

PIOTR LORENS

Politechnika Gdańska

SCENARIUSZE PRZEKSZTAŁCEŃ STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ OBSZARU METROPOLITALNEGO TRÓJMIASTA

Abstract: Transformation Scenarios of the Spatial and Functional Structure of Tri-City Metropolitan Area. The article deals with the issue of spatial and functional transformation scenarios of the Tri-City Metropolitan Area in Poland. The starting point for these considerations is associated with analysis of the actual situation of the area as well as key development trends as well as conditions influencing these. In result, a number of possible scenarios were pointed out along with possible consequences of their realization. This allows reflection on the possible consequences of the chosen path of development as well as preconditions which have to be taken into account once the particular scenario is chosen. The article – although focused on Tri-City Metropolitan Area – also allows to lay foundations for discussion on possible development scenarios for other metropolitan areas in Poland as well as in other countries”.

Keywords: Development scenarios, transformation conditions, Tri-City Metropolitan Area.

Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie dotyczy zagadnienia określenia możliwych scenariuszy przekształceń struktury funkcjonalno–przestrzennej Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. W szczególności uwzględnione zostały konsekwencje wiążące się z problemem suburbanizacji. Przyjęcie takiej perspektywy wynika z przekonania iż problem rozlewania się struktury aglomeracji zaczyna być postrzegany jako zagrożenie dla jej integralności, a tym samym – dla konkurencyjnej pozycji całej metropolii. W szczególności zagrożenie to zdaje się dotyczyć Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta. Jednak zjawisko to wynika z wielu przyczyn natury globalnej oraz warunkowane jest szczególnym cha-

rakterem struktury przestrzennej regionu. Wpisując się w generalne tendencje przemian przestrzeni, warunkuje także (oraz jest po części warunkowane) możliwościami wiążącymi się z lokalizacją nowego programu miejskiego na terenach zdegradowanych, w obrębie których wdrażać można programy odnowy przestrzennej oraz – w niektórych przypadkach – kompleksowej rewitalizacji. Ich elementem jest też intensyfikacja istniejących struktur, co często wiąże się z wypełnianiem rozmaitych przestrzeni „opuszczonych” oraz zagospodarowywaniem tzw. nieużytków miejskich.

Punktem wyjścia do tych rozważań stała się analiza problemu suburbanizacji w kontekście przemian współczesnego miasta, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. miasta postsocjalistycznego. Na tej bazie syntetycznie określono obecną sytuację Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta w odniesieniu do kwestii czynników warunkujących ewolucję jego struktury funkcjonalno–przestrzennej.

Zasadnicza część opracowania obejmuje sformułowanie czterech możliwych – zdaniem Autora – scenariuszy rozwoju struktury funkcjonalno–przestrzennej obszaru metropolitalnego. W ramach każdego z nich określono założenia dotyczące możliwego scenariusza procesu przekształceń obszaru metropolitalnego, przesłanki do urzeczywistnienia się danego scenariusza, skrótowy opis rzeczywistości będącej skutkiem realizacji przyjętych założeń w perspektywie 20-letniej oraz konsekwencje (w tym dla systemu transportowego, społeczne, ekonomiczne oraz dla pozycji metropolii w strukturze regionu, kraju i Europy Bałtyckiej) wiążące się z urzeczywistnieniem się scenariusza. Niektóre z tych wiążących się z ww. konsekwencjami zostały celowo przerysowane, tak aby szczególnie mocno uwypuklić możliwe szanse i zagrożenia wiążące się z nimi. Uzupełnieniem części opisowej są schematy obrazujące zarówno obecny stan struktury funkcjonalno–przestrzennej metropolii, jak i możliwe scenariusze jej przekształceń.

1. Procesy przekształceń i rozwoju współczesnych metropolii. Procesy suburbanizacji i reurbanizacji

1.1. Tło współczesnych przemian struktur miejskich

Współczesne przemiany struktury miast są skutkiem wielu procesów zachodzących w gospodarce i społeczeństwie współczesnego świata. Jednym z nich jest proces globalizacji. Wiąże się ona przede wszystkim z przemianami



gospodarczymi, w tym z tworzeniem jednego światowego rynku dóbr i usług. W konsekwencji jej rozwoju kształtuje się także nowa struktura powiązań przestrzennych, związana z korzyściami wielkich miast i ich obszarów peryferyjnych, ale też z ekspansją sieci wymiany w skali międzynarodowej [Harańczyk 1998].

Procesy globalizacyjne wiążą się także ze znacznym zróżnicowaniem przestrzeni współczesnego miasta. Możemy przy tym mówić o podwójnym zróżnicowaniu miast – wewnętrznym i zewnętrznym. Pojęciem *zróżnicowania wewnętrznego* określić możemy różnorodność ofert miejskich wewnątrz jednego organizmu. Natomiast *zróżnicowanie zewnętrzne* wiąże się z konkurowaniem m.in. o kapitał, zainteresowanie turystów czy potencjalnych mieszkańców. Oznacza to, że istnieje konkurencja miast, a więc specyficzny rynek, na którym przedkładana jest oferta specyficznych „produktów miejskich”. Konsekwencją koncepcji produktu miejskiego jest obecność klienta, czyli mieszkańca lub przyjezdnego poszukujących jakiegoś towaru lub miejsca, czy też firmy szukającej swej siedziby. Ich wybory wynikają z przyjętego, własnego kryterium oceny atrakcyjności danego towaru – w tym przypadku przestrzeni. Zróżnicowanie wewnętrzne miast wiąże się więc z oceną przestrzeni miejskiej, a raczej jej poszczególnych fragmentów. Dzięki tej ocenie konsumenci – a więc mieszkańcy miasta i odwiedzający – mogą świadomie wybrać określone produkty miejskie. W efekcie dokonywania tych wyborów sami doprowadzamy do atomizacji struktury miejskiej i do jej rozbicia na „archipelag enklaw” [Hajer, Reijndorp 2001]. Niezależnie jednak od zróżnicowania wewnętrznego mamy także do czynienia z konkurencją zewnętrzną innych ośrodków miejskich, dążących do przyciągnięcia jak największej liczby turystów, nowych inwestycji, kapitału, zamożnych i wykształconych mieszkańców. Miasta mają w tej grze do dyspozycji wiele atutów, z których jednym z ważniejszych jest atrakcyjna, bezpieczna i bogata kulturowo przestrzeń miejska. Inną grupą wartości jest bogata i zróżnicowana oferta mieszkaniowa, wiążąca się zarówno z atrakcyjną ceną, interesującą lokalizacją, jak i walorami przyrodniczymi czy kulturowymi najbliższej okolicy.

1.2. Proces suburbanizacji jako jeden z kluczowych trendów rozwojowych współczesnego miasta

Przemiany współczesnych miast wpisują się w zarysowany przez Klaasena cykl życia struktur miejskich, składający się z czterech faz [Jałowiecki, Szczepański 2002]:

- urbanizacji – gdzie szybciej rośnie liczba ludności części centralnych niż peryferii;
- suburbanizacji – gdzie szybciej rośnie liczba ludności peryferii niż części centralnych;
- dezurbanizacji – gdzie cały obszar metropolitalny traci swych mieszkańców;
- reurbanizacji – gdzie szybciej przybywa ludności w częściach centralnych niż na peryferiach.

Powyższe fazy wiążą się z określeniem fundamentalnej różnicy między procesami urbanizacyjnymi a suburbanizacyjnymi. Podkreślić należy nie tylko różnice w rozłożeniu przyrostu liczby mieszkańców pomiędzy centrum metropolii a jej peryferia, ale także to, że w procesie urbanizacji przybywa mieszkańców w całym obszarze metropolitalnym (a więc są to osoby przybywające z zewnątrz – migrujące z obszarów wiejskich lub innych ośrodków miejskich) podczas gdy w fazie suburbanizacji następuje relokacja miejsc zamieszkania czy miejsc pracy na obszary peryferyjne. Rzecz jasna, nie można wykluczyć sytuacji, w której procesy suburbanizacyjne są napędzane przez migrację do miasta, sytuacja ta występuje jednak niezwykle rzadko. Zjawisko to wpływa istotnie na rynek nieruchomości i aktywności ekonomicznej historycznych centrów miast. Oznacza to dogłębną restrukturyzację przestrzeni miasta [Kesteloot 2000]. W jej wyniku możemy mówić o nowym zestawie elementów organizujących strukturę miejską [Sassen 2001]:

- suburbanizacji mieszkalnictwa – dotyczącej głównie klasy średniej;
- suburbanizacji miejsc pracy – nie tylko przemysłowych, ale w ostatnich dekadach także biurowych (umożliwiona przez nowoczesną telekomunikację);
- zajęciu obszarów centralnych miasta przez biedniejsze grupy społeczne, nie korzystające z owoców rozwoju ekonomicznego.

