo zetknięcia się z przestępstwem jako jego ofiara, uczestnik, świadek znajdujący się w danym osiedlu czasowo, a nawet chwilowo (np. klienci sklepów). Jest to miara gęstości ryzyka zostania ofiarą agresji fizycznej.

Wskaźnik liczby przestępstw w odniesieniu do liczby mieszkańców (10 000) odzwierciedla prawdopodobieństwo zostania ofiarą bójki, pobicia lub rozboju jako stały mieszkaniec danego osiedla. Odniesienie do wszystkich mieszkańców, bez względu na wiek i płeć, wynika z faktu, że dzieci, młodociani, kobiety i osoby starsze są coraz częściej ofiarami przemocy. Ryzyko poważnych skutków psychicznych i zdrowotnych nawet niegroźnego napadu są dla tych osób szczególnie dotkliwe.

Celem przeprowadzonej analizy przestrzennej jest wyznaczenie osiedlowych Hot Spots dla rozbojów i bójek. Kryterium wydzielenia Hot Spot dla danej grupy było przekroczenie przez wskaźnik analityczny wartości podwójonej średniej dla osiedli ogółem. Następnie wyznaczono Syntetyczne Hot Spots rozbojów i bójek. Kryterium wydzielenia było co najmniej dwukrotne zaklasyfikowanie danego osiedla jako Hot Spot na podstawie wskaźnika analitycznego (liczby przestępstw ogółem, na 10 tys. osób lub

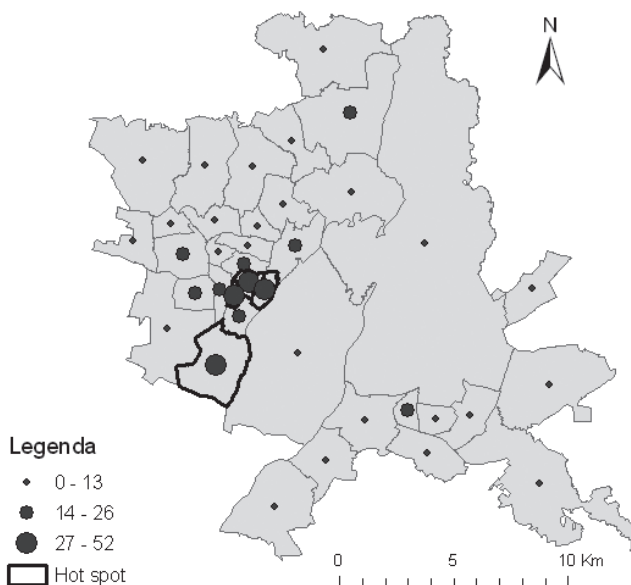
na 1 km²). Na tej podstawie wyznaczono osiedla, które są najbardziej zagrożone rozbojami i bójkami. Schemat przyjętego postępowania identyfikacji Hot Spots przedstawiono na rycinie 1.



Ryc. 1. Postępowanie badawcze

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Rozmieszczenie przestępstw związanych z rozbojami, bójkami i pobiciami wykazuje silną koncentrację w śródmieściu i na obszarach położonych na południe od niego (ryc. 2.). Do Hot Spots przestępstw związanych

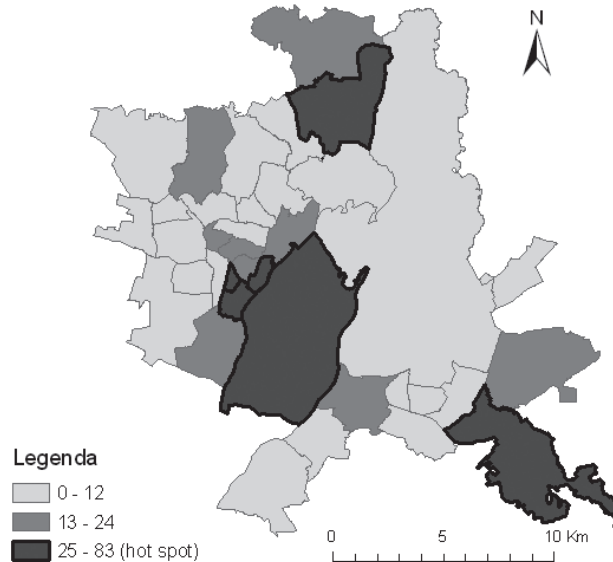


Ryc. 2. Rozmieszczenie i Hot Spots rozbojów i bójek ogółem w Szczecinie wg osiedli w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

