

# Tożsamość metropolitalna mieszkańców Gdańska i Gdyni – zarys problemu i wstępne wyniki badań

## The metropolitan identity of the inhabitants of Gdansk and Gdynia – an outline of the problem and preliminary results of research

Jak pokazują doświadczenia zagraniczne procesowi metropolizacji towarzyszy kształtowanie się terytorialnych orientacji politycznych, które muszą być oparte o identyfikację z danym terytorium. Ten rodzaj identyfikacji kształtuje się również w regionie metropolitalnym Trójmiasta, którego policentryczna struktura jest katalizatorem integracji. Sondaż uliczny przeprowadzony w Gdańsku i Gdyni w 2014 r. potwierdził silną lokalną autoidentyfikację mieszkańców obu miast. Jednak wykazał także istnienie fundamentów tożsamości metropolitalnej m. in. w formie silnego utożsamiania się respondentów z Trójmiastem czy dostrzegania wspólnoty celów rozwojowych obu miast, a co za tym idzie konieczności współpracy w ramach jednej organizacji metropolitalnej.

As foreign experiences show, the process of metropolization is accompanied by the formation of territorial political orientations, which must be based on identification with the territory. This type of identification is also occurring in the Tri-City metropolitan region, whose polycentric structure is a catalyst for the process. On the one hand, a street survey in Gdańsk and Gdynia in 2014 confirmed strong local identification of the inhabitants of both cities. On the other hand, it also demonstrated the existence of the foundations of metropolitan identity, among others, in the form of strong identification of the respondents with the Tri-City area or the perception of common development goals of both cities, and thus the need to cooperate within one metropolitan organization.

**Słowa kluczowe:** Gdańsk, Gdynia, region metropolitalny, tożsamość metropolitalna, Trójmiasto

**Keywords:** Gdańsk, Gdynia, metropolitan identity, metropolitan region, Tri-City

<sup>■</sup> dr Maciej Tarkowski – adiunkt w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego.

## DLACZEGO TOŻSAMOŚĆ JEST WAŻNA W PROCESIE BUDOWY REGIONU METROPOLITALNEGO?

Kształtowanie się metropolii jest jednym z następstw globalizacji kapitalizmu. Coraz liczniejsze i intensywniejsze powiązania społeczne i gospodarcze o zasięgu ponadnarodowym skutkują między innymi nasileniem konkurencji. Budowa silnych i zintegrowanych regionów metropolitalnych jest jedną z recept na wzmocnienie ich pozycji konkurencyjnej – pozycji węzłowej w globalnej przestrzeni przepływów<sup>1</sup>, która zapewni jej mieszkańcom stabilność i dobrobyt. Duże polskie miasta również próbują w ten sposób wzmacniać swoją pozycję konkurencyjną. Dzieje się to jednak w specyficznych warunkach<sup>2</sup>. Integracja Polski z UE dostarczyła instrumentów do rozwiązania problemów narosłych w toku transformacji ustrojowej. Wykorzystanie modernizacyjnej szansy, jaką dają fundusze strukturalne UE, w naturalny sposób absorbuje uwagę władz miast. Formalno-prawna złożoność projektów, presja czasu, a także konkurencja o środki finansowe raczej nie jest czynnikiem intensyfikującym metropolitalną współpracę, chyba że jest to warunkiem koniecznym pozyskania funduszy. Z drugiej strony trudności jakie wiążą się z optymalnym zaprojektowaniem, a następnie funkcjonowaniem i utrzymaniem inwestycji, coraz wyraźniej uświadamiają potrzebę wzmacniania metropolitalnego poziomu współzrządzenia dużymi miastami.

Problematyka konkurencyjności w świecie powiązań translokalnych oraz koordynacji i rozwoju dużych or-

ganizmów miejskich znalazła się w centrum naukowej debaty na temat rozwoju regionalnego. M. Lackowska i Ł. Mikuła<sup>3</sup> zwracają jednak uwagę, że rozważania te skupiają się głównie na zagadnieniach strukturalnych i funkcjonalnych, pomijając kwestę utożsamiania się mieszkańców ze strukturą metropolitalną. Jednocześnie argumentują, że realna i skuteczna instytucjonalizacja współzrządzenia metropolią musi opierać się na identyfikacji mieszkańców z jej obszarem. Jeżeli przyjąć, za koncepcją reżimu miejskiego, że głównym narzędziem współzrządzenia są koalicje oparte nie tylko na bilansie korzyści i kosztów, ale także na solidarności, lojalności, zaufaniu i wzajemnej pomocy<sup>4</sup>, to do ich tworzenia niezbędny jest wspólny mianownik, na którym budowane są wymienione wartości. Tym mianownikiem jest identyfikacja z obszarem metropolii, rozumiana na poziomie indywidualnym jako zespół pozytywnych odczuć wobec tego obszaru<sup>5</sup>.