Krańcową formą suburbanizacji jest dezurbanizacja – rozumiana jako zanik miasta jako ograniczonej struktury przestrzennej na rzecz niczym nieograniczonych wielkich regionów funkcjonalnych. Styl życia ich mieszkańców opisać można jako „kontinuum miejsko–wiejskie”. Jednocześnie rozwijają się mniejsze miasta na obrzeżach wieloośrodkowych regionów metropolitalnych, powstają takie instytucje, jak parki przemysłowe i następuje wzrost liczby w pełni zurbanizowanych, wieloośrodkowych regionów metropolitalnych, w których nie ma dużych miast [Majer 1999].

Niezależnie od przywiązania do samochodu czy dążenia do bezpieczeństwa – od połowy lat 70. narasta jednak nostalgia za „starym światem”. Prak-



tycznym tego wyrazem stała się tendencja do powrotu funkcji mieszkaniowej do centrów miast, a także przywracanie im tradycyjnej roli handlowych śródmieść [Frieden, Sagalyn 1992]. Stąd też możemy mówić o sukcesywnym rozwoju tendencji reurbanizacyjnych, wiążących się z awansowaniem rozmaitych form rewitalizacji struktur miejskich.

Ukształtowany w wyniku powyższych procesów model współczesnego miasta można określić mianem struktury ogromnie zróżnicowanej, a jednocześnie w wielu wypadkach podzielonej, zdefragmentowanej i znacznie mniej czytelnej od jej modernistycznego odpowiednika. W jego ramach bardzo często procesy peryferyzacji postępują równoległe z koncentracją, a niegdysiejsze obszary przemysłowe są zastępowane strukturami związanymi z różnymi formami konsumpcji.

1.3. Przeobrażenia miasta polskiego i rozwój modelu miasta postsocjalistycznego

Współczesny charakter miast polskich jest w znacznym stopniu wynikiem procesów socjalistycznej urbanizacji i uprzemysłowienia. W warunkach krajów socjalistycznych była to jednak „urbanizacja kierowana” i „industrializacja narzucona”, a więc nie wynikająca z procesów rynkowych, lecz będąca owocem narzuconej społecznościom lokalnym polityki władz centralnych. Także zarządzanie rozwojem miast prowadzone było przez centralne służby planowania ze wszystkimi tego negatywnymi skutkami dla struktury społecznej i funkcjonowania społeczności lokalnych. Cechy te były wspólne dla większości miast tzw. demokracji ludowej. Uprzemysłowienie miast w okresie gospodarki planowej przyczyniło się także w znacznym stopniu do przekształcenia struktury społecznej przez tworzenie zasad nowego podziału pracy i ukształtowanie podstaw nowej hierarchii społecznej. Wiązało się także z przeorientowaniem systemu ilościowej i przestrzennej alokacji zasobów mieszkaniowych dla poszczególnych grup zawodowych. Dlatego też w miastach rozwijających się pod wpływem socjalistycznego uprzemysłowienia zanikała segregacja przestrzenna [Węclawowicz 2002].

Wśród głównych cech „miasta socjalistycznego” (a więc ukształtowanego w znacznej mierze jako efekt gospodarki planowej) – w odniesieniu do jego struktury urbanistycznej – wymienić należy m.in. osiedlanie ludności niezależnie od jej własnych preferencji lokalizacyjnych i jakościowych, monotonię architektury i unifikację osiedli mieszkaniowych oraz nadmierną funkcjonalizację zagospodarowania przestrzennego, istnienie znacznych pustych lub



ekstensywnie wykorzystywanych przestrzeni w centralnych częściach miast oraz na terenach wyposażonych w infrastrukturę miejską będących wynikiem ignorowania wartości lokalizacyjnej ziemi (rozumianej w kategoriach ceny gruntu) oraz dominację – w polityce inwestycyjnej – realizacji wielkich kompleksów mieszkaniowych na obrzeżach miast z jednoczesnym ignorowaniem potrzeb remontowych starych dzielnic oraz w zakresie rozwoju infrastruktury społecznej i handlowej [Węclawowicz 2002]. Powyższą charakterystykę należy uzupełnić o zagadnienie jakości urbanistycznej struktur miasta socjalistycznego. Niestety, bardzo często była ona niska, co wynikało z tego, że w okresie powojennej urbanizacji zasadniczą uwagę przykładano do sprawności technicznej struktur, do szybkiej realizacji programów mieszkaniowych, a przez to do dwuwymiarowego rysunku planu zamiast do kształtu przestrzeni [Gzell 2003].

Miasto „socjalistyczne” wraz z wprowadzeniem mechanizmów rynkowych oraz swobody w inwestowaniu zaczęło ulegać szybkim przemianom, nie stając się jednak klasycznym miastem „kapitalistycznym”. Raczej należy mówić o tworzeniu się specyficznej hybrydy obu systemów, „miasta postsocjalistycznego”. Kształtowanie się miasta postsocjalistycznego rozpoczęło się jednak na długo przed końcem systemu socjalistycznego w Polsce. Za najważniejsze elementy warunkujące uwolnienie się miasta polskiego od cech miasta socjalistycznego należy uznać m.in. powrót znaczenia renty gruntowej i innych mechanizmów rynkowych, zmiany w strukturze własnościowej ziemi, przesunięcie kontroli nad przestrzenią z centrum do władz lokalnych, wzrost liczby aktorów rywalizujących o przestrzeń miasta i konkretne lokalizacje, zmianę kryteriów alokacji przestrzennej z politycznych na ekonomiczne oraz formowanie się nowej struktury społecznej i politycznej miast. Zjawiska te mają także konsekwencje przestrzenne, w tym w postaci przemian krajobrazu miejskiego i architektury, przemian w przestrzeni miasta symboliki wielu miejsc i nadanie im nowych wartości (lub powrót do tych sprzed wprowadzenia systemu socjalistycznego), wzrostu intensywności użytkowania ziemi, zmian funkcjonalnych (zwłaszcza w centralnych częściach miasta) oraz zmian zachowań przestrzennych mieszkańców miast [Węclawowicz 2002]. Transformacja polityczna i gospodarcza nie doprowadziła jednak do natychmiastowych, skokowych zmian w strukturze przestrzennej naszych miast. Można wręcz stwierdzić dużą inercję tej struktury, w tym konieczność uporania się z wieloma problemami będącymi wynikiem urbanizacji okresu socjalizmu [Harańczyk 1998]. W szczególności za istotne uznać należy przemiany miasta postsocjalistycznego jako całości, w tym w odniesieniu do ich struktury jako



całości oraz osadzenia w strukturach metropolitalnych. Tendencje te można opisać jako rozwój obszarów aglomeracyjnych przy spadku liczby mieszkańców w granicach administracyjnych miast, dynamiczny wzrost stref przyaglomeracyjnych i rozwój ich sieciowego charakteru oraz wzrost dynamiki funkcjonowania aglomeracji w cyklu dobowym. Jednocześnie w obszarach dużych aglomeracji (zwanych także obszarami metropolitalnymi) obserwować możemy tendencje do spadku ludności miasta centralnego i wzrostu ludności miast otaczających [Markowski, Stasiak 2003].

Szczególną formą fizycznie postrzeganych zmian w przestrzeni polskich miast jest pojawienie się gospodarczo niewykorzystanych olbrzymich terenów zabudowy poprzemysłowej, powojkowej, terenów poportowych, pokolejowych itp., o powierzchni nierzadko sięgającej 30-100 ha. Nierzadko mają one ogromny potencjał rozwojowy, zarówno ze względu na swoją lokalizację, jak i tradycje miejsca czy znaczenie dla tożsamości lokalnej. Zjawisko to nie jest czymś wyjątkowym w procesie rozwoju współczesnych miast światowych – wręcz przeciwnie, jest przejawem typowego zjawiska delokalizacji lub likwidacji różnego rodzaju struktur, tracących ekonomiczną rację bytu. Cechą specyficzną miast polskich jest to, że rozbieżność funkcji i zagospodarowania przestrzennego skumulowała się w krótkim czasie i w różnym zakresie dotyczy prawie wszystkich miast.