z tego rodzaju wyjątkowo groźnymi przestępstwami pod względem ich liczebności zaliczono cztery osiedla z dzielnicy Śródmieście: Centrum (52 przestępstw), Śródmieście Zachód (47 przestępstw) i Stare Miasto (43 przestępstw) a z dzielnicy Zachód: Pomorzany (30 przestępstw).

Wskaźnik analityczny liczby przestępstw związanych z rozbojami, bójkami i pobiciami na 10 000 osób pokazuje trzy wyraźne skupiska tych zjawisk w śródmieściu i na południe od niego, oraz na peryferyjnych obszarach północnych i Prawobrzeża (ryc. 3.).



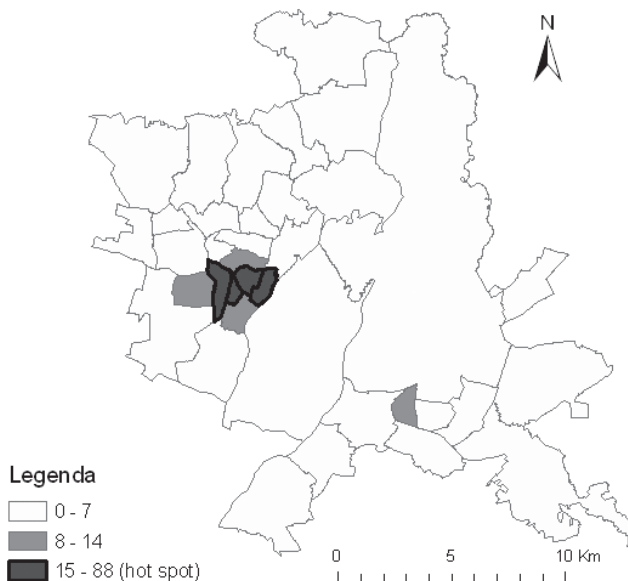
Ryc. 3. Rozmieszczenie i Hot Spots rozbojów i bójek na 10 000 mieszkańców w Szczecinie wg osiedli w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Do Hot Spots zaliczono aż sześć osiedli z prawie wszystkich dzielnic Szczecina: z dzielnicy Śródmieście: Stare Miasto (83 przestępstw na 10 000 osób), Nowe Miasto (28 przestępstw na 10 000 osób), Śródmieście Zachód (27 przestępstw na 10 000 osób) oraz Międzyodrze-Wyspa Pucka (25 przestępstw na 10 000 osób), z dzielnicy Północ: Stołczyn (29 przestępstw na 10 000 osób) oraz Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce (25 przestępstw na 10 000 osób) z dzielnicy Prawobrzeże.

Wskaźnik analityczny natężenia przestępstw związanych z rozbojami, bojkami i pobiciami na jednostkę powierzchni wykazuje znaczną koncentrację w dzielnicy Śródmieście (ryc. 4.). Do Hot Spots zaliczono cztery osiedla, tworzące zwarty obszar śródmiejski: Śródmieście Zachód (88

przestępstw na 1 km²), Centrum (50 przestępstw na 1 km²), Stare Miasto (39 przestępstw na 1 km²) i Turzyn (15 przestępstw na 1 km²).



Ryc. 4. Rozmieszczenie i Hot Spots rozbojów i bójek na 1 km² w Szczecinie wg osiedli w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

W rezultacie łącznej analizy trzech wyżej wymienionych wskaźników analitycznych do Hot Spots przestępczości związanej z zagrożeniem bezpieczeństwa osobistego, w tym zdrowia i życia w 2006 r. w Szczecinie zaliczono trzy osiedla dzielnicy Śródmieście: Centrum, Stare Miasto oraz Śródmieście Zachód (ryc. 5).

