



Adamowicz do Szczurka

●● Prezydent Gdańska odpowiada na łamach „Gazety” na list Wojciecha Szczurka, w którym ten skrytykował projekt powołania do życia Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny.

●● Gdy słyszę, że zanim sformalizujemy metropolię, powinniśmy dać przykład poświęcenia interesu własnego na rzecz interesu metropolii, nie rozumiem, co mój kolega ma na myśli. Jak bowiem wygląda to nasze współdziałanie?

●● Czy istnieje dla rozwoju metropolii ważniejsza inwestycja niż rozbudowa metropolitalnego lotniska? Czy gdyby nie ono, zainwestowałyby u nas takie firmy jak Intel, IBM, Reuters czy Sony?

●● Aby sfinansować rozbudowę lotniska, Gdańsk podwyższył ilość swoich udziałów w Porcie Lotniczym do ponad 42 mln zł, marszałek województwa - do ponad 41 mln, Sopot - do ponad 5 mln, a Gdynia do 2,8 mln (2,18 proc. całości). Bo, jak twierdzili przedstawiciele Gdyni, miasto nie ma pieniędzy. Jednocześnie zdecydowali, by wybudować własne lotnisko za 100 mln zł. Zaiste godny uznania przykład „poświęcenia interesu partykularnego” na rzecz metropolii...

●● Gdańsk w tym roku zwiększył swój udział w SKM do 17 mln zł, województwo pomorskie do 16 mln, Sopot do 3,5 mln, sześć razy większa od Sopotu Gdynia do 3,3 mln, a dziesięć razy mniejszy od niej Pruszcz Gdański do 2 mln. I znowu - tak ma wyglądać „poświęcenia interesu partykularnego” na rzecz metropolii? ●

METROPOLIA. WOJCIECH SZCZUREK MÓWI TAK, ALE JEDNAK NIE

O potrzebie stworzenia silnej metropolii mówimy od 20 lat. Mówimy. Więc zaproponowałem powołanie stowarzyszenia metropolitalnego. Pierwszym samorządowcem, z którym o tym rozmawiałem, był prezydent Szczurek. Ale on powiedział tylko: „Ten projekt jest słaby i zły” - pisze Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska

Apotem napisał o tym artykule w „Gazecie” („Metropolia? Jasne, że tak” - „Gazeta Wyborcza Trójmiasto” z 23 maja br.). Z jego lektury domniemywam, że w moją propozycję się nie czytał. Wojciech Szczurek odrzuca projekt co do samej zasady. „Zamiast mówić o metropolii - pouczaj - dajmy przykład realnego podporządkowania interesu miasta interesowi zbiorowemu metropolii!”. Jako dowód tego poświęcenia gotów jest do natychmiastowej integracji transportu miejskiego w ramach metropolii. Będzie to, jak pisze, test na wolę współpracy (sugerując tym samym, że Gdańsk takiej woli nie ma).

Gdy słyszę, że zanim sformalizujemy metropolię, powinniśmy dać przykład poświęcenia interesu własnego na rzecz interesu metropolii, nie rozumiem, co mój kolega ma na myśli. Jak bowiem wygląda to nasze współdziałanie?

Poświęcenie na rzecz metropolii według Wojciecha Szczurka

Za najważniejsze wyznaczniki metropolii uznaje się silny potencjał gospodarczy i uniwersytecki, jej powiązania transportowe z resztą kraju oraz między miastami wchodzącymi w jej skład. Wobec tego, czy istnieje dla rozwoju metropolii ważniejsza inwestycja niż rozbudowa metropolitalnego lotniska? Czy gdyby nie ono, zainwestowałyby u nas takie firmy jak Intel, IBM, Reuters czy Sony?

Nasz port lotniczy jest trzecim największym lotniskiem regionalnym w Polsce. Aby mógł obsłużyć jeszcze więcej pasażerów i rozszerzyć siatkę połączeń, zdecydowaliśmy się na jego rozbudowę. Koszt inwestycji to niemal 400 mln zł!