W efekcie opisanych przemian można stwierdzić, że miasta polskie zaczęły podążać drogą rozwoju charakterystyczną dla modelu kapitalistycznego. Jednak ze względu na ogromną inercję struktury, brak istotnych impulsów urbanizacyjnych i reurbanizacyjnych oraz dominujący model liberalny w procesach gospodarowania przestrzenią możemy mówić o ukształtowaniu się specyficznego modelu rozwoju miasta postsocjalistycznego, nieco odmiennego od modelu kapitalistycznego. Jedną z najbardziej charakterystycznych cech tego modelu jest jednoczesne występowanie skrajnych tendencji – czyli suburbanizacji (a nawet dezurbanizacji w niektórych przypadkach), jak i reurbanizacji.

Pokróćce opisane przemiany miasta polskiego, w tym tworzenie specyficznego *modelu miasta postsocjalistycznego*, wpisują się w ogólnoswiatową tendencję rozwoju nowego modelu struktury przestrzennej węzłów globalnej sieci wymiany, jakimi stają się tzw. miasta globalne. Model *miasta globalnego* z jego specyficzną strukturą przestrzenną stanie się zapewne w niedalekiej przyszłości powszechny i według niego rozwijać się będą kluczowe dla sieci globalnej wymiany ośrodki miejskie – w tym także zapewne i niektóre z miast polskich.



1.4. Czynniki wpływające na rozwój procesów suburbanizacyjnych miast polskich

W kontekście opisanych przemian miasta polskiego oraz charakterystyki miasta postsocjalistycznego wymienić można wiele czynników wpływających na rozwój procesów suburbanizacyjnych. Ich lista obejmuje m.in.:

- uzyskanie – wraz z przemianami politycznymi i gospodarczymi – możliwości swobodnego zaspokajania potrzeb mieszkaniowych, w szczególności przez rozwijającą się klasę średnią;
- brak koordynacji polityki przestrzennej w obrębie wielkich miast oraz w obszarach metropolitalnych;
- dążenie deweloperów i inwestorów do zagospodarowania terenów „łatwiejszych” – a więc łatwiej dostępnych (czytaj – znajdujących się w rękach prywatnych, które możliwe są do łatwego przejścia w drodze prostych transakcji, co stanowi dużą różnicę w stosunku do terenów komunalnych, których sprzedaż uwarunkowana jest postępowaniem przetargowym).
- planowa polityka miast – polegająca na przyciąganiu nowych mieszkańców i podatników oraz dążenie do zatrzymania relatywnie bogatych przedstawicieli klasy średniej poszukujących sposobu zaspokojenia swoich potrzeb mieszkaniowych.

Wynikająca z powyższych uwarunkowań polityka przestrzenna samorządów lokalnych zakłada wybór niejako „mniejszego zła” – lepszy jest bowiem rozwój struktur przedmiejskich w granicach administracyjnych miast niż pozwolenie na przenosiny danego mieszkańca do sąsiadującej gminy wiejskiej. Równolegle zaś gminy ościenne – wiedzione tą samą chęcią przyciągnięcia zamożnego podatnika – starają się zapewnić jak najlepsze warunki do rozwoju nowych struktur mieszkaniowych przeznaczonych dla migrujących mieszkańców miast.

1.5. Typologia procesów suburbanizacyjnych

Na podstawie ww. czynników można wyróżnić zasadnicze dwie kategorie procesów suburbanizacyjnych: wewnętrzne i zewnętrzne.

Pojęciem *suburbanizacji wewnętrznej* możemy określać proces polegający na przemieszczaniu się ludności – w poszukiwaniu lepszych warunków mieszkaniowych – wewnątrz granic administracyjnych miast. Procesy te umożliwiane są – niezależnie od czynników opisanych w poprzednim rozdziale – przez znaczną podaż wolnych terenów w granicach administracyjnych miast.



Natomiast *suburbanizacją zewnętrzną* powinniśmy określać proces związany z utratą przez miasto mieszkańców na rzecz gmin ościennych. W tym drugim przypadku procesy suburbanizacyjne wiążą się nie tylko ze skutkami przestrzennymi, ale także i ekonomicznymi dla miast – wiąże się to bowiem z uszczupleniem bazy podatkowej oraz pozbawieniem budżetów miast należnych dochodów. Jednocześnie – w zależności od określenia granic obszaru metropolitalnego – możemy mówić już nie tyle o suburbanizacji, ile o dezurbanizacji. Choć ten ostatni proces – dzięki znacznemu niedorozwojowi infrastruktury transportowej – nie występuje z taką intensywnością, jak choćby w przypadku omówionych powyżej miast północnoamerykańskich.

Inną płaszczyzną kategoryzacji procesów suburbanizacyjnych są kwestie funkcjonalne. Możemy mówić o suburbanizacji mieszkalnictwa, usług czy też miejsc pracy. Zagadnienie to – szczególnie w odniesieniu do skali zjawiska – w miastach polskich wymaga przeprowadzenia szczegółowego rozpoznania.

1.6. Znaczenie procesów suburbanizacyjnych dla kształtowania struktury miasta polskiego

Omówione procesy suburbanizacyjne niosą dla miasta polskiego – podobnie jak i dla innych miast rozwijających się według modelu charakterystycznego dla doby globalizacji – wiele konsekwencji, dodatkowo wzmacniających procesy ich przekształceń przestrzennych.

Pierwszą grupą są konsekwencje społeczne. Procesy suburbanizacyjne prowadzą do separacji różnych grup społecznych oraz do tworzenia rozmaitych gett wykluczeń – zarówno grup najuboższych, jak i najbogatszych. Co interesujące, w miastach polskich takie getta występują także w odniesieniu do rodzącej się dopiero klasy średniej – a więc grupy osób o wciąż jeszcze nie najwyższych dochodach. Jednocześnie można mówić o swoistym wymywaniu rozmaitych grup społecznych z istniejących struktur miejskich, co przyczyniać się może do ich postępującej degradacji.

Kolejna grupa konsekwencji procesów suburbanizacyjnych wiąże się z kwestiami ekonomicznymi – mowa tu o wspomnianej już powyżej realokacji podatników (szczególnie tych najbardziej wartościowych z punktu widzenia budżetu miasta, a więc płacących relatywnie największe podatki) oraz firm i usług. Wspomnieć należy zarówno o podatku od dochodów osobistych czy związanych z działalnością gospodarczą, jak i podatku gruntowego. Problemy związane z tym zagadnieniem występują jednak tylko w odniesieniu do *suburbanizacji zewnętrznej*.



Trzecia grupa skutków procesów suburbanizacyjnych związana jest z kwestiami środowiskowymi. Procesy suburbanizacyjne prowadzą do zajmowania na cele budowlane terenów dotychczas niezurbanizowanych, co wiąże się z uszczuplaniem zasobów środowiskowych i konsekwencjami w postaci np. zwiększonego ryzyka powodziowego.

Ostatnia grupa konsekwencji rozlewania się miast związana jest z obniżaniem jakości struktur miejskich. Mowa zresztą nie tylko o niskiej jakości (funkcjonalnej, ale także i przestrzennej) nowo tworzonych zespołów i kompleksów, ale także i o obniżaniu jakości historycznie wykształconych obszarów centralnych miast. Wymywanie określonych grup społecznych oraz programu usługowego do struktur podmiejskich oznacza bowiem utratę znacznych wartości przestrzennych przez obszary śródmiejskie.

Podsumowując, w świetle przedstawionych powyżej tez możemy mówić o różnych aspektach i rodzajach procesów suburbanizacyjnych. Jednocześnie uświadomić sobie należy odmienną przyczyn i przebiegu tych zjawisk w miastach postsocjalistycznych od ośrodków zachodnioeuropejskich i północnoamerykańskich. Pamiętać jednak przy tym należy, że suburbanizacja stanowi naturalny element cyklu rozwoju struktur miejskich, mimo że w miastach postsocjalistycznych poszczególne jego fazy częstokroć nakładają się na siebie, a nawet występują równolegle mimo odmiennych przyczyn ich rozwoju.

Analizując przyczyny i skutki rozwoju zjawisk suburbanizacyjnych w miastach polskich (a także innych krajów Europy Środkowej i Wschodniej) należy pamiętać o odmiennych uwarunkowaniach i możliwych skutkach rozwoju tego procesu: suburbanizację oraz dezurbanizację uznać bowiem należy za szczególnie groźne właśnie dla miasta postsocjalistycznego ze względu na ich słabość strukturalną wynikającą z dziedzictwa okresu socjalizmu. W takich warunkach suburbanizacja – osłabiając i tak słabe impulsy rozwojowe – przyczynia się do pogłębiania problemów społecznych i ekonomicznych w ośrodkach miejskich z natury swojej słabszych wobec wielu miast zachodnioeuropejskich, co ma ogromne znaczenie w dobie globalizacji i konkurencyjnej walki miast o miejsca pracy, lokalizację firm czy usług.

