

Odwaga i wizja



Piotr Borawski

Zastępca Prezydenta Gdańska ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu

Wspólnym mianownikiem wszystkich najpoważniejszych wyzwań stojących przed miastami jest ich złożoność. W jaki sposób zarządzać nią na szczeblu miejskim? Jaki jest realny horyzont planowania strategicznego aglomeracji? Czy da się łączyć sprzeczne wektory rozwojowe? Jak Gdańsk jest dziś przygotowany na napływ tysięcy migrantów z Ukrainy? Dlaczego w zarządzaniu miastem potrzebna jest odwaga i wizja?

Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski, redaktor „Pomorskiego Thinklettera”.

Miasta mierzą się dziś z wieloma różnorodnymi wyzwaniami. Wspólnym mianownikiem najpoważniejszych z nich, takich jak zielona transformacja czy zmiany demograficzne, jest ich złożoność. W jaki sposób na szczeblu miejskim można ową złożonością skutecznie zarządzać i czy może w tym pomóc odpowiednio skonstruowana strategia rozwoju miasta?

Każda duża metropolia powinna rozwijać się w sposób zrównoważony, kompleksowy. Takie podejście pozwala na radzenie sobie ze wszelkimi wyzwaniami w sposób zintegrowany, mając na uwadze zarówno dane miejsce, jak również zamieszkujące je osoby.

Nawiązując natomiast wprost do strategii – kluczowa jest: z jednej strony jej ciągłość, szczególnie w zakresie planowania strategicznego, a z drugiej – uwzględnienie tego, że miasto jest organizmem żywym i ulega zmianom. Może to dotyczyć zarówno wyzwań rozwojowych, jak również wymagań czy ambicji mieszkańców. Dlatego też w każdym dokumencie strategicznym – nie tylko w strategii rozwoju miasta – staramy się jak najbardziej brać pod uwagę głos gdańszczan oraz wiedzę ekspertów. Pamiętajmy także, że wszelkie strategie muszą odpowiednio nawiązywać do wielu innych wymagań, zarysowanych w opracowaniach wyższego szczebla – wojewódzkiego, krajowego czy nawet unijnego.

”

Kluczowa jest: z jednej strony jej ciągłość, szczególnie w zakresie planowania strategicznego, a z drugiej – uwzględnienie tego, że miasto jest organizmem żywym i ulega zmianom.

Żyjemy dziś w czasach wielkiego przyspieszenia technologicznego, wiele rzeczy dzieje się znacznie szybciej niż jeszcze kilka-kilkanaście lat temu. Tymczasem niektóre strategie potrafią wybiegać nawet kilkadziesiąt lat wprzód. Jaki jest Pana zdaniem realny horyzont czasowy, w jakim możliwe jest planowanie rozwoju miasta?

Konsultowane obecnie z mieszkańcami zmiany w strategii rozwoju Gdańska są najlepszym przykładem na to, że świat przyspieszył, w efekcie czego konieczne są korekty wcześniejszych założeń. Gdy w 2014 r., po wielu miesiącach przygotowań – po dziesiątkach debat z mieszkańcami i ekspertami – stworzyliśmy naszą strategię do 2030 r., byliśmy przekonani, że będzie ona obowiązywała przez kolejnych 15-16 lat. Tymczasem już po 7-8 latach musimy się jej ponownie przyjrzeć i dokonać pewnych zmian. Miały na to wpływ przede wszystkim kwestie związane z adaptacją do wyzwań klimatycznych – zarówno w sensie fizycznym, jak i w odniesieniu do wielu dotyczących ich dokumentów czy polityk – jak również te, wynikające z pandemii koronawirusa.

Odpowiadając na Pana pytanie wprost – planujemy strategię Gdańska do 2030 r., czyli w horyzoncie 8 lat, który jest zasadniczo zbieżny z nową perspektywą finansową Unii Europejskiej. Natomiast dalekosiężne cele strategiczne dotyczą perspektywy 2050 r., ponieważ taki jest także horyzont naszej długoterminowej prognozy finansowej.

Swoją drogą pandemia spowodowała nieco zamętu w zakresie kierunków rozwojowych miast. Do tej pory, przynajmniej w ostatnich kilkunastu latach, przyjęło się myśleć o tym, że aglomeracje powinny być jak najbardziej „kompaktowe” i jak najmniej „rozlewające się”, co wynikało z potrzeb środowiskowo-klimatycznych. Tymczasem koronawirus wprowadził w nasze życie pojęcie dystansu społecznego. Gęsta, maksymalnie energooszczędna miejska zabudowa stoi w sprzeczności z tym podejściem. W jaki sposób z tym dysonansem są sobie w stanie poradzić miasta?