Aby sfinansować rozbudowę lotniska, Gdańsk podwyższył ilość swoich udziałów w Porcie Lotniczym do ponad 42 mln zł, marszałek województwa - do ponad 41 mln, Sopot - do ponad 5 mln, a Gdynia do 2,8 mln (2,18 proc. całości). Bo, jak twierdzili przedstawiciele Gdyni, miasto nie ma pieniędzy. Jednocześnie zdecydowali, by wybudować własne lotnisko za 100 mln zł. Zaiste godny uznania przykład „poświęcenia interesu partykularnego” na rzecz metropolii...

Inny przykład - czy dla mieszkańców metropolii jest coś ważniejszego niż rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej, łączącej Wejherowo z Pruszczem Gdańskim? Wspólnie z prezydentem Sopotu i burmistrzem Pruszcza Gdańskiego uznaliśmy to za jeden z naszych priorytetów i od kilku lat przejmujemy udziały w SKM od PKP. Chcemy przez to zwiększyć częstotliwość kursowania pociągów, remontować perony, rozszerzyć zasięg SKM na pozostałą część metropolii, także poprzez połączenie jej tras z Pomorską Koleją Metropolitalną. Jak wygląda dotychczasowe zaangażowanie miast?

Gdańsk w tym roku zwiększył swój udział w SKM do 17 mln zł, województwo pomorskie do 16 mln, Sopot do 3,5 mln, sześć razy większa od Sopotu Gdynia do 3,3 mln, a dziesięć razy mniejszy od niej Pruszcz Gdański do 2 mln. I znowu - tak ma wyglądać „poświęcenie interesu partykularnego” na rzecz metropolii?

Gdyby Wojciech Szczurek niepartularnie włączył się w te projekty,



Paweł Adamowicz

Aby sfinansować rozbudowę lotniska, Gdańsk podwyższył ilość udziałów w Porcie Lotniczym do ponad 42 mln zł

Gdynia zaś do 2,8 mln (2,18 proc. całości) - bo miasto nie ma pieniędzy...

Jednocześnie buduje własne lotnisko za 100 mln zł

nie byłoby tak, że to Gdańsk ponosi tak wielkie i nieproporcjonalne koszty. I nie byłoby problemu z przekazaniem do wspólnej kasy wpływów z biletów komunikacji miejskiej. Spójrzmy bowiem na nowatorski pomysł prezydenta Szczurka. Proponuje on NATYCHMIASTOWE włączenie Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatok Gdańskich (MZKZG). Jest gotów pomniejszyć budżet Gdyni o wpływy z biletów. Pod warunkiem, że to samo uczyni Gdańsk i Wejherowo. Będzie to dla niego test na wolę współpracy. Argument ten brzmi atrakcyjnie. Ale przypomnijmy fakty.

W 2003 r. namówiłem ówczesnego marszałka województwa Jana Kozłowskiego do zainicjowania Rady Metropolitalnej Zatok Gdańskich. To nieformalne ciało w 2007 r. powołało Metropolitalny Związek Komunikacyjny. Rok później MZKZG dokonał pełnej integracji transportu publicznego w 13 gminach. Ale prezydent Szczurek nie był do takiej integracji gotowy.

Od tamtej chwili wiele się zmieniło, pojawiły się pieniądze z Unii Europejskiej. Gdańsk zaangażował się w największy proces inwestycyjny w swojej historii, wart 5 mld zł. Żeby go sfinansować, musieliśmy zaciągnąć kredyty.

Co to ma wspólnego z integracją transportu? To, że wpływy z biletów autobusowych i tramwajowych stanowią znaczną część wpływów do naszych budżetów. W Gdańsku jest to 109 mln zł. W Gdyni ok. 60 mln. Dla Gdańska wyjęcie tych pieniędzy

z budżetu oznaczać mogłoby utratę inwestycji wartych nawet 400 mln!