2. Uwarunkowania przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

Punktem wyjścia do dalszych rozważań na temat możliwych scenariuszy rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta stać się powinna analiza głównych obecnych tendencji jej prze-



kształceń oraz ich uwarunkowań. W szczególności istotne są: obecna i zdeterminowana sytuacja w zakresie głównych koncentracji zainwestowania, planowane przekształcenia w zakresie infrastruktury transportowej oraz możliwości i tendencje przekształceń obszarów zdegradowanych. Poniżej przedstawiono skrótowe omówienie każdego z tych zagadnień.

2.1. Istniejąca struktura funkcjonalno–przestrzenna obszaru

Obecna struktura funkcjonalno–przestrzenna obszaru metropolitalnego ma wyraźnie pasmowy charakter, zdeterminowany przez południkowy przebieg głównych układów komunikacyjnych oraz lokalizacje głównych kompleksów przyrodniczych. Dodać należy, że w przypadku metropolii trójmiejskiej – uwarunkowania przyrodnicze mają kluczowe znaczenie dla kształtowania przestrzeni obszaru. W szczególności dotyczy to wód Zatoki Gdańskiej, terenów Żuław Wiślanych oraz kompleksu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Kompleksy te w znaczny sposób ograniczają możliwość realizacji w ich granicach nowego zagospodarowania.

W obszarze metropolii dostrzec już można także efekty tendencji suburbanizacyjnych – jak na razie głównie o charakterze *suburbanizacji wewnętrznej*. W szczególności dotyczy to koncentracji nowych struktur mieszkaniowych w rejonie gdańskich dzielnic Chełm i Ujeścisko oraz gdyńskiego Chwaszczyna. Rozwój ten jest stymulowany przez realizację powiązań komunikacyjnych o charakterze równoleżnikowym, głównie zapewniających dojazd z tzw. Dolnego Tarasu aglomeracji (którego osią jest ciąg al. Zwycięstwa – Grunwaldzkiej – Niepodległości – Władysława IV) do obwodowej Trójmiasta. Jednak realizacja tych powiązań przyczynia się także do znacznego polepszenia dostępności komunikacyjnej rejonu tzw. Górnego Tarasu aglomeracji (którego osią jest właśnie obwodowa Trójmiasta).

Ewolucja obecnej struktury przestrzennej obszaru metropolitalnego nie prowadzi jeszcze do istotnej suburbanizacji w zakresie usług, a w konsekwencji – do decentralizacji funkcji centrotwórczych. Węzły komunikacyjne związane z obwodową Trójmiasta głównie służą lokalizacji obiektów wielkopowierzchniowym, o często wyspecjalizowanym charakterze. Oznacza to, że jeszcze nie został w istotny sposób uruchomiony proces decentralizacji funkcji śródmiejskich – jeśli przyjmiemy, że nie zalicza się do nich handel wielkopowierzchniowy.



2.2. Kierunki przekształceń i rozwoju systemu transportowego

System transportowy metropolii składa się obecnie z czterech głównych podsystemów: drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego. Ważnym ich uzupełnieniem są rozmaite funkcje logistyczne, koncentrujące się obecnie głównie w rejonach portowych. Niezależnie od istniejących układów, wiele nowych rozwiązań w tym względzie jest już zdeterminowanych i wskazanych do realizacji w krótszym lub dłuższym czasie.

W odniesieniu do układu drogowego obecny system składa się głównie z dwóch osi: ciągu ulicznego Al. Zwycięstwa – Grunwaldzkiej – Niepodległości – Władysława IV, i dalej wzdłuż ul. Morskiej w kierunku Wejherowa, a także z ciągu obwodnicy trójmiejskiej stanowiącej jednocześnie początek autostrady A1. Oba te układy wyznaczają w dużej mierze możliwości dojazdu do położonych wzdłuż nich osiedli i dzielnic miejskich. W stadium często zaawansowanej realizacji są także połączenia poprzeczne pomiędzy tymi układami. W szczególności należy wymienić rozbudowywanie obecnie układu ul. Słowackiego, Armii Krajowej i tzw. obwodnicy południowej w Gdańsku. Realizacja wszystkich tych elementów wraz z planowanymi przebudowami w rejonie Witomina spowodują znaczne polepszenie możliwości komunikacyjnych między obiema głównymi osiami aglomeracji i w zasadzie (jeśli nie liczyć planowanej także w znacznie bardziej odległej perspektywie przebudowy ul. Spacerowej) stanowią wypełnienie założeń planistycznych w tym zakresie. W stadium planowania są natomiast inwestycje umożliwiające wyprowadzenie ruchu do obszarów zewnętrznych aglomeracji: w szczególności należy wymienić tzw. obwodnicę północną (OPAT, stanowiącą możliwość wyprowadzenia ruchu tranzytowego z pominięciem Rumi i Redy), nową obwodnicę metropolitalną (stanowiącą potencjalnie trzecią oś komunikacyjną na kierunku południkowym) oraz tzw. trasę kaszubską (wyprowadzającą ruch na kierunek lęborski z pominięciem pradoliny rz. Redy). Dodatkowo, w stadium zaawansowanych prac planistycznych jest także tzw. Trasa Sucharskiego oraz tzw. Droga Zielona, pozwalające na zbudowanie alternatywnego dojazdu do obszarów portowych oraz dużej części dolnego tarasu aglomeracji.

Nieco inaczej wygląda sytuacja w zakresie układu kolejowego. Główna trasa wyprowadzająca ruch na kierunek do Tczewa i do Szczecina w zasadzie przenosi znakomitą większość obciążenia ruchem pasażerskim i towarowym, przy czym nie planuje się jakichś istotnych zmian w tym zakresie. Jedynym usprawnieniem jest podejmowana obecnie realizacja tzw. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, mającej stanowić możliwość dojazdu transportem szynowym



do górnego tarasu aglomeracji, a przy okazji – zabezpieczyć znacznie lepszy niż dotychczas dojazd do lotniska Gdańsk–Rębiechowo i do planowanego portu lotniczego w Gdyni–Kosakowie. Jak się wydaje, inwestycja ta z czasem stać się może także główną osią transportu zbiorowego w obszarze zachodniej części obszaru metropolitalnego, co prowadzi może do stopniowej restrukturyzacji układu przestrzennego dzielnic ulokowanych na jej trasie.

W odniesieniu do transportu lotniczego zasadniczą zmianą stać się może uruchomienie lotniska Gdynia–Kosakowo, co stanowić będzie o zwiększeniu możliwości wiążących się głównie z tą formą komunikacji międzynarodowej. Jednocześnie należy oczekiwać znacznego zwiększenia znaczenia komunikacji lotniczej, co wiązać się może z obserwowanym już wzmocnionym zainteresowaniem rozwojem stref okołolotniskowych, w szczególności w kontekście funkcji logistycznych i przemysłu wysokich technologii.

Ostatnim zagadnieniem jest przewidywana restrukturyzacja stref portowych Gdańska i Gdyni, w tym stopniowe przenoszenie przeładunków do terminali głębokowodnych. Z tymi zmianami wiązać się będzie także rozwój zorganizowanych dzielnic logistycznych, lokowanych na terenach obecnie ekstensywnie wykorzystywanych oraz w obszarach obecnie funkcjonujących struktur portowych.

2.3. Kierunki rozwoju struktur mieszkaniowych i usługowych o charakterze podmiejskim

Rozwój przestrzenny obszaru metropolitalnego wiąże się obecnie głównie z procesem nieskoordynowanej suburbanizacji, zarówno o charakterze *wewnętrznym*, jak i *zewnętrznym*. Przyczyny tego zjawiska opisano szczegółowo powyżej. Natomiast w odniesieniu do skutków dla Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta możemy mówić o trzech podstawowych kierunkach w tym zakresie: urbanizacji dalekich przedmieść metropolii, rozwoju nowych struktur w granicach gmin ościennych na kierunku zachodnim i południowym oraz rozwoju nowych struktur w obszarze gmin ościennych na kierunku północnym. Co interesujące, każdy z tych kierunków wiąże się z nieco odmienną specyfiką zarówno co do rodzaju programu miejskiego, jak i dostępności terenu do inwestowania.

W odniesieniu do tendencji urbanizacyjnych na przedmieściach głównych miast metropolii możemy mówić o dwóch głównych grupach terenów: rejonie tzw. Gdańska – Południe (obejmującego obszar między zwartymi strukturami dzielnic Śródmieście i Orunia a obwodnicą Trójmiasta) oraz rejonie tzw.