Dodatkowo wykonano mapę gęstości rozbojów i bójek za pomocą Kernel Density Analysis (*Hawth's Analysis Tools for ArcGIS 9.x*). Uzyskiwane tą metodą mapy mają charakter syntetyczny i w poglądowy sposób ukazują rozmieszczenie i zagęszczenie badanego zjawiska w przestrzeni. Z tego powodu mają one duże znaczenie aplikacyjne, gdyż do ich interpretacji nie jest wymagane wykształcenie kartograficzne. Hot Spot ustalone metodą analizy gęstości przestrzennej identyfikowane są poprzez analizę kartogramu ciągłego, który przedstawia koncentrację przestępczości używając dokładnej lokalizacji zdarzeń. Obszar, na którym liczba rozbojów i bójek przekracza 50%, określony jest jako Hot Spot. W analizie wykorzystano dane cyfrowe w postaci warstw wektorowych punktowych, dostarczone przez Wydział Informatyki Urzędu Miejskiego w Szczecinie,



Ryc. 5. Syntetyczne Hot Spots rozbojów i bójek na w Szczecinie wg osiedli w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

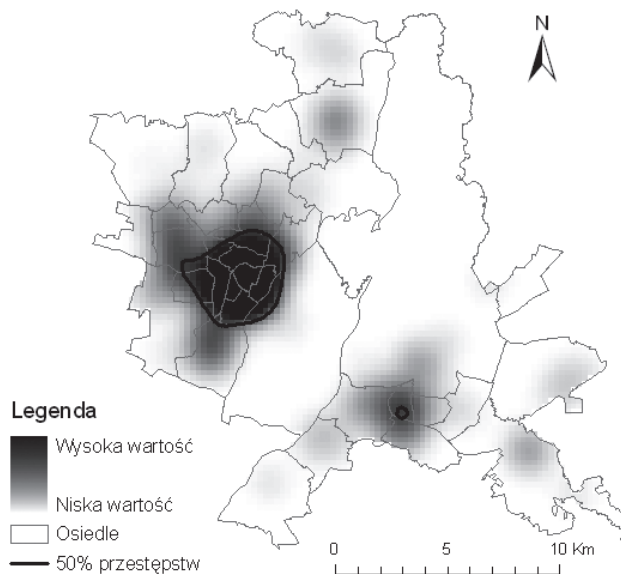
wykonanych na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Szczecinie (Zdarzenia o charakterze przestępczym..., 2007).

Uzyskane wyniki umożliwiają wizualizację natężenia przestępczości w mieście. Intensywność koloru oznacza wzrost prawdopodobieństwa wystąpienia przestępstwa zaliczonego do kategorii rozboje i bójki w danym miejscu. Na mapie wskazano linią czarną obszary, na których dokonano 50% wszystkich rozbojów i bójek. Obszary te można traktować jako wielkoprzestrzenne Hot Spots, ich zasięg pozwala dokonać oceny skupienia bądź rozproszenia danego rodzaju przestępstwa. Umożliwia to syntetyczne porównanie różnego rodzaju przestępstw z punktu widzenia ich rozmieszczenia.

Rozmieszczenie rozbojów i bójek również wskazuje na koncentrację w śródmieściu, ale także na obszarach mieszkaniowych położonych na południe od niego. Odnotowuje się również niewielki Hot Spot na Prawobrzeżu (ryc. 6.).

Hot Spots rozbojów i bójek w Szczecinie w ujęciu czasowym

Analizę w ujęciu czasowym wykonano na podstawie danych wykonanych w innym zestawieniu aniżeli analizę w ujęciu przestrzennym, dlatego liczba przestępstw ogółem różni się od podanej w poprzedniej analizie.



Ryc. 6. Gęstość rozbojów i bójek na w Szczecinie w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Uzyskane z Komendy Miejskiej Policji w Szczecinie dane źródłowe z przyporządkowaniem czasowym są w 16 grupach. Pięć spośród nich to przestępstwa związane z zagrożeniem bezpieczeństwa osobistego, zdrowia i życia: bójka i pobicie, rozbój, kradzież rozbójnicza, wymuszenie rozbójnicze. Dla potrzeb analizy czasowej wg miesięcy i pory doby połączono je w jedną grupę i nazwano: rozboje i bójki.