Rzeczywiście, pandemia spowodowała ograniczenie podróży transportem zbiorowym i zmieniła nasze podejście względem wielu przestrzeni publicznych, przede wszystkim kwestie związane z zagospodarowaniem zieleni. Kładziemy dziś jeszcze większy nacisk na to, aby miejsc zielonych było w Gdańsku coraz więcej. Jako że perspektywa miejskiego domku z ogródkiem jest możliwa jedynie dla niewielkiej części mieszkańców, staramy się, by gdańszczanie mieli jak najszerszy dostęp do zieleni w miejscu zamieszkania. Tego też dotyczy nasz program strategiczny do 2030 r., zakładający stworzenie 40 tego typu przestrzeni publicznych. Dużą nadchodzącą zmianą jest decyzja o zagospodarowaniu 77 ha miejskiej powierzchni pod Park Południowy w Gdańsku Południe, który będzie w naszym mieście drugim największym po Parku Reagana.

Jeśli natomiast chodzi o kwestie związane z przemieszczaniem się, jestem przekonany, że duże miasta nie zrezygnują z promowania transportu publicznego i ograniczania liczby samochodów osobowych. Będziemy starali się przekonać mieszkańców, że oferowane przez nas opcje przewozowe są zarówno bezpieczne, jak również posiadają odpowiednio dogodną ofertę, by zrezygnować z transportu indywidualnego.

”

Jestem przekonany, że pomimo pandemii duże miasta nie zrezygnują z promowania transportu publicznego i ograniczania liczby samochodów osobowych.

W jakim stopniu strategia rozwoju miasta jest w stanie odpowiedzieć na wyzwania wynikające z dynamicznie zachodzących zmian technologicznych? Tu najlepszym przykładem jest gigantyczny w ostatnich latach rozwój branży e-handlu, z którym wiąże się m.in. powstawanie w przestrzeniach miejskich sieci paczkomatów.

Paczkomaty dotyczą z naszej perspektywy skali „mikro”, do której nie odnosimy się wprost z poziomu strategii. Niemniej jednak jako miasto aktywnie współpracujemy z największymi graczami rynku e-commerce. Z jednej strony nakładamy na nich presję, by ich pojazdy, służące dostarczaniu produktów, były jak najbardziej ekologiczne. Z drugiej strony planujemy też różnego rodzaju działania, które będą zmierzały do „uporządkowania” lokalizacji automatów i punktów odbioru paczek, co pozytywnie wpłynie na jakość przestrzeni miejskiej.

Z kolei z poziomu strategii staramy się – w kontekście zachodzących dziś zmian technologicznych – wpłynąć na kilka innych niezwykle istotnych kwestii. Zaplanowaliśmy chociażby, że w najbliższej dekadzie pojawi się w naszym mieście 20 tys. nowych, innowacyjnych miejsc pracy – nie tylko w usługach, lecz również w produkcji.

Wskazaliśmy już zresztą perspektywiczne obszary miasta, w których planujemy je rozwijać. Mam tu na myśli przede wszystkim tereny portowe oraz strefy gospodarcze zlokalizowane w pobliżu lotniska, które idealnie nadają się do lokowania tego typu miejsc pracy. W zmienianej obecnie strategii zauważyliśmy też, że w perspektywie najbliższych lat znacząco będzie się rozwijał przeładunek towarów zarówno w porcie morskim, jak i lotniczym, co wpłynie na zwiększenie roli Gdańska jako hubu gospodarczego.

Pozostając jeszcze przy technologiach – rozwój technologiczny ma to do siebie, że nowsze i lepsze technologie zastępują te starsze i mniej efektywne. Rodzi to pewne dylematy – trudno chociażby dziś wyrokować, czy najbardziej efektywne kosztowo i środowiskowo będą w horyzoncie najbliższych lat autobusy elektryczne, napędzane gazem, czy może wodorem. A myśląc o jak najniższej emisji oraz o jak najlepszej jakości powietrza, z wymianą taboru nie można zwlekać. Jak na szczeblu miejskim poradzić sobie z ową niepewnością technologiczną?

Myślę, że jest to jedno z największych wyzwań stojących dziś przed miastami. Z jednej strony przyjmujemy bowiem pewne strategie i polityki, planujemy wydatkowanie dużych nakładów finansowych w czasie, a z drugiej mamy w ostatnich trzech latach do czynienia z ogromnymi szokami – mam tu oczywiście na myśli pandemię oraz wojnę na Ukrainie – drastycznie wpływającymi na dostępność oraz ceny paliw kopalnych. Dlatego też staramy się na bieżąco przyglądać tej sytuacji i ją analizować.



Niepewność technologiczna w zakresie m.in. środków transportu jest dziś jednym z największych wyzwań stojących przed miastami.