Osowa–Chwaszczyno (wiążącego się z urbanizacją terenów położonych na zachód od ciągu obwodnicy). Obszary te są obecnie dość intensywnie penetrowane przez firmy deweloperskie co prowadzi do powstania i realizacji wielu rozmaitych projektów mieszkaniowych. Mają one różny charakter i zakres, ale jedną cechą wspólną: mimo bliskiego sąsiedztwa i względnie dużych wartości intensywności *netto* nie tworzą zwartych struktur miejskich. Jednocześnie ich realizacja często nie wiąże się z powstaniem lokalnego układu drogowego o charakterze obsługującym oraz lokalnych centrów usługowych i społecznościowych. Tym samym obszarami usługowymi dla tych rejonów stają się centra handlowe ulokowane przy trasie obwodnicy, a samochód osobowy – jedynym sposobem na przemieszczanie się.

Druga grupa obszarów możliwej ekspansji funkcji mieszkaniowych zlokalizowana jest w strefie zewnętrznej aglomeracji, głównie na południowy zachód od opisanych powyżej obszarów. Ze względu na uwarunkowania geograficzne i związane ze stanem rozwoju sieci osadniczej, lokowane w ich obszarach struktury mieszkaniowe charakteryzują się relatywnie dużym udziałem rozproszonej zabudowy jednorodzinnej oraz względnie niskimi intensywnościami *netto*. Jednocześnie nowo realizowane struktury nie tworzą zwartych, nowych skupisk zabudowy, a raczej – wiążą się z rozbudową istniejących miejscowości. Przykładem może być rozwój Kolbud, Żukowa czy Bojana. Wyróżnić też można dwa ich zasadnicze skupiska, które ciążą do tych właśnie miejscowości. Jednocześnie miejscowości te uważać można za naturalne centra usługowe dla ww. obszarów.

Znacznie mniejsza skala rozwoju nowych struktur jest udziałem ostatniej grupy terenów ekspansji funkcji mieszkaniowej, ulokowanych na północ od Gdyni, w strefie między Doliną Redy a wybrzeżem Zatoki Puckiej. Strefa ta jest zdominowana – podobnie jak rejony Żukowa czy Kolbud – przez program jednorodzinny, natomiast – ze względu na cenę terenów oraz atrakcyjność sąsiedztwa – uważana jest za miejsce atrakcyjne przede wszystkim dla zamożniejszej warstwy Gdynian. Ze względu na bliskość Gdyni i Rumi to centra dzielnicowe i ogólnomiejskie tychże uznać należało by za obszar ciążenia mieszkańców do usług.

Podsumowując należy stwierdzić, że procesy rozwoju nowego programu mieszkaniowego w strefie podmiejskiej Trójmiasta są dość zróżnicowane, a jednocześnie wytworzone już zostały pewne mechanizmy strukturalizacji przestrzennej tych obszarów.



2.4. Kierunki przekształceń obszarów zdegradowanych

Ostatnią grupą przesłanek związanych z określeniem scenariuszy przekształceń obszarów metropolitalnego jest oszacowanie potencjału przekształceń i intensyfikacji struktur już zurbanizowanych, a więc – które z nich mogą być poddane procesom głębszych przemian i uzupełnienia o nowe, znaczące porcje programu miejskiego. Dodać należy, że dotyczy to zarówno programu mieszkaniowego, jak i usługowego czy rekreacyjnego, ponieważ obszary przekształceń często ulokowane są w sąsiedztwie zwartych struktur miejskich, w tym – śródmieść.

Pierwsza grupa obszarów potencjalnych przekształceń obejmuje tereny kompleksowej rewitalizacji, w tym – także realizacji zupełnie nowego programu miejskiego na terenach całkowicie oczyszczonych z poprzedniego zainwestowania. W obszarze Trójmiasta można wymienić bardzo dużo tego typu obszarów o różnym potencjale rozwoju (wyrażającym się głównie w możliwości do realizacji wielkości powierzchni użytkowej nowej zabudowy). Do najważniejszych ich skupisk należą koncentracje terenów przemysłowych, wśród których należy wymienić przynajmniej cztery lokalizacje:

- Obszar Młodego Miasta w Gdańsku, z perspektywą objęcia procesem przekształceń także części Wyspy Ostrów oraz zaplecza tzw. Portu Północnego. Teren ten częściowo jest już poddawany tego typu procesom, a przemiany w zakresie profilu produkcji zakładów stoczniowych oraz planowane przeobrażenia struktur portowych dają podstawę do prognozowania rozszerzenia ww. procesów na pozostałe obszary w ich granicach. Osiami tego założenia będą ul. Nowa Wałowa oraz planowana Trasa Sucharskiego.
- Obszar Letnicy i Nowego Portu w Gdańsku jest już obecnie poddawany procesom daleko idących przemian, których praktycznym wyrazem jest lokalizacja na tym terenie nowego stadionu piłkarskiego, kompleksu targów gdańskich oraz planowanych innych nowych inwestycji. Osiami tego założenia stać się mogą ul. Marynarki Polskiej i ul. Uczniowska, gwarantujące dobry dojazd do całego obszaru.
- Rejon tzw. Międzytorza w Gdyni, w tym obejmujący kompleks tzw. portu wschodniego (zewnętrznego) także jest już przedmiotem kompleksowych działań o charakterze restrukturyzacyjnym. Realizowane są już pierwsze inwestycje, a planuje się podjęcie kolejnych. Osią tego założenia stanie się ul. Nowa Węglowa.
- Rejon dawnej cukrowni w Pruszczu Gdańskim także jest już przygotowany na przyjęcie nowego, ważnego programu, a skala tego obszaru



(porównywalna z całym obecnym śródmieściem miejscowości) pozwala na stwierdzenie, że stać się on może jednym z najważniejszych obszarów rozwojowych południowej części metropolii.

Niezależnie od ww. obszarów kompleksowych przekształceń, w strukturze obszaru metropolitalnego można wyróżnić także wiele terenów możliwej intensyfikacji zagospodarowania. W odróżnieniu od obszarów kompleksowych przekształceń, zdolnych do przyjęcia ważnego nowego programu inwestycyjnego, tereny te mogą być uzupełniane o pojedyncze inwestycje wykorzystujące możliwości terenowe tkwiące w istniejących strukturach. W tej grupie obszarów możemy odnaleźć m.in. cały obszar dolnego tarasu Gdańska i Gdyni, znaczną część Sopotu oraz obszary istniejących śródmieść Rumi i Pruszcza Gdańskiego. W znacznie mniejszym stopniu może to dotyczyć także śródmieścia Tczewa oraz Wejherowa.

2.5. Wnioski do budowy scenariuszy przekształceń obszaru

Na bazie powyższych rozważań można sformułować wiele wniosków do budowy scenariuszy przekształceń obszaru metropolitalnego. Do najważniejszych należą:

- Istniejąca struktura zurbanizowana obszaru metropolitalnego, a w szczególności jej najstarsza część, stać się może obszarem kompleksowych przekształceń i rozwoju, co skutkować może ulokowaniem w ich granicach znaczących porcji nowego programu miejskiego.
- Obecne tendencje obszaru przedmiejskiego metropolii są dość zróżnicowane i pozwalają na określenie wielu wariantów jego dalszego rozwoju, w tym – zależnych od przyjętego modelu inwestowania. Proces ten obecnie postępuje, a jego zobrazowaniem jest rozlewanie się struktur mieszkaniowych nie tylko w rejonie obwodnicy, ale także i w znacznie dalej na zachód położonych fragmentach strefy przedmiejskiej.
- Przekształcenia struktury funkcjonalno–przestrzennej obszaru metropolitalnego są stymulowane przez nowe inwestycje komunikacyjne i infrastrukturalne, pozwalające zarówno na polepszenie obsługi terenów już zainwestowanych, jak i dopiero możliwych do inwestowania. Szczególną rolę w tym zakresie może odegrać tzw. kolej metropolitalna, której realizacja w długim czasie może przyczynić się do restrukturyzacji obszarów przedmiejskich.
- Obszar przedmiejski – wraz z realizacją prowadzonych obecnie inwestycji – zyska znacznie lepsze warunki obsługi komunikacją drogową. Dodat-

kowe inwestycje, jak tzw. obwodnica metropolitalna czy północna, mogą jedynie przyczynić się do dalszego procesu urbanizacji dalekich przedmieść aglomeracji oraz do urbanizacji terenów wiejskich, obecnie wciąż jeszcze zdominowanych przez funkcje związane z rolnictwem.

Jednocześnie możliwe scenariusze bazować mogą na znacznie bardziej rozbudowanej gamie czynników, zależnych m.in. od przyjętej polityki rozwoju obszaru lub jej braku. Przykładem tego typu zróżnicowania mogą być warianty, rozważane m.in. w planie zagospodarowania przestrzennego województwa.