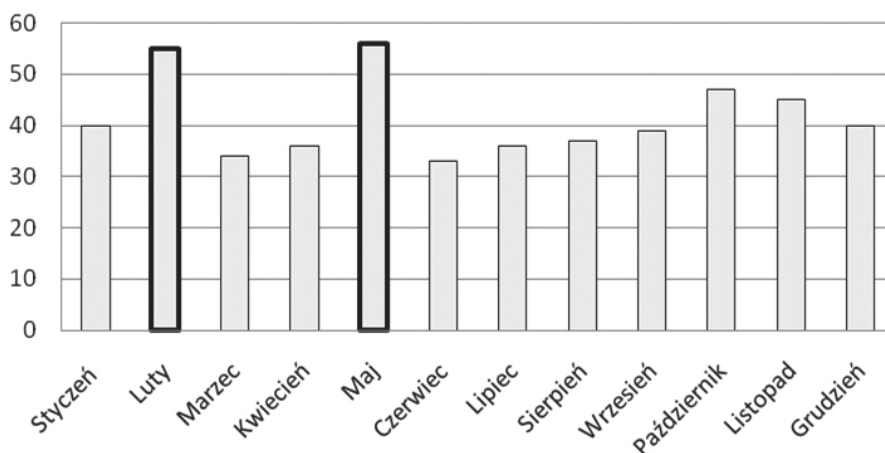
Analizę czasową przestępczości w Szczecinie w 2006 roku rozpoczęto od przebadania zróżnicowania przestępstw według miesięcy. Zestawienie surowych danych i zastosowanych wskaźników zawiera tablica 2. Rozboje i bójki charakteryzują się dużym zróżnicowaniem czasowym (współczynnik zmienności równy 17,3) w porównaniu ze zróżnicowaniem czasowym przestępstw ogółem (współczynnik zmienności równy 9,1). W tablicy 2. umieszczono również wartości graniczne do obliczenia Hot Spots, stosując kryterium średnia plus połowa odchylenia standardowego. Prezentację graficzną zróżnicowania czasowego wg miesięcy poszczególnych grup przestępstw i ogółem przedstawiają zamieszczone niżej wykresy.

Tabl. 2. Rozboje i bójki w Szczecinie wg miesięcy w 2006 roku

Miesiąc	Rozboje i bójki
Styczeń	40
Luty	55
Marzec	34
Kwiecień	36
Maj	56
Czerwiec	33
Lipiec	36
Sierpień	37
Wrzesień	39
Październik	47
Listopad	45
Grudzień	40
Rok	498
Min	33
Max	56
Średnia	44,5
Odchylenie standardowe	7,7
Współczynnik zmienności	17,3
Zmienność czasowa	wysoka
Poziom Hot Spots	48

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Z łącznej liczby 498 rozbojów i bójek najczęściej odnotowano ich w maju (56), a najmniej w czerwcu (33). Średnio w miesiącu notowano ponad 44 tego rodzaju wydarzenia. Wyznaczone czasowe Hot Spots dla tego typu przestępczości obejmują dwa miesiące: luty i maj. Obserwuje się wyraźną dominację tych dwóch miesięcy i pewne podwyższenie tego rodzaju przestępczości w okresie od października do stycznia, choć z tendencją malejącą pod koniec roku (ryc. 7.).



Ryc. 7. Rozboje i bójki w Szczecinie wg miesięcy w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Drugim etapem badania zróżnicowania przestępczości w czasie, zastosowanym w niniejszym opracowaniu, jest analiza według czasu popełnienia przestępstwa w ciągu doby. Statystyka przestępczości prowadzona przez Komendę Miejską Policji w Szczecinie stosuje rejestrację według czterech grup. Pierwsza grupa to przestępstwa popełniane w godz. 06.01–14.00, druga grupa przestępstw to przedział czasowy: 14.01–22.00, trzecia to godz. 22.01–06.00. Natomiast czwarta grupa to takie przestępstwa, dla których nie udaje się ustalić czasu ich popełnienia – nieznana (NN). Dane na temat przestępczości w Szczecinie w 2006 roku w ujęciu czasowym w ciągu doby oraz charakteryzujące je wskaźniki zawarto w tablicy 3.