Naszym dotychczasowym założeniem, które komunikowaliśmy jeszcze kilka tygodni temu, była rezygnacja z kupowania autobusów z silnikiem diesla i przechodzenie na transport zeroemisyjny. Planowaliśmy zakup – z różnych źródeł – około 40 autobusów elektrycznych. Ich minusem jest jednak konieczność czasochłonnego ładowania baterii. Dlatego też bardzo mocno przyglądamy się technologii wodorowej, która jest po pierwsze prostsza w obsłudze – autobus wodorowy tankuje się niemal tak szybko jak napędzany tradycyjnym paliwem, co zdecydowanie ułatwia i optymalizuje jego pracę. Po drugie natomiast – w perspektywie, powiedzmy, 10-letniego użytkowania pojazdu – cena wodoru może się okazać bardziej stabilna od ceny energii elektrycznej.

Wydaje mi się, że w kontekście naszych inwestycji decydujące będą najbliższe miesiące. Liczymy na to, że programy unijne i krajowe pozwolą nam kupować nowy tabor z dużym dofinansowaniem. Miasta nie będą w stanie udźwignąć ich samemu.

Najbardziej palącym dziś tematem jest wojna na Ukrainie, w efekcie której do naszego kraju, przede wszystkim do dużych miast, napływają setki tysięcy uchodźców. Czy Gdańsk jest na to przygotowany?

Mamy to szczęście, że politykę w tym zakresie – przy współpracy licznych instytucji i ekspertów – opracowaliśmy oraz uchwaliliśmy już wcześniej. Wymagało to od nas pewnej wizji oraz dużej politycznej odwagi. Nie baliśmy się otwartości i myślę, że dzisiaj, w momencie próby, pokazujemy że jesteśmy świetnie przygotowani. Jeszcze przed wybuchem wojny spośród 80 tys. uczniów gdańskich szkół, prawie 3 tys. stanowiły dzieci i młodzież z rodzin imigranckich z różnych części Europy i świata. Przez ostatnie lata nabraliśmy licznych, cennych doświadczeń związanych z kwestiami nie tylko edukacji, ale też rynku pracy czy dostępu do podstawowych usług. Dziś z nich czerpiemy.

Nie zmienia to oczywiście faktu, że w perspektywie krótkoterminowej obecny kryzys humanitarny jest dla każdego – również naszego – samorządu bardzo dużym wyzwaniem, ale za to w horyzoncie średnio- czy długookresowym widzę w tym także dużą szansę. Szansę zarówno dla naszego rynku pracy, jak również szansę na nauczenie się czegoś z otwartości tych ludzi, z ich kultury, podejścia do świata. Myślę, że będzie to tworzyło

w naszym mieście interesującą różnorodność. W planie strategicznym zakładamy, że Gdańsk będzie miastem dla pół miliona mieszkańców i jeżeli część „nowych” gdańszczan miałyby stanowić rodziny uchodźców z Ukrainy, które chciałyby się tu osiedlić na stałe, to jesteśmy na to jak najbardziej otwarci.

”

W perspektywie krótkoterminowej napływ uchodźców jest dla każdego – również naszego – samorządu bardzo dużym wyzwaniem, ale za to w horyzoncie średnio- czy długookresowym widzę w tym także dużą szansę. Zarówno dla naszego rynku pracy, jak również na nauczenie się czegoś z otwartości tych ludzi, z ich kultury, podejścia do świata.

W jaki sposób efektywnie włączać mieszkańców we współzarządzanie i współdecydowanie o mieście?

Zależy nam na tym, by wszystkie nasze polityki były wypracowywane w dialogu z mieszkańcami i ekspertami w ramach szerokich i dostępnych konsultacji społecznych – tradycyjnych, zdalnych, jak również za pośrednictwem internetowych ankiet. Jednakże w organizmie takim jak półmilionowe miasto, zarządzanie jest zawsze sztuką poszukiwania kompromisów w często sprzecznych potrzebach. Nieraz są to naprawdę trudne dylematy, stąd też staramy się rozwijać różnego rodzaju narzędzia partycypacji społecznej, takie jak m.in. panele obywatelskie, warsztaty czy budżety obywatelskie.

Ciekawą formą udziału mieszkańców jest także Gdańskie Forum Zmian Klimatu. Gdy tworzyliśmy miejski plan adaptacji do zmian klimatu, od początku mówiliśmy, że nie jest to dokument, który będzie stały, i którego będziemy się od początku do końca kurczowo trzymali. Już wtedy odczuwaliśmy tempo zmian zachodzących na świecie oraz coraz bardziej namacalne zagrożenia klimatyczne. Trzymamy się swoich założeń i staramy się nasz dokument dotyczący zmian klimatu cały czas rozwijać. Nie jesteśmy obojętni na procesy zachodzące na świecie – znajdują one odzwierciedlenie w opracowywanych przez nas konkretnych politykach dotyczących m.in. mobilności, zagospodarowania przestrzennego, utrzymania zieleni czy zapobiegania powodziom.