3. Możliwe scenariusze przekształceń struktury funkcjonalno–przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

Na bazie wyników powyższych analiz można sformułować zasadnicze warianty rozwoju w odniesieniu do Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta w kontekście rozwoju jego struktury funkcjonalno–przestrzennej. Scenariusze te mogą bazować na następujących grupach przesłanek:

- możliwy rozwój nowych układów drogowych i komunikacji publicznej;
- dominacja nowych struktur mieszkaniowych o różnym charakterze;
- możliwości przekształceń i rewitalizacji obszarów zdegradowanych;
- stopień kontroli nad procesami przekształceń w obrębie całej aglomeracji.

Na tej bazie sformułowano cztery możliwe scenariusze przekształceń:

- Wariant 1 – dalszy niekontrolowany rozwój zjawiska suburbanizacji.
- Wariant 2 – zatrzymanie procesu suburbanizacji i rozwój struktur o charakterze kompaktowym.
- Wariant 3 – rozwój dualny: intensyfikacja centrum oraz rozwój dalekich przedmieść.
- Wariant 4 – zrównoważony rozwój stref centralnych i przedmiejskich.

Każdy z tych scenariuszy szczegółowo omówiono poniżej. Opisane one także zostały w odniesieniu do założeń przestrzennych, przesłanek niezbędnych do ich urzeczywistnienia się, opisu możliwego stanu wynikowego oraz konsekwencji ich realizacji.

Rzecz jasna, powyższa lista nie wyczerpuje wszystkich możliwych wariantów rozwoju sytuacji. Jak się jednak wydaje, kolejne scenariusze stanowiłyby jedynie mutację zaproponowanych powyżej rozwiązań. Tym samym – biorąc



pod uwagę bardzo duży poziom przybliżenia prognozowanej sytuacji – nie stanowiłyby one propozycji istotnie odbiegającej od zaproponowanych.

3.1. Dalszy niekontrolowany rozwój zjawiska suburbanizacji

Scenariusz zakłada kontynuację obecnie występujących równoległe tendencji: suburbanizacji o niekontrolowanym i fragmentarycznym charakterze oraz cząstkowej, wyrywkowej reurbanizacji, wiążącej się z rewitalizacją i intensyfikacją wybranych przestrzeni miejskich – głównie tzw. dolnego tarasu aglomeracji. W szczególności rozwój nowych struktur przedmiejskich występować będzie na dalekich przedmieściach metropolii, po zachodniej stronie obwodnicy trójmiejskiej.

Realizacja tego scenariusza jest prawdopodobna w warunkach braku ważnej interwencji publicznej w zakresie kontroli procesów urbanizacyjnych, w szczególności na szczeblu lokalnym (w odniesieniu zarówno do miast tworzących rdzeń metropolii, jak i do gmin ościennych). Odnosi się to zarówno do braku kontroli nad urbanizacją przedmieść metropolii, jak i braku istotnych impulsów do kontynuacji i ew. wzmocnienia procesów reurbanizacji jej jądra. Jednocześnie konieczna jest przynajmniej częściowa realizacja nowej infrastruktury komunikacyjnej, szczególnie w odniesieniu do terenów położonych na zachód od obecnej obwodnicy trójmiejskiej. Przesłanką istotną dla realizacji tego scenariusza będzie także spowolnienie procesów restrukturyzacji terenów portowych Gdańska i Gdyni, co wiązać się będzie z kontynuacją obecnego modelu ich wykorzystania.

W konsekwencji realizacji scenariusza obecny tzw. dolny taras aglomeracji ulegnie częściowej restrukturyzacji, co oznaczać będzie m.in. częściową reurbanizację i intensyfikację istniejących struktur. Oznaczać to może realizację wielu nowych inwestycji, o charakterze fragmentarycznym i nie tworzących nowych, ważnych skupisk programu miejskiego. Jednocześnie postępować będzie proces urbanizacji rejonu Kolbudy, Żukowa, okolic Kartuz oraz okolic położonych na zachód od Chwaszczyna, z jednoczesnym dużym stopniem fragmentaryczności nowych struktur. Wiązać się to będzie z realizacją pojedynczych lub niewielkich zespołów nowej zabudowy w tym obszarze, o dość różnorodnym (choć zapewne głównie jednorodnym) charakterze. Lokowały się one będą w zasięgu dojazdu z głównych, obecnie istniejących, elementów układu drogowego. Jednocześnie w zakładanej perspektywie czasu częściowo zostanie zrealizowany planowany obecnie układ drogowy, zapewniający minimalne standardy dojazdu do ww. obszarów. Jednak inwestycje te będą miały



charakter głównie lokalnych usprawnień istniejącej sieci drogowej oraz będą pogłębiać zdecydowaną dominację transportu indywidualnego w dojazdach do pracy i usług. Ewentualna realizacja tzw. obwodnicy zachodniej oznaczać będzie jej wykorzystanie jako osi komunikacyjnej dla nowo powstających dzielnic i zespołów. Nie wytworzą się także ważne nowe centra usług, a raczej wzmocnieniu ulegać będzie sieć obecnie działających centrów zlokalizowanych w ciągu obwodnicy Trójmiasta.

Zidentyfikować można także szereg konsekwencji dla kształtowania systemu transportowego. W wyniku realizacji scenariusza prognozować można wzrastające obciążenie układu komunikacyjnego ruchem samochodów indywidualnych, a zrealizowane inwestycje tylko w niewielkim stopniu przyczynią się do jego udrożnienia. Te usprawnienia dotyczyć będą głównie dojazdów od obszaru centralnego metropolii do ciągu obwodnicy. Natomiast układ położony na zachód od tego ciągu zostanie w dużej mierze zakorkowany wzrastającymi potokami ruchu. Częściowo zrealizowany układ Kolei Metropolitalnej obsługiwać będzie głównie dojazdy z centrum metropolii do lotniska, Osowy i rejonu Centrum Matarnia. Natomiast nie odegra on roli głównego ciągu komunikacyjnego zapewniającego obsługę przedmieść.

Zidentyfikować także można szereg konsekwencji społecznych realizacji scenariusza. W konsekwencji jego realizacji postępować będzie proces segregacji społecznej, w tym wyprowadzanie się ludzi młodszych i reprezentujących klasę średnią na obszary dalekich przedmieść. Jednocześnie w niewielkim stopniu będzie postępować proces koncentracji ww. grup społecznych w obszarach centralnych aglomeracji – dotyczyć to będzie jednak głównie miejsc szczególnie atrakcyjnych, w tym – widokowo, krajobrazowo oraz ze względu na sąsiedztwo specyficznych usług. Natomiast bliskie przedmieścia metropolii (rejon obecnej obwodnicy) zostanie zdominowany przez warstwy biedniejsze, spodziewać się także należy rozwoju rozmaitych patologii społecznych w tych obszarach. Dalszą degradację przeżywać będą także tzw. wielkie dzielnice mieszkaniowe oraz niektóre inne dzielnice, w tym – już obecnie dotknięte problemami społecznymi.

Istotne mogą być także konsekwencje dla gospodarki. Zasadniczą konsekwencją ekonomiczną realizacji scenariusza jest znaczny wzrost kosztów utrzymania infrastruktury komunalnej oraz odpływ podatników (w szczególności bogatych) do gmin ościennych. Oznaczać to może duże kłopoty finansowe zarówno dla miast tworzących jądro aglomeracji, jak i dla gmin ościennych. Jednocześnie wartość nieruchomości w obrębie metropolii będzie



utrzymywać się na niewiele zmienionym poziomie, a w niektórych obszarach może ulec wręcz obniżeniu.

Na koniec wreszcie podkreślić należy skutki realizacji scenariusza dla metropolii jako całości. Założyć tu można iż w konsekwencji realizacji scenariusza pozycja konkurencyjna metropolii – w szczególności w kontekście możliwości rozwoju nowych funkcji o charakterze ponadlokalnym, wymagająca dużej atrakcyjności środowiska zamieszkania oraz zgrupowania instytucji otoczenia biznesu – nie będzie się istotnie zwiększać, a wręcz może ulec obniżeniu. Dotyczyć to też może turystyki, w tym – kongresowej i biznesowej. Pofragmentowana i powoli przekształcająca się przestrzeń metropolii nie stanowić będzie istotnego magnesu dla nowych firm, klasy metropolitalnej i innych zainteresowanych wysoką jakością życia grup społecznych.