A. Lidström<sup>6</sup> wskazuje na związek pomiędzy identyfikacją z danym terytorium a adresowaną do niego polityką. Wyróżnia on trzy główne typy terytorialnej orientacji politycznej – lokalny i dwa metropolitalne<sup>7</sup>. Te ostatnie kształtują się w warunkach dalece posuniętej separacji funkcji, cechującej regiony metropolitalne i wymuszonej przez nią mobilności. Pierwsza z nich – intermunicipalna – dotyczy najczęściej relacji rdzeń – peryferie regionu metropolitalnego. Mieszkańcy peryferii mogą być istotnie zainteresowani kierunkami rozwoju głównego miasta, gdyż w nim pracują i korzystają z usług komercyjnych oraz pu-

<sup>1</sup> M. Smętkowski, *Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej*, Studia Regionalne i Lokalne 4 2001, s. 83–101.

<sup>2</sup> I. Sagan, *Integrate to compete: Gdańsk-Gdynia metropolitan area*, Urban Research & Practice 7 2014, s. 302–319.

<sup>3</sup> M. Lackowska, Ł. Mikuła, *How metropolitan can you go? Citizenship in Polish city-regions*, Journal of Urban Affairs on-line 2015, s. 1–16.

<sup>4</sup> I. Sagan, *Teoria reżimu miejskiego*, Czasopismo Geograficzne 71 2000, s. 279–297.

<sup>5</sup> M. Lewicka, *Ways to make people active: The role of place attachment, cultural capital, and neighbourhood ties*, Journal of environmental psychology 25 2005, s. 381–395.

<sup>6</sup> A. Lidström, *Territorial Political Orientations in Swedish City-Regions*, Journal of Urban Affairs on-line 2015, s. 1–17.

<sup>7</sup> Wskazuje również na możliwość nie posiadania lokalnej orientacji politycznej.

blicznych. Dla mieszkańców tych miast kierunki rozwoju obszarów peryferyjnych także mogą mieć znaczenie, gdyż są to często obszary zamieszkałe przez krewnych lub są miejscem spędzania czasu wolnego. Druga z orientacji ma charakter metropolitalny właściwy – tzn. dotyczy regionu metropolitalnego jako całości. Kształtuje się ona w procesie poszukiwania rozwiązań problemów które wymagają współpracy lokalnych społeczności. Chodzi o kwestie takie jak: transport zbiorowy, ochrona środowiska, dostęp do usług publicznych. A. Lidström zauważa, że wszystkie trzy orientacje się wzajemnie nie wykluczają. Mogą mieć różną siłę w zależności od poruszanego zagadnienia.

Rosnące zainteresowanie problematyką tożsamości metropolitalnej wpisuje się w szerszy nurt rozważań na temat tożsamości jako takiej. Jak zauważa Bauman w rozmowie z Vecchim<sup>8</sup> kwestia tożsamości zaczęła być zagadnieniem społecznie istotnym w sytuacji, kiedy konieczne stało się samookreślenie w tym zakresie. Jako przykład podaje kształtowanie się tożsamości narodowej w następstwie formowania się państw narodowych. Można przyjąć, że analogiczny proces zachodzi obecnie. Kształtowanie się regionów metropolitalnych powoduje, że kwestia tożsamości metropolitalnej nabiera znaczenia zarówno w życiu codziennym jak i w dyskursie naukowym.

## **TRÓJMIEJSKA TOŻSAMOŚĆ METROPOLITALNA W ŚWIELE DOTYCHCZASOWYCH BADAŃ**

Znaczenie tożsamości w kształtowaniu regionu metropolitalnego jest także dostrzegane w przypadku Trójmiasta. Punktem wyjścia do większości rozwa-

żeń na ten temat jest odwołanie się do szerokiego katalogu trudności we współpracy pomiędzy Gdańskiem i Gdynią – głównymi ośrodkami tego regionu. Najogólniej dotyczą one powielania punktowych inwestycji infrastrukturalnych i barier w harmonizacji funkcjonowania infrastruktury sieciowej<sup>9</sup>. Sztandarym przykładem jest ciągle nieukończona integracja taryfowo-biletowa w transporcie zbiorowym. Nie wspominając o integracji organizacyjno-funkcjonalnej. Jak zauważa M. Szmytkowska<sup>10</sup>, nadmierna konkurencja i brak instytucjonalizacji współpracy sprzyjają unifikacji obu miast w wymiarze morfologicznym i funkcjonalnym, co z kolei może podmywać fundamenty lokalnej tożsamości. To z kolei może uruchamiać procesy służące jej umocnieniu, które w niezamierzony sposób mogą utrudniać metropolitalną integrację, wzmacniając wzajemne niechęci i brak zaufania.