Gdynia mogłaby sobie pozwolić na oddanie wpływów z biletów, bo nie planuje dużych inwestycji. W 2013 r. ma na ten cel zaplanowane 130 mln zł, a Gdańsk - 871 mln. Pieniądze te zostaną wydane m.in. na zakończenie budowy Trasy Słowackiego i Trasy Sułchowskiego. Proszę zapytać mieszkańców metropolii - powiatu nowodworskiego, gdańskiego czy kartuskiego - jak te dwie inwestycje wpłyną na ich codzienne życie!

Ile można czekać

„Dla pogłębionej integracji metropolitalnej konieczne jest przyjęcie przez Sejm ustawy metropolitalnej” - pisze prezydent Gdyni. Nie zgadzam się. W 1992 r., jako młody radny, prowadziłem dyskusję z prezydentami Trójmiasta o potrzebie powołania metropolii. Wszyscy (Franciszek Jamroz, Jan Kozłowski i Franciszka Cegielska) byli zgodni, że istnieje taka potrzeba. Zdecydowali się jednak poczekać na reformę samorządu terytorialnego. Reforma się dokonała, ale kwestia metropolii nie rozwiązana.

Potem lex metropolis wprowadzić miał obecny rząd. Wiemy dziś, że nic z tego nie będzie - nie ma zgody jednego z koalicjantów.

Nie zamierzam czekać na cud. Wraz z chętnymi gminami musimy stworzyć fakty dokonane. Tym samym zainspirować przyszłych prawodawców do przyjęcia rozwiązań, które wypracujemy tu, nad Zatoką Gdańską.

Czytał Pan projekt statutu?

Prezydent Szczurek pisze, że projekt stowarzyszenia jest niekonkretny, że „jedynym konkretnym zadaniem stowarzyszenia ma być doprowadzenie do zmian w przepisach prawa”. O co chodzi? W rozdziale statutu „Cele stowarzyszenia” jest 12 dziedzin, w których członkowie stowarzyszenia mogliby współpracować. Jeśli któraś z nich wydawała mu się zbyt ogólna, czemu nie zaproponował, jak ją skorygować? Na każdej stronie materiałów, które przygotowałem, jest wyraźnie napisane „PROJEKT”. Mówimy więc o dokumencie, który mamy kształtować wspólnie! Wszyscy pozostali burmistrzowie, wójtowie i starości sensownie dyskutowali nad zadaniami, którymi miałyby zająć się stowarzyszenie. Jeśli z mojej winy wysłaliśmy Wojciechowi Szczurkowi inny egzemplarz statutu niż do pozostałych gmin, to przeproszę i naprawię swój błąd!

Kolejny argument Wojciecha Szczurka to brak dyskusji z samorządowcami. Dyskutowałem na temat projektu z ponad 80 liderami samorządowymi. W przeciwieństwie do prezydenta Szczurka, wszystkie miasta i gminy są zgodne co do potrzeby integracji w ramach metropolii. Ideę popiera marszałek województwa. Co znamienne, wszyscy oni proszą, abym dolażył starań, aby do stowarzyszenia przystąpiła też Gdynia.

Deklaruję, że nie zabraknie mi determinacji i otwartości na dyskusję z prezydentem Szczurkiem. Choć ostatnio trudno mi to sobie wyobrazić, bo podczas naszego spotkania nie przejawiał choćby cienia chęci do dyskusji.

Ostatni chyba powód, dla którego prezydent Szczurek sprzeciwia się stowarzyszeniu, to istnienie Rady Metropolitalnej. „Oczekujemy od pana Marszałka dynamizowania prac tego reprezentatywnego ciała” - nawołuje. Chciał-

bym prosić go: nie obciążajmy odpowiedzialnością za integrację metropolii pana marszałka! Czy metropolie górnośląskiej lub warszawskiej budują marszałkowie województwa? Nie, budują je współpracujące ze sobą miasta i gminy. Podkreślam - WSPÓŁPRACUJĄCE!