3.2. Zatrzymanie procesu suburbanizacji i rozwój struktur o charakterze kompaktowym

W ramach scenariusza przewiduje się zatrzymanie procesu niekontrolowanej suburbanizacji i uporządkowanie procesów rozwojowych. Tym samym koncentrować się one będą w obszarach istniejących struktur miejskich oraz w ramach uporządkowanych struktur przedmiejskich, stanowiących dopełnienie istniejących obecnie terenów ekspansji mieszkalnictwa. Jednocześnie wykształcone zostaną nowe powiązania drogowe o charakterze tranzytowym, omijające struktury zurbanizowane metropolii trójmiejskiej.

Realizacja scenariusza wymaga podjęcia przez wszystkie zainteresowane samorządy (zarówno szczebla lokalnego, jak i regionalnego) skoordynowanych i zdecydowanych działań, mających na celu zbudowanie wspólnej dla metropolii polityki przestrzennej oraz partnerstwa na rzecz rozwoju – które zakładać będzie redystrybucję w skali całego obszaru metropolitalnego dochodów płynących z realizacji skoncentrowanego zainwestowania na terenach centralnych. Jednocześnie realizacja scenariusza wymaga podjęcia przez kluczowe miasta tworzące metropolię zdecydowanych działań na rzecz odnowy obszarów zdegradowanych, w tym – restrukturyzacji dzielnic portowo-przemysłowych oraz innych terenów możliwych przekształceń. Koniecznym uzupełnieniem tych działań stać się powinna wybiórcza realizacja kluczowych elementów układu drogowego i infrastruktury transportu zbiorowego, zapewniającego przede wszystkim dogodne warunki poruszania się wewnątrz granic obszaru zurbanizowanego.



W rezultacie podjęcia opisanych powyżej działań powstaje struktura obszaru metropolitalnego o charakterze kompaktowym, w zdecydowanej większości skupiona na obszarach już zajętych na cele miejskie. Oznacza to koncentrację zagospodarowania na zachód od obwodnicy trójmiejskiej oraz znaczną intensyfikację zainwestowania tzw. dolnego tarasu aglomeracji. Jednocześnie struktury te są dobrze obsłużone układami komunikacji publicznej oraz zrealizowanymi kluczowymi elementami układu drogowego. Możliwa do realizacji obwodnica zachodnia aglomeracji ma w tym układzie charakter tranzytowy i przejmuje rolę układu wyprowadzającego ruch poza obszar Trójmiasta. Jednocześnie znacznym przekształceniom ulegają struktury portowo–przemysłowe: następuje ich specjalizacja oraz dostosowanie do nowych potrzeb, co wiąże się z ekspansją na nowe tereny (w tym – realizacja nowych struktur na nadsypanych pirsach w głębi Zatoki Gdańskiej).

Realizacja scenariusza wiązać się będzie przede wszystkim z koniecznością powstania kompletu powiązań komunikacyjnych w strefie wewnątrz-aglomeracyjnej, a więc po wschodniej stronie obwodnicy trójmiejskiej. Jednocześnie możliwe jest powstanie wybranych powiązań komunikacyjnych o charakterze tranzytowym, w tym tzw. obwodnicy metropolitalnej oraz trasy kaszubskiej. Wymuszone to zostanie znacznym zintensyfikowaniem ruchu w obrębie istniejącego układu oraz dociążenia obwodnicy trójmiejskiej ruchem aglomeracyjnym. W ramach tego scenariusza powstanie kolei metropolitalnej spowoduje ograniczenie konieczności znacznej rozbudowy układu drogowego o charakterze regionalnym, z jednoczesnym wykorzystaniem tej linii na potrzeby obsługi dużej części ruchu pasażerskiego w obrębie metropolii.

W odniesieniu do kwestii społecznych realizacja scenariusza skutkować będzie większym stopniem integracji społecznej w obrębie metropolii, co zostanie wymuszone przez bliskie sąsiedztwo miejsc zamieszkania odmiennych grup społecznych i wymuszonym korzystaniem przez nie z tej samej infrastruktury o różnorodnym charakterze, w tym – usług. Jednocześnie znacznie bardziej powszechnymi staną się różnorodne konflikty społeczne wynikające z procesów intensyfikacji zagospodarowania, w tym – dotyczące niechęci do zagospodarowania nieruchomości obecnie odłogowanych. Jednocześnie w dużym stopniu istnieć będzie możliwość pełnego wykorzystania infrastruktury społecznej, bez konieczności pilnej realizacji jej nowych elementów.

Najważniejszym elementem wiążącym się z realizacją scenariusza stanie się jednak silna polaryzacja w odniesieniu do struktury dochodów między miastami i gminami położonymi w centrum metropolii oraz na jej peryferiach. Oznaczać to może narastanie konfliktów, jeśli nie zostanie zbilansowane przez



mechanizm redystrybucji dochodów w skali metropolitalnej. Jednocześnie następować będzie naturalny proces znacznego wzrostu wartości nieruchomości położonych w obszarze centralnym metropolii oraz relatywna stagnacja w odniesieniu do lokalizacji obrzeżnych.

Podsumowując, w konsekwencji realizacji scenariusza istnieje szansa na wykreowanie interesującego ze względu na zainteresowania środowiska biznesowego oraz klasy kreatywnej obszaru metropolitalnego, oferujących dużą dostępność do wysokiej jakości przestrzeni powiązanej z dużą intensywnością życia. Tym samym znacznie zwiększa się szansa na wzmocnienie konkurencyjnej pozycji metropolii, zarówno w odniesieniu do północnej Polski (a także całego kraju), jak i regionu południowego Bałtyku.

3.3. Rozwój dualny – intensyfikacja centrum oraz rozwój dalekich przedmieść

Scenariusz zakłada zatrzymanie procesu suburbanizacji bezpośrednich przedmieść aglomeracji z jednoczesnym stymulowaniem intensyfikacji zagospodarowania dalekiego przedpola aglomeracji oraz wykreowaniem nowych biegunów wzrostu w regionie – wykorzystujących istniejące ośrodki miejskie. W szczególności dotyczy to Lęborka, Kartuz, Kościerzyny, Skarszew, Starogardu Gdańskiego oraz Tczewa. Miasta te stać się mogą alternatywnymi dla centrum metropolii ośrodkami wzrostu, wzorowanych na koncepcie *miast satelitarnych*. Jednocześnie pomiędzy nimi wykreowane zostaną pasma rozwojowe, obejmujące kompleksy zainwestowania o zdecydowanie rezydencjalnym charakterze. W ramach tego scenariusza konieczna jest realizacja nowych, ważnych układów komunikacyjnych, zapewniających możliwość obsługi planowanych koncentracji mieszkalnictwa (w tym tzw. obwodnicy metropolitalnej) oraz znaczne usprawnienia w dziedzinie powiązania komunikacyjnego ośrodków dziś pozostających poza strukturą metropolii. Dokonać się to może w drodze usprawnienia istniejącego układu o charakterze regionalnym lub też związane będzie z budową trzeciej obwodnicy metropolitalnej, łączącej Lębork, Kościerzynę, Starogard Gdański i Tczew.

Realizacja scenariusza będzie możliwa z uwzględnieniem trzech zasadniczych działań:

- znacznego ograniczenia rozwoju strefy podmiejskiej aglomeracji wraz z wykreowaniem polityki intensyfikacji jej obecnego jądra oraz skoncentrowaniem nowych terenów mieszkalnictwa pozamiejskiego w ściśle



wyznaczonych strefach związanych z Kartuzami, Żukowem, Kolbudami i Chwaszczynem;

- wykreowania polityki rozwoju przestrzennego i gospodarczego ośrodków regionalnych, co wiązać się powinno z realizacją nowych miejsc pracy w granicach głównych miast położonych w odległości 60-80 km od obecnego Trójmiasta;
- wykreowania znacznie lepszych niż obecnie powiązań komunikacyjnych między ww. ośrodkami regionalnymi a obecnym obszarem metropolitalnym, umożliwiające powiązanie wszystkich tych ośrodków w sprawie funkcjonujący organizm.

Jednocześnie realizacja tego scenariusza wymagać będzie wprowadzenia polityki równoważenia kosztów rezygnacji z rozwoju przestrzennego gmin wiejskich, tracących na realizacji założonej koncepcji.

W konsekwencji realizacji scenariusza nastąpić może decentralizacja struktury funkcjonalno–przestrzennej aglomeracji, przy czym wykreowane zostaną trzy zasadnicze koncentracje funkcji miejskich:

- ściśle jądro aglomeracji, obejmujące obszary na wschód od obwodnicy trójmiejskiej;
- ograniczone do wybranych obszarów, powiązanych z podmiejskimi ośrodkami wzrostu (Kartuzy, Żukowo, Kolbudy, Chwaszczyno) koncentracje nowego mieszkalnictwa o charakterze pozamiejskim;
- nowe miasta satelitarne metropolii, powiązane ze sobą pasmami rozwoju, rozwijające się na historycznie wykształconych ośrodkach: Lębork, Kościerzyna, Skarszewy, Starogard Gdański, Tezew.