Za jedno ze źródeł problemów w integracji regionu metropolitalnego Trójmiasta autorzy badań na ten temat uznają kwestie tożsamości. I. Sagan<sup>11</sup> wskazuje na trzy problemy: nazwy związku metropolitalnego, akceptacji metropolitalnego modelu zarządzania oraz integracji miasto-wieś. Dla problematyki poruszanej w niniejszym artykule szczególnie istotne są dwa, wymienione na początku, zagadnienia. Pierwsze z nich, choć może wydawać się błahe, jest bardzo poważne, gdyż wprost wynika z deficytu metropolitalnej tożsamości. Po długich dyskusjach stowarzyszenie samorządowe, którego celem jest harmonizacja rozwoju regionu metropolitalnego określone zostało mianem „Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot”. Dopóki nosiło nazwę „Gdański Obszar Metropolitalny” władze Gdyni odmawiały akcesu. Kompromis został wypracowany na początku

<sup>8</sup> Z. Bauman, *Tożsamość. Rozmowy z Benedetto Vecchim*, 2007.

<sup>9</sup> M. Czepczyński, *The making of the Gdańsk metropolitan region. Local discourses of powers, identities and hopes*, *Quaestiones Geographicae* 33 2014, s. 57-66; I. Sagan, *Integrate to compete*, s. 302-319; M. Szmytkowska, *Potencjał trójmiejskiej przestrzeni metropolitalnej – pola integracji i dezintegracji*, *Studia Miejskie* 13 2014, s. 27-36.

<sup>10</sup> M. Szmytkowska, *Potencjał trójmiejskiej przestrzeni metropolitalnej – pola integracji i dezintegracji*, s. 27-36.

<sup>11</sup> I. Sagan, *Integrate to compete*, s. 302-319.

2014 r. pod groźbą utraty ok. 1 mld zł środków z funduszy europejskich w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Przyjęcie mechanizmu wydatkowania tych środków, przynajmniej czasowo, zakończyło dyskusję dotyczącą drugiego problemu – modelu zarządzania strukturami metropolitalnymi. Władze Gdańska i Gdyni miały odmienne poglądy na ten temat. O ile przedstawiciele pierwszego z miast preferowali model możliwie szerokiej koordynacji rozwoju regionu metropolitalnego, o tyle przedstawiciele drugiego skłaniali się ku rozwiązaniu polegającemu na współpracy na rzecz rozwiązywania konkretnych problemów. Autorka wskazuje na kilka źródeł wymienionych problemów. Niewątpliwie deficyt tożsamości odnoszącej się do terytorium regionu metropolitalnego pociąga za sobą brak symboliki, która mogła by być podstawą bardziej jednolitej nazwy. Deficyt tożsamości metropolitalnej po części ma wynikać z bardzo silnego przywiązania do lokalnej samorządności. Jej stosunkowo niedawna restytucja oraz pamięć doświadczeń wyniesionych z życia w państwie totalitarnym mają zniechęcać do scedowania części władzy na poziom metropolitalny. W dziedzictwie totalitaryzmu I. Sagan dostrzega także inne przeszkody dla metropolitalnej integracji. Chodzi o nieumiejętność negocjacji i współpracy. Dodatkowo wskazuje również na historycznie zakorzenianą rywalizację między Gdańskiem a Gdynią.

Analiza dyskursu na temat kształtowania regionu metropolitalnego dokonana przez M. Czepczyńskiego<sup>12</sup>

również zawiera wątki odnoszące się do tożsamości. Autor z jednej strony wskazuje istotne różnice w tym zakresie dzielące mieszkańców Gdańska i Gdyni. Po części mają one być następstwem historycznej rywalizacji. Doświadczenie budowy Gdyni w opozycji do Gdańska ma być przenoszone na następne pokolenia, przez co to właśnie mieszkańcy pierwszego z wymienionych miast mają mieć silniejsze anty-gdańskie, a co za tym idzie anty-metropolitalne nastawienie<sup>13</sup>. Dodatkowo to właśnie mieszkańców Gdyni cechuje szczególnie silne przywiązanie do miasta, o czym świadczą jednoznaczne rozstrzygnięcia kolejnych wyborów samorządowych, czy względnie wysoki poziom zadowolenia z miejsca zamieszkania. Z drugiej strony Autor podkreśla, że obok obaw w dyskursie wybrzmiewają nadzieje na korzyści, jakie może przynieść głębsza integracja. Kształtowaniu pozytywnego przekazu służyć mają wydarzenia społeczne i kulturalne wprost nawiązujące do idei metropolitalnej współpracy, czy też codzienna działalność mediów (telewizji, radia, prasy, portali internetowych) poruszająca problematykę całego regionu metropolitalnego.