Marszałek województwa jest dla nas bardzo ważnym partnerem. Nie możemy się nim jednak wyręczać! A Rada Metropolitalna odegrała ważną rolę. Ale czyżby Wojciech Szczurek tego nie zauważył, nie zebrała się od kilku lat. Widać, nikomu do niczego nie jest potrzebna. Dlaczego dopiero dziś prezydent Szczurek sobie o niej przypomniał?

Stowarzyszenie powstaje więc na bazie gorzkich, ale bogatych doświadczeń.

Metropolia bez Gdyni?

Prezydent Szczurek napisał też coś, z czym zgadzam się całkowicie - że metropolią już jesteśmy, „metropolią o wielkim dorobku i jeszcze większym potencjale”.

To prawda. I jako metropolia jesteśmy postrzegani w świecie. Przykładem tegoroczny raport globalnej firmy doradczej McKinsey, według którego za 15 lat ponad 60 proc. produktu krajowego brutto wytwarzane będzie w 600 miastach na świecie.

Konsultanci z Nowego Jorku uwzględniają pięć takich „miast przyszłości” w Polsce. Wśród nich i nas. I choć piszą „Gdańsk”, mówią o ponadmilionowej metropolii, mają na myśli dziesiątki miast i gmin sąsiadujących z Trójmiastem. Sam Gdańsk się w takich analizach nie liczy, tak samo jak nie liczy się sama Gdynia, Sopot czy Wejherowo.

Tak więc tworzymy metropolię, tak widzą nas z zewnątrz. Ale jesteśmy metropolią statystyczną. Każdy z nas zajmuje się tylko własnymi sprawami. Nikt nie koordynuje swoich planów. Wspólne inwestycje to rzadkość.

Metropolia jest w interesie nas wszystkich. Jako prezydent Gdańska cieszę się z każdej nowej firmy w Gdyni,

Pruszczu, Gniewinie czy Redzie. Cieszę się z wielkich imprez jak Festiwal Open'er. Granice administracyjne stają się bowiem coraz mniej istotne, ważny jest dobrobyt mieszkańców metropolii. A oni coraz częściej mieszkają w jednym mieście, pracują w drugim, a do trzeciego dowożą dzieci do szkoły.

Zaproponowana przeze mnie forma stowarzyszenia jest dobrowolna i demokratyczna. Każdy z jej członków będzie miał jeden głos. Nikt nie będzie do niczego zmuszany. A w szczególności do przyłączenia się.

A jeśli prezydent Szczurek nie przystąpi? Powstanie stowarzyszenie gmin, które chcą ściślejszej współpracy, obejmujące jedynie część metropolii. I tyle. Oczywiście dalej będziemy przyciągać inwestorów, także do Gdyni, jak w przypadku Sony czy Thomson Reuters. Dalej będziemy prezentować nasz potencjał na światowych targach międzynarodowych w Cannes, Berlinie czy Monachium. Choć bez Gdyni, będziemy pracować także na jej rzecz...

I tylko zdziwieni ludzie będą znowu pytać, dlaczego robimy to bez naszego sąsiada. No właśnie, dlaczego?

A nazwa? To kwestia drugorzędna. Chociaż widać, nie dla wszystkich. Podczas mojej rozmowy z prezydentem Szczurkiem to właśnie ona była dla niego głównym problemem.

Jeśli ktoś nie chce uznać że tysiącletni Gdańsk - miejsce rozpoczęcia II wojny światowej, miasto, w którym rozpoczął się rozpad „żelaznej kurtyny” - nie jest dobrą wizytówką aglomeracji, ma do tego prawo. Jeśli ktoś woli nazwę „Trójmiasto”, które w świecie kojarzy się głównie z bombardowanym Trypolisem (ang. Tripoli) czy z kalifornijskim Tri-City w San Diego, możemy się zastanowić. Nazwę wybierzemy wspólnie. W XXI wieku liczyć się będą najsilniejsi. Najsilniejsze miasta metropolii będą motorami napędowymi państw i regionów. Stawka jest wysoka. Wierzę, że odpowiedzialność każdego z liderów samorządowych uchroni ich od lekkomyślnych decyzji. ●

PAWEŁ ADAMOWICZ