Jaka jest główna myśl przewodnia dotycząca Gdańska, jaka wyłania się zarówno ze zmienianej obecnie strategii, jak również szerzej – z całości działań podejmowanych przez miasto?

Najważniejsze jest dla nas to, by tworzyć miasto, które będzie zapewniało najlepszą jakość życia dla mieszkańców w skali Polski oraz które będzie jednym z najlepszych miejsc do życia w całej Europie. Jestem przekonany, że to właśnie przede wszystkim jakość życia kształtuje wybory mieszkańców, co najlepiej pokazuje tzw. głosowanie nogami – podczas gdy problemem większości miast jest odpływ mieszkańców, w Gdańsku odnotowywany jest zupełnie odwrotny trend. Zależy nam na tym, by nasze miasto – jak i cała metropolia – było miejscem bardzo dobrych perspektyw, oferującym najlepsze warunki do kształcenia oraz rozwoju osobistego i zawodowego. Cały czas chcemy też nawiązywać do naszych korzeni, czyli otwartości i solidarności. Na sam koniec wreszcie – jesteśmy dziś rozpoznawalni jako miasto z najlepszą jakością powietrza w Polsce i zrobimy wszystko, by ten status w kolejnych latach utrzymać.

”

Najważniejsze jest dla nas to, by tworzyć miasto, które będzie zapewniało najlepszą jakość życia dla mieszkańców w skali Polski oraz które będzie jednym z najlepszych miejsc do życia w całej Europie.

O rozmówcy

Piotr Borawski – od 2019 r. Zastępca Prezydenta Gdańska odpowiedzialny m.in. za przedsiębiorczość, gospodarkę, ochronę środowiska i transport publiczny. Od 2010 r. samorządowiec, trzykrotnie wybierany przez mieszkańców do Rady Miasta Gdańska. Absolwent prawa na Uniwersytecie Gdańskim oraz studiów MBA w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

Partnerzy



Pomorski Fundusz Rozwoju
sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku



Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego



Partnerzy numeru



Pomorski Thinkletter nr 1(8)/2022

Jaka logika rozwoju miast?



KONGRES
OBYWATELSKI

Nowy metabolizm miast – jak odpowiedzieć na wyzwania zielonej transformacji?

„Zatrzymać człowieka – ruszyć towar” – co spowoduje przewrót kopernikański w miejskiej mobilności i logistyce?

Technologizacja i wirtualizacja życia, rozrywki i pracy (AR, VR) – jak wpłyną na rozwój miast?

Demografia i migracje – w jaki sposób rozumieć nowe procesy i właściwie reagować?

Jakie „RAZEM” w miastach? Czy lokalność i sąsiedztwo mogą odegrać ważną rolę?

E-wydanie publikacji „Jaka logika rozwoju miast?” można pobrać [tutaj](#).



POMORSKI
KONGRES
OBYWATELSKI

Pomorski Thinkletter to nowy jakościowo **hub komunikacyjny** wokół wyzwań rozwojowych Pomorza i Polski zainicjowany oraz wydawany przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (z siedzibą w Gdańsku) w ramach Pomorskiego Kongresu Obywatelskiego.

Zależy nam, aby Pomorski Thinkletter był przestrzenią skupiającą przedstawicieli różnych sektorów i branż – zarówno osoby zaangażowane społecznie, jak i sektor nauki, biznesu czy administracji. Chcemy aby była to agora wielostronnej dyskusji, wymiany doświadczeń oraz uspołniania perspektyw.

Zachęcamy do **zapisania się do grona stałych odbiorców**, aby informację o nowych wydaniach otrzymywać bezpośrednio na adres e-mail. Subskrypcja jest **bezpłatna**.

Dotychczas opublikowane numery:

- 1/2020 **Pomorskie miasta wobec pandemii i wyzwań klimatycznych**
- 2/2020 **Stawka i oblicza cyfryzacji**
- 3/2020 **Siła lokalności dla budowy Europejskiego Zielonego Ładu**
- 1/2021 **Siła sąsiedztwa i lokalności dla budowy lepszej Polski**
- 2/2021 **Drogi do innowacyjnych regionów i Polski**
- 3/2021 **Sens i drogi do Zielonego Ładu**
- 4/2021 **Człowiek vs. algorytmy i sztuczna inteligencja – kto kogo zaprogramuje?**

Wszystkie numery w wygodnym formacie PDF można pobrać na stronie www.kongresobywatelski.pl