M. Lackowska i Ł. Mikuła<sup>14</sup> przeprowadzili empiryczne badania poczucia związków mieszkańców trzech dużych polskich ośrodków miejskich, w tym Trójmiasta z regionem metropolitalnym<sup>15</sup>. Przyjęli założenie, że poczucie identyfikacji metropolitalnej ma związek z praktykami codziennego życia, w szczególności z mobilnością. Najbardziej mobilni są mieszkańcy

<sup>12</sup> M. Czepczyński, *The making of the Gdańsk metropolitan region. Local discourses of powers, identities and hopes.*

<sup>13</sup> Teza ta wyeksponowana w wywiadzie prasowym udzielonym przez M. Czepczyńskiego wywołała liczne komentarze internetowe. Autor niniejszego opracowania także uważa ją za dyskusyjną. Istota silnej gdyńskiej identyfikacji nie jest raczej negatywna (anty-gdańska) a pozytywna i wiąże się z poczuciem znaczenia, sukcesu a nieraz i awansu społecznego, jaki budowa miasta zapewniła ludziom, którzy przybyli do miasta z całej Polski w poszukiwaniu lepszego życia. To raczej tego rodzaju emocje zostały przekazane zostały kolejnym dwóm czy trzem pokoleniom mieszkańców miasta. Tożsamość ta mogła ulec wzmocnieniu w latach 90. XX w., kiedy to Gdynia lepiej adaptowała się do zmian ustrojowych niż Gdańsk.

<sup>14</sup> M. Lackowska i Ł. Mikuła, *How metropolitan can you go?*, s. 1-16.

<sup>15</sup> Badanie przeprowadzono w lipcu 2007 r. na próbie 855 mieszkańców Trójmiasta i 768 mieszkańców 10 gmin podmiejskich.

stref podmiejskich, co skutkuje silniej ugruntowanym poczuciem metropolitalnej tożsamości niż w przypadku mieszkańców miast centralnych. Wyniki badań wskazują na nieco inną sytuację Trójmiasta. Autoidentyfikacja metropolitalna jego mieszkańców jest wyraźnie silniejsza niż w przypadku pozostałych miast centralnych – Poznania i Wrocławia. Odnotowano również dużo większą niż w wymienionych miastach znajomość problematyki metropolitalnej. Takie wyniki wytłumaczyć można bardziej zróżnicowanymi kierunkami codziennych migracji. W przypadku regionu metropolitalnego Trójmiasta powiązania rdzeń – peryferie uzupełniane są przez dodatkowy wymiar interakcji pomiędzy miastami rdzenia. Ponadto, jak zauważają Autorzy, w tym przypadku może kształtować się tożsamość submetropolitalna, będąca następstwem silnych związków określonych obszarów podmiejskich z konkretnym miastem rdzenia (podukłady gdański i gdyński<sup>16</sup>).

## METODA BADAŃ

Przegląd wyników dotychczasowych badań wskazuje na duże wagę zagadnienia tożsamości metropolitalnej dla formowania się tego typu regionów. W przypadku Trójmiasta zagadnienie to także jest analizowane, choć pole do dalszych badań jest nadal szerokie. W celu pogłębienia wiedzy na ten temat, w obu miastach – w Gdańsku i w Gdyni – przeprowadzono sondaż uliczny z wykorzystaniem kwestionariusza. Jego tematyka dotyczyła znajomości i stosunku do miasta sąsiedniego – mieszkańców

Gdańska pytało o Gdynię a gdynian o Gdańsk. Niektóre z pytań odnosiły się do kwestii autoidentyfikacji i problematyki współpracy metropolitalnej. Badaniu poddano po 300 mieszkańców każdego z miast w wieku 16 lat i więcej. Przeprowadzono je w terminie od 7 do 16 kwietnia 2014 r.<sup>17</sup> Wybór respondentów miał charakter przypadkowy – ankieterzy zasięgaliby opinii napotkanych przechodniów. Dowolność doboru respondenta pozostawiona ankieterowi bywa źródłem błędów wyboru<sup>18</sup>. Aby go zmniejszyć zastosowano technikę doboru kwotowego z uwzględnieniem proporcji płci, wieku i aktywności zawodowej charakterystycznych dla badanych populacji. Ponadto miejsca realizacji ankiet – 9 rejonów w Gdańsku i 8 w Gdyni – wybrano w taki sposób, aby zapewnić dużą liczbę i różnorodność potencjalnych respondentów. Były to miejsca kumulacji ruchu pieszego – sąsiedztwo centrów handlowych i ważnych przystanków komunikacji miejskiej. Jednocześnie miejsca te były oddalone od przystanków SKM w celu uniknięcia nadreprezentacji osób o wyższej mobilności w relacji między oboma miastami<sup>19</sup>. Przyjęty sposób przeprowadzenia badania stwarzał ryzyko niedostatecznego uwzględnienia w próbie badawczej użytkowników samochodów. Ten środek transportu cieszy się największą popularnością w podróżach miejskich, szczególnie w grupie osób aktywnych zawodowo. W celu weryfikacji możliwego błędów dokonano porównania odsetka dojeżdżających do pracy do sąsiedniego miasta w oparciu o wyniki omawianego sondażu ulicznego oraz Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 r. W przypadku Gdyni różnice

<sup>16</sup> G. Masik, *Typy polityki lokalnej. Przykład strefy suburbanizacji aglomeracji Trójmiasta*, *Studia Regionalne i Lokalne* 1 2010, s. 26–47.

<sup>17</sup> Wywiady przeprowadzali studenci Uniwersytetu Gdańskiego – II roku magisterskich studiów uzupełniających na kierunku gospodarka przestrzenna, mający doświadczenie w tego typu pracy. Zostali oni przeszkoleni w zakresie prowadzenia wywiadu w oparciu o przygotowany kwestionariusz.