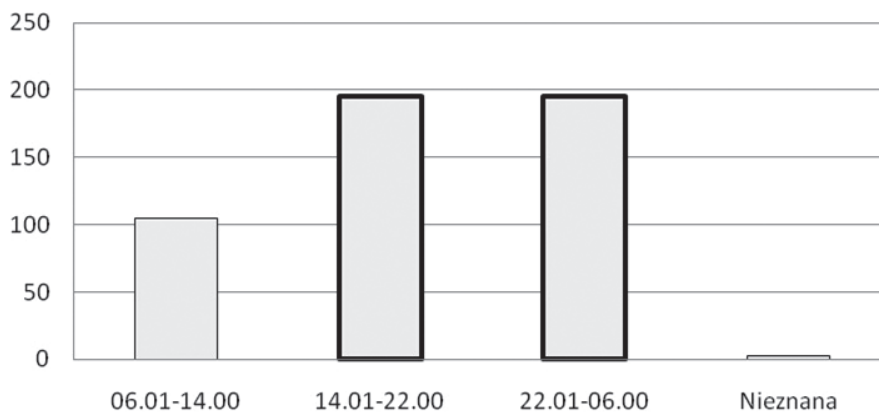
Tabl. 3. Rozboje i bójki w Szczecinie wg pory doby w 2006 roku

Pora doby	Rozboje i bójki
06.01-14.00	105
14.01-22.00	195
22.01-06.00	195
Nieznana	3
Ogółem	498
Udział grupy nieznaney w liczbie ogółem	0,6
Udział max w liczbie ogółem	39,2
Udział min w liczbie ogółem	21,1
Udział max / udział min	1,9
Zmienność czasowa	Niska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Ze względu na niewielką liczebność okresów czasowych w ciągu doby, dla których rejestruje się przestępstwa, zastosowano inną metodę wyznaczenia Hot Spots. Dokonano tego na podstawie wskaźnika stanowiącego iloraz udziału liczebności przestępstw popełnionych w porze doby o maksymalnym udziale i liczebności przestępstw w popełnionych w porze doby o minimalnym udziale w ciągu dnia.

Znaczna większość rozbojów i bójek ma miejsce w godzinach popołudniowych, wieczornych i nocnych (ryc. 8.). Prawie wszystkie przestępstwa tego typu mają określoną godzinę popełnienia, rozboje i bojki o nieznanym czasie wystąpienia to zaledwie 3 zdarzenia w ciągu roku (0,6%). W grupie przestępstw ogółem charakterystyczne jest nasilanie się liczby przestępstw wraz z upływem doby, osiągając apogeum w godzinach nocnych, jak również liczną grupę stanowią przestępstwa o nieznanym czasie ich popełnienia.



Ryc. 8. Rozboje i bójki w Szczecinie wg pory doby w 2006 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KMP Szczecin.

Podsumowanie

W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, iż obszarami problemowymi Szczecina pod względem występowania rozbojów i bójek są osiedla śródmiejskie oraz osiedle Słoneczne z dzielnicy Prawobrzeże (por. ryc. 5. i 6.). Obszary te wymagają rewitalizacji przestrzeni publicznej w celu uniemożliwienia i/lub utrudnienia popełniania przestępstw w przestrzeni publicznej.

W Polsce nie ma standardów bezpieczeństwa jakie powinien spełniać np. projekt urbanistyczny, przestrzeń publiczna, działki budowlane, budynki, mieszkanie oraz wymogów dodatkowych szczegółowo opisujących

wymogi jakim powinny odpowiadać jego poszczególne elementy tj. widok na przestrzeń publiczną, wejście do budynku/mieszkania, widoczność i oświetlenie, możliwość wejścia na budynek, zabezpieczenie drzwi przed włamaniem, okna, winda, garaż, parking, urządzenia stosowane w tych miejscach itd. (R. Głowacki, K. Łojek, A. Urban, 2005).