<sup>18</sup> M. Szreder, *Metody i techniki sondażowych badań opinii*, 2010.

<sup>19</sup> Technika kwotowego doboru próby, choć pozwala ograniczyć błąd, jest techniką nieprobabilistyczną – pozostawiając ankieterowi swobodę doboru respondenta w ramach ustalonych kwot nie daje jednakowej szansy wyboru każdej jednostki z populacji. Uogólnianie wyników nie może zatem odbywać się przy zastosowaniu metod wnioskowania statystycznego.

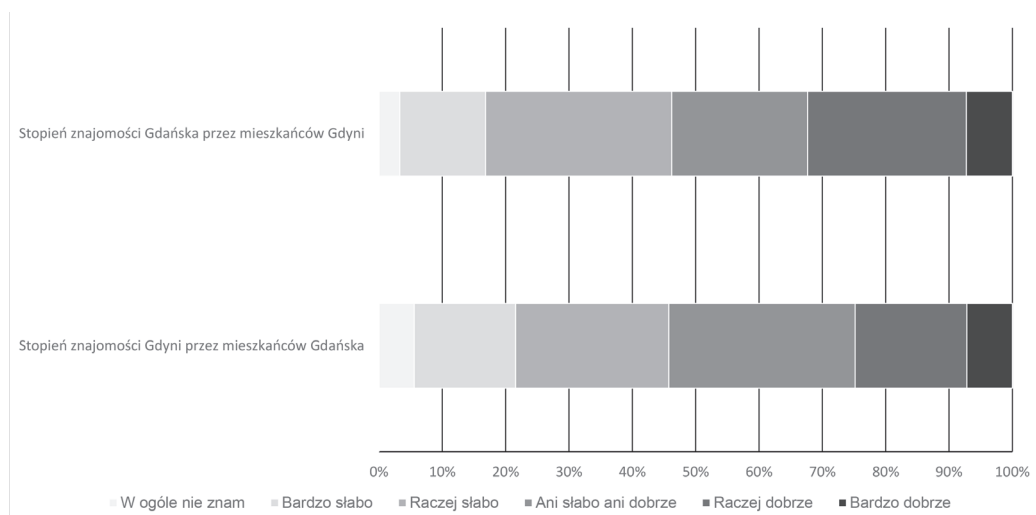
były niewielkie, podczas gdy w Gdańsku okazały się bardziej znaczące<sup>20</sup>.

## WSTĘPNE WYNIKI

Z punktu widzenia tematyki niniejszego artykułu szczególnie interesujące wydają się być wyniki odpowiedzi na dwa pytania. Po pierwsze, mieszkańców obu miast wprost zapytano o stopień utożsamiania się z różnymi obszarami, w tym Trójmiastem<sup>21</sup> (ryc. 2). Po drugie, zadano pytanie o charakter relacji między oboma miastami. Miało ono na celu stwierdzenie,

w jakim stopniu mieszkańcy są świadomi tych współzależności i w jaki sposób, ich zdaniem, powinny być one kształtowane (ryc. 3). Zanim omówione zostaną wyniki warto zwrócić uwagę na kontekst, jaki stanowi samoocena stopnia znajomości sąsiedniego miasta (ryc. 1). Blisko jedna czwarta mieszkańców Gdańska i jedna trzecia gdynian określiła znajomość sąsiedniego miasta jak raczej dobrą albo bardzo dobrą<sup>22</sup>. Przyjmując, że wynika ona z doświadczenia przebywania w drugim mieście, można ostrożnie założyć, że dla respondentów należących do omawianej grupy, przynajmniej niektóre problemy metropolitalnej integracji

Ryc. 1. Jak Pan/Pani ocenia swoją znajomość Gdańska/Gdyni?



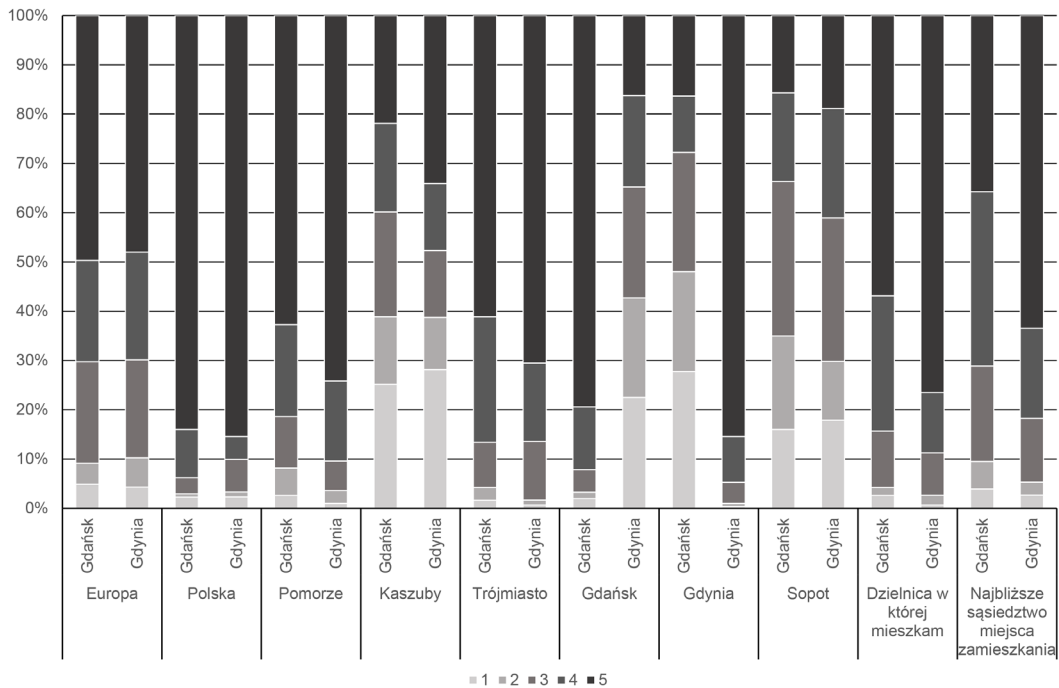
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania ankietowego

<sup>20</sup> Według danych NSP 2011 7,8% mieszkańców Gdyni wykonujących pracę najemną dojeżdżało do niej do Gdańska. Według wyników sondażu ulicznego (z 2014 r.) odsetek ten wynosił 9,3%. W przypadku pracujących mieszkańców Gdańska oba udziały wynosiły odpowiednio – 3,8% i 2,6%.

<sup>21</sup> Formuła sondażu ulicznego wymaga zadawania możliwie prostych pytań. Dlatego zapytano o identyfikację z Trójmiastem a nie z regionem/obszarem metropolitalnym, gdyż takie sformułowanie mogłoby być niejasne lub niewłaściwie zrozumiane. Analizując odpowiedzi założono, że identyfikacja mieszkańców Gdańska i Gdyni z Trójmiastem, jeżeli nie jest tożsama z identyfikacją metropolitalną to przynajmniej stanowi jej rdzeń.

<sup>22</sup> Różnicę wyników w obu miastach można wytłumaczyć tym, że w Gdańsku funkcjonuje więcej miejsc pracy, a także skupionych jest więcej instytucji świadczących usługi publiczne (szczególnie specjalistycznych – szkół wyższych, specjalistycznych przychodni i szpitali). Różnice te przekładają się na asymetrię w codziennych migracjach między Gdańskiem a Gdynią, a co za tym idzie na stopień ich znajomości przez mieszkańców sąsiedniego ośrodka.

Ryc. 2. Proszę o wskazanie w jakim stopniu utożsamia się Pan/Pani z poszczególnymi obszarami, które wymienię. Proszę określić stopień identyfikacji na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza brak identyfikacji, a 5 całkowitą identyfikacją



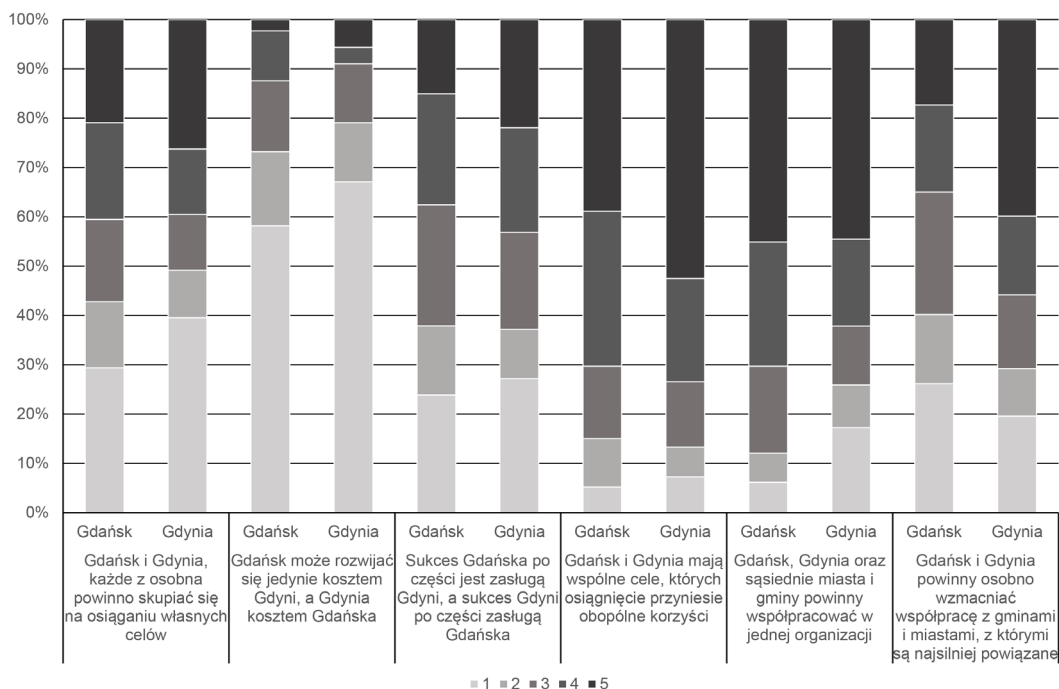
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania ankietowego