Można natomiast skorzystać z zaleceń strategii opracowanej przez CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*) zapewniającej możliwość lepszego korzystania z przestrzeni oraz wzmacniającej pożądane relacje między obywatelami, które wykorzystywane są w procesie zapobiegania przestępczości. Strategia ta opiera się na następujących elementach (R. Głowacki, K. Łojek, A. Urban, 2008):

- 1. Naturalna (lub wymuszona) obserwacja.** Rozmieszczenie urządzeń, oświetlenia, aktywności ludzkiej oraz usytuowanie budynków w taki sposób aby zmaksymalizować możliwość obserwowania tego, co się dzieje i zwiększyć prawdopodobieństwo tego, że intruz zostanie zauważony.
- 2. Naturalna kontrola dostępu.** Rozmieszczenie wejść, wyjść, ogrodzenia jak również właściwe zaprojektowanie zieleni oraz innych elementów fizycznej przestrzeni służą ograniczeniu dostępu osób niepowołanych oraz zapewnieniu poczucia bezpieczeństwa osobom uprawnionym. Limitowanie możliwości wejścia i wyjścia osiąga się przez właściwe rozmieszczenie np. miejsc parkingowych, urządzeń, a także odpowiednie usytuowanie budynku oraz kanalizowanie ruchu pieszego i kołowego. Takie przemyślane ukształtowanie otoczenia stwarza dodatkową możliwość obserwowania ludzi przez siebie nawzajem oraz wymuszenie ich określonych zachowań, co prowadzić może do ograniczenia możliwości popełnienia przestępstwa.
- 3. Wyodrębnienie terenu.** Odpowiednie usytuowanie budynków, płotów, chodników, znaków i napisów, ławek ulicznych, a także odpowiedni kolor farby, właściwe zaprojektowanie zieleni mają na celu ustanowienie jednoznacznej granicy informującej o przynależności danego terenu do kogoś i oddzielenie od siebie czterech rodzajów przestrzeni: publicznej, niepublicznej (prywatnej), półpublicznej, półprywatnej. Jasne określenie granicy umacnia przekonanie o przynależności danego obszaru do właściciela. Ludzie nabierają respektu dla cudzej własności jeśli granica obszaru chronionego jest precyzyjnie wyznaczona.
- 4. Zarządzanie i konserwacja.** Słaby stan techniczny lub niewłaściwe utrzymanie znamionują brak troski o własność i stwarzają okazję do popełnienia czynów zabronionych. Konieczność dokonywania konserwacji i napraw powinna być uwzględniona w procesie projektowania, np. sadzonki roślin powinny być dobrane z uwzględnieniem ich postaci dorosłej – minimalizuje to potrzebę przycinania. Użycie materiałów

i konstrukcji dobrej jakości odpornej na zniszczenia, redukuje konieczność wykonywania dodatkowych czynności naprawczych oraz zmniejsza potencjalnych sprawców.

Spis literatury:

- Boba R., 2005, *Crime Analysis and Crime Mapping*, Sage Publications, Thousand Oaks – London – New Delhi.
- Chainey S., Ratcliffe J., 2005, *GIS and Crime Mapping*, John Wiley & Sons, Chichester.
- Czarnecki B., Siemiński W., 2004, *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Difin, Warszawa.
- Głowacki R., Łojek K., Urban A., 2005, *Rewitalizacja przestrzeni fizycznej jako narzędzie zapobiegania przestępczości*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji, Szczytno.
- Głowacki R., Łojek K., Urban A., 2008, *Wpływ ukształtowania przestrzeni fizycznej na zapobieganie przestępstwom i wykroczeniom*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji, Szczytno.
- Harries K., 1999, *Mapping Crime: Principle and Practice* <http://www.ncjrs.org/html/nij/mapping/pdf.html>
- Hawth's Analysis Tools for ArcGIS 9.x; <http://www.spatial ecology.com/htools>
- Ratcliffe J. H., 2004, *The hotspot matrix: A framework for the spatio-temporal targeting of crime reduction: Police Practice and Research*, 5(1), s. 5–23.
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.); <http://lex.pl/bap/student/Dz.U.2003.80.717.html>
- Wang F. (red.), 2005, *Geographic Information Systems and Crime Analysis*, Idea Group Publishing, Hershey-London-Melbourne-Singapore.
- Zdarzenia o charakterze przestępczym zaistniałe na terenie Szczecina w 2006 r., 2007, Wydział Informatyki, Urząd Miasta Szczecin, Szczecin [mapa].