znane są z autopsji i stanowić mogą fundament metropolitalnej tożsamości. Z drugiej strony około 45% mieszkańców każdego z miast określa swój stopień znajomości sąsiedniego ośrodka w najlepszym razie jako raczej słaby. Nie oznacza to jednak, jak pokazują wyniki odpowiedzi na zadane dalej pytania, że problematyka metropolitalnej integracji jest nim obca czy obojętna. Ich opinie siłą rzeczy muszą być jednak w dużej mierze kształtowane poprzez przekaz medialny na temat sąsiedniego miasta i metropolitalnej integracji, co wydaje się podkreślać wagę działań podejmowanych na tym polu.

Punktem wyjścia do analizy poczucia metropolitalnej tożsamości jest kwestia autoidentyfikacji narodowej, która z uwagi na niemal jednorodną strukturę narodowością polskiego społeczeństwa stanowi dobry

punkt odniesienia. Ponad 80% mieszkańców obu miast całkowicie identyfikuje się z Polską (ryc. 2). Niemal tak samo silna autoidentyfikacja dotyczy miasta, w którym się mieszka. Stopień utożsamienia się z sąsiednim miastem jest oczywiście znacznie niższy niż z własnym ale około 30-35% mieszkańców każdego z ośrodków silnie (oceny 4 i 5 w pięciostopniowej skali) utożsamia się z drugim miastem. Istnieje zatem spora grupa mieszkańców, wśród której wykształciły się fundamenty metropolitalnej tożsamości. Potwierdza to wysoka częstość wskazań Trójmiasta jako obszaru, z którym respondenci się silnie utożsamiają – nieco ponad 85% badanych w każdym z miast wybrało taką odpowiedź (4 albo 5 w pięciostopniowej skali). W kontekście stopnia znajomości miasta sąsiedniego, część respondentów swoją trój-

Ryc. 3. P12. Proszę Pana/Panią o określenie, czy zgadza się czy też nie, z poniższymi twierdzeniami. Możliwe odpowiedzi to: zdecydowanie się nie zgadzam (1), raczej się nie zgadzam (2), nie wiem (3), raczej się zgadzam (4) i zdecydowanie się zgadzam (5).



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania ankietowego

miejską autoidentyfikację opiera nie tyle na własnych doświadczeniach, co najprawdopodobniej na doświadczeniu osób im znanych albo na opiniach wyrażanych w publicznej debacie. Na marginesie rozważań na temat tożsamościowych różnic pomiędzy mieszkańcami Gdańska i Gdyni, sygnalizowanych w omawianych publikacjach, warto zwrócić uwagę na stopień utożsamienia respondentów z dzielnicą i najbliższym sąsiedztwem miejsca zamieszkania. Ankietowani mieszkańcy Gdyni wyraźnie częściej deklarowali silną identyfikację niż gdańszczanie. Może wyjaśnienie przyczyn takiego stanu rzeczy pozwoli lepiej zrozumieć istotę bardzo silnej gdyńskiej tożsamości.

Identyfikacja z danym obszarem – w tym wypadku Trójmiastem – powinna sprzyjać rozpowszechnianiu

się poglądów sprzyjających zacieśnianiu współpracy metropolitalnej. W celu sprawdzenia jaki jest poziom akceptacji dla takich działań poddano ocenie sześć twierdzeń. Dwa pierwsze akcentowały odrębność obu ośrodków i potrzebę rywalizacji. Dwa kolejne podkreślały naturalny a zarazem pozytywny charakter współzależności obu miast. Kolejne dwa miały charakter alternatywny i odnosiły się do kierunku dalszych działań – czy oba miasta powinny współpracować w ramach jednej organizacji o charakterze metropolitalnym, czy też każde z nich powinno skupić się na współpracy z lokalnymi wspólnotami z którymi są najsilniej powiązane (ryc. 3). Z jednej strony odpowiedzi na te pytania wskazują na duże zróżnicowanie poglądów, z drugiej – opinie wyraźnie podkreślające potrzebę metropolitalnej integracji, w tym



negujące zasadę konkurencji jako gry o sumie zero-owej, znalazły względnie duże poparcie. Zdecydowana większość respondentów w obu miastach (odpowiednio 73% w Gdańsku i 79% w Gdyni) nie zgodziło się z twierdzeniem, że rozwój jednego z miast może odbywać się tylko i włącznie kosztem drugiego. Jednocześnie twierdzenia o wspólnocie celów i obopólnych korzyściach z ich osiągnięcia jak i potrzebie współpracy w jednej organizacji metropolitalnej także spotkały się z wysokim poziomem akceptacji (odsetek odpowiedzi raczej- i zdecydowanie pozytywnych kształtował się na poziomie 60-70%). Co ciekawe ostatnie z tych stwierdzeń cieszyło się w Gdyni podobną popularnością jak stwierdzenie akcentujące potrzebę oddzielnej współpracy z gminami i miastami, z którym jest powiązana. Tą ambiwalencję być może można wytłumaczyć tym, że sondaż wykonywany był w okresie nasilenia debaty na temat instytucjonalizacji współpracy metropolitalnej. Władze Gdyni publicznie reprezentowały w tym czasie pogląd, że bardziej skuteczną metodą współpracy jest zawieranie koalicji w celu rozwiązania konkretnych problemów. Jednocześnie próbowały zaktywizować struktury współpracy samorządów północnej części regionu metropolitalnego. Choć intencją towarzyszącą zadaniu obu pytań było stworzenie alternatywy, część mieszkańców Gdyni, podążając za argumentacją władz, najwyraźniej doszło do przekonania, że różne problemy można i należy rozwiązywać w adekwatnych do tego strukturach terytorialnych – raz we współpracy z Gdańskiem a w odmiennych przypadkach z innymi partnerami.

Choć część z przedstawionych twierdzeń na rzecz zacieśnienia metropolitalnej współpracy spotkała się ze znaczącym poparciem respondentów, to należy zachować ostrożność w interpretacjach, gdyż miały one abstrakcyjny charakter – nie odnosiły się do konkretnej sytuacji, w której respondenci musieliby zdecydować o wydatkowaniu środków na cele lokalne albo metropolitalne. W takiej sytuacji część z respondentów, których postawy metropolitalne nie są kon-

sekwencją codziennych, osobistych doświadczeń a raczej mają charakter wtórny względem tonów debaty publicznej, nie poparłoby działań na tym poziomie organizacyjnym.

## WNIOSKI

Kwestia lokalnej tożsamości nabiera znaczenia w świecie globalnego kapitalizmu. Z jednej strony globalizacja może zagrażać zachowaniu dotychczasowego kształtu lokalnych tożsamości, z drugiej stwarza szansę budowania w oparciu o nie unikających, a przez to silnych przewag konkurencyjnych. Jednym ze sposobów wzmacniania przewag konkurencyjnych dużych miast jest konsolidacja ich regionów metropolitalnych. Aby tego typu działania były skuteczne, rozwiązaniom formalnym i strukturalnym towarzyszyć musi poczucie identyfikacji z takim regionem. Jak pokazują doświadczenia zagraniczne procesowi metropolizacji towarzyszy kształtowanie się terytorialnych orientacji politycznych, które muszą być oparte o identyfikację z danym terytorium. W dużych polskich miastach te procesy również się rozpoczęły. Zachodzą także w regionie metropolitalnym Trójmiasta, którego policentryczna struktura rdzenia jest katalizatorem integracji. Przebiega ona nie bez trudności, między innymi z powodu różnic lokalnych tożsamości. Sondaż uliczny przeprowadzony w Gdańsku i Gdyni w 2014 r. potwierdził silną lokalną autoidentyfikację mieszkańców obu miast. Wykazał również, że fundamenty na których budować można tożsamość metropolitalną już istnieją. Po pierwsze około 30% mieszkańców każdego z analizowanych ośrodków silnie identyfikuje się z sąsiednim miastem. Po drugie, nieco ponad 85% badanych w każdym z miast wskazało na silne utożsamianie się z Trójmiastem. Większość respondentów dostrzega również wspólnotę celów rozwojowych obu miast, a co za tym idzie konieczność współpracy w ramach jednej organizacji metropolitalnej. Przytoczone wyniki traktować należy z ostroż-

nością. Forma kwestionariusza wykorzystywanego dla potrzeb sondażu ulicznego nie pozwala na głębsze poruszenie problemów. Respondenci postawieni przed konkretnym problemem – np. decyzji o alokacji funduszy publicznych na cele lokalne i metropolitalne albo przekazaniu części kompetencji władz lokalnych na szczebel metropolitalny byłoby bardziej ostrożni w wyrażaniu akceptacji dla pogłębiania metropolitalnej integracji. Dalsze badania powinny uwzględniać tego typu kontekst, co pozwoli lepiej zrozumieć poziom i charakter akceptacji mieszkańców dla metropolitalnej integracji.

## **PODZIĘKOWANIA**

Autor dziękuje dr. hab. Mariuszowi Czepczyńskiemu za pomoc w konstrukcji kwestionariusza, dr. Tadeuszowi Bocheńskiemu za organizację i nadzór nad pracą ankieterów, mgr. Krzysztofowi Kopciowi za umożliwienie przeprowadzenia sondażu ulicznego w ramach prowadzonych przez niego zajęć z przedmiotu pt. *Monitoring i ewaluacja polityki samorządowej* oraz studentom II roku magisterskich studiów uzupełniających na kierunku *Gospodarka przestrzenna* w roku akademickim 2013/2014, którzy przeprowadzili wywiady kwestionariuszowe.