Elementy te powiązane zostaną siecią komunikacji indywidualnej i zbiorowej, obejmującej zarówno rozbudowaną w skali regionalnej sieć kolei metropolitalnej, jak i przez system dwóch lub trzech obwodnic metropolitalnych. Niezależnie od ekspansji funkcji mieszkaniowych, restrukturyzacji poddane zostaną tereny portowo–przemysłowe aglomeracji, z prawdopodobnym przeniesieniem znacznej większości tego typu aktywności na obszary nowo realizowanych terminali głębokowodnych i związanych z nimi zapleczy logistycznych.

Istotne są przy tym konsekwencje dla systemu transportowego. W konsekwencji realizacji scenariusza konieczne będzie znaczne rozbudowanie obecnej sieci drogowej i kolejowej, zapewniającej dogodne warunki przemieszczania się między elementami zdecentralizowanej struktury przestrzennej metropolii. Co istotne, większość z tych powiązań będzie miało charakter



tranzytowy wobec obszarów między wykreowanymi biegunami wzrostu, co skutkować będzie brakiem istotnych impulsów rozwoju dla tych terenów.

Interesujące są także możliwe konsekwencje społeczne realizacji scenariusza. Wraz z realizacją założonych przekształceń istnieje szansa na wykreowanie silnych społeczności lokalnych nowych miast satelitarnych, budowanych na silnych tradycjach lokalnych i tożsamości miejsca.

Przyjąć także trzeba iż realizacja scenariusza wiązać się będzie ze znacznymi wydatkami na rozwój ośrodków regionalnych oraz rozbudowę powiązań infrastrukturalnych pomiędzy nimi. Znaczne wydatki wiązać się będą także z polityką redystrybucji efektów ekonomicznych rozwoju na obszary gmin wiejskich. Jednocześnie wykreowanie nowych biegunów wzrostu pozwoli na znaczne wzmocnienie ekonomii regionu i przełamanie monopolistycznej pozycji Trójmiasta na polu rozwoju nowoczesnego przemysłu i związanych z tym korzyści.

W konsekwencji realizacji scenariusza nastąpić może strukturalne wzmocnienie ekonomiczne i społeczne regionu jako całości, jednak kosztem znacznego wzrostu samego jądra metropolii. Oznaczać to może zaprzepaszczenie szansy na rozwój Trójmiasta jako ważnej metropolii bałtyckiej, z jednoczesnym utrzymaniem silnej pozycji (a nawet jej wzmocnieniem) przez cały region.

3.4. Zrównoważony rozwój stref centralnych i przedmiejskich

Scenariusz zakłada równoległe procesy intensyfikacji zagospodarowania jądra obszaru metropolitalnego oraz koncentrację nowego zainwestowania wzdłuż pasm rozwojowych związanych z istniejącymi korytarzami transportowymi oraz pozaaglomeracyjnymi ośrodkami wzrostu. Oznaczać to będzie wzmocnienie pozycji Kolbud, Żukowa i Kartuz oraz rozwinięcie wzdłuż tras komunikacji kołowej i kolejowej prowadzących do nich nowych pasm rozwojowych, związanych ze skoncentrowaną zabudową mieszkaniową, usługową i ew. strefami logistycznymi. Rozwój ten wpisywać się będzie w planowaną sieć powiązań komunikacyjnych obszaru metropolitalnego, w szczególności – układ obwodnicy metropolitalnej i kolei metropolitalnej.

Realizacja scenariusza możliwa będzie z zaistnieniem zrównoważonej polityki rozwoju regionalnego, promującej zarówno intensyfikację struktur jądra metropolii, jak i koncentrowanie nowego zainwestowania wzdłuż wybranych ciągów infrastruktury komunikacyjnej. Polityka ta powinna być zrównoważona mechanizmami powstrzymującymi niekontrolowany rozwój w pozo-



stałych obszarach potencjalnej ekspansji struktur mieszkaniowych. Konieczne jest działanie wieloaspektowe: na szczeblu jądra metropolii, gmin tworzących wybrane pasma rozwojowe oraz pozostałych obszarów aglomeracji.

W konsekwencji realizacji scenariusza powstanie struktura o dużym stopniu zwartości, koncentrująca się wzdłuż wybranych, znacznie usprawnionych ciągów komunikacyjnych, z dominującym wykorzystaniem komunikacji publicznej. Jednocześnie zwornikami tej struktury staną się przeżywające także istotne procesy przekształceń i intensyfikacji miejscowości podmiejskie (jak Kolbudy, Żukowo, Kartuzy, Chwaszczyno). Ich struktura przypominać będzie znacznie kompaktowe w swym charakterze miasta satelitarne, nie będące jednak ważnymi, samodzielnymi ośrodkami wzrostu. Raczej staną się one regionalnymi centrami usług i swoistymi „terminalami końcowymi” ciągów komunikacyjnych metropolii. Realizacja scenariusza wiązać się także będzie ze znacznym ograniczeniem procesu rozwoju nowego zainwestowania na pozostałych terenach otoczenia aglomeracji.

Realizacja scenariusza wymagać będzie znacznego usprawnienia wybranych ciągów komunikacji drogowej i kolejowej, a także realizację zupełnie nowych elementów tego systemu zgodnie z przyjętym układem przestrzennym. Jednocześnie ograniczona zostanie realizacja innych powiązań infrastrukturalnych, w tym zapewniających komunikację z pozostałymi głównymi ośrodkami regionu.

W odniesieniu do kwestii społecznych konsekwencją realizacji scenariusza będzie wzmocnienie jednorodności struktury społecznej metropolii, a mieszkańcy przedmieść uzyskają status pełnoprawnych jej obywateli. Ograniczony może zostać także proces alienacji społecznej poszczególnych grup społecznych oraz negatywne konsekwencje gentryfikacji i gettoizacji.

Skutki ekonomiczne realizacji scenariusza obejmować będą duże zyski związane z efektem koncentracji nowych miejsc zamieszkania i pracy, w tym płynące ze znacznie lepszego wykorzystania przestrzeni jądra obecnej metropolii. Natomiast istotne nakłady będzie należało ponieść na realizację wysokiej klasy infrastruktury komunikacyjnej, obsługującej ww. struktury, a także na realizację ewentualnej polityki równoważenia efektu koncentracji wzrostu w odniesieniu do pozostałych terenów gmin ościennych.

Realizacja scenariusza doprowadzić może do wzmocnienia konkurencyjnej pozycji metropolii zarówno w kontekście regionalnym i krajowym, jak i międzynarodowym. Odnosi się to zarówno do stworzenia wysokiej jakości środowiska miejskiego w obrębie jądra obecnej metropolii (w tym – koncentracji atrakcyjnego programu miejskiego oraz interesujących przestrzeni



miejskich), jak i pasm rozwojowych o wysokim stopniu uporządkowania przestrzeni. Jednocześnie rozwój ten pozwoli na wykreowanie jednej marki, jaką stać się może metropolia na forum międzynarodowym.

Wnioski końcowe

Przedstawione w opracowaniu przesłanki pozwalają spekulować co do różnych scenariuszy przekształceń struktury funkcjonalno–przestrzennej metropolii trójmiejskiej w perspektywie najbliższych 20 lat. Realizacja tych scenariuszy uzależniona jest jednak od wielu czynników, w tym obejmujących zarówno realizację kosztownej infrastruktury, jak i podjęcia trudnych do realizacji decyzji politycznych na szczeblu lokalnym i regionalnym. Na możliwość realizacji scenariuszy nie bez wpływu będzie miała także sytuacja gospodarcza regionu oraz całego kraju. Założyć przy tym można, że w przypadku szybkiego wzrostu gospodarczego regionu większe szanse na realizację może mieć wariant 4 oraz ew. wariant 3 – co jednak wymagać będzie bardziej skoordynowanej polityki regionalnej. Natomiast w przypadku spowolnienia gospodarczego regionu najprawdopodobniej realizowany będzie wariant 1, ew. wariant 2 – co jednak warunkowane będzie znacznym wzrostem uciążliwości wiążących się z zamieszkaniem w strefie przedmiejskiej.

Jak jednak pokazują przedstawione warianty, zaniechanie podejmowania ww. trudnych i kosztownych działań prowadzić może do efektów skrajnie niekorzystnych ze względu na pozycję metropolii na forum krajowym i międzynarodowym, co – wobec pewnej marginalizacji regionu pomorskiego na mapie powiązań gospodarczych i społecznych kraju – może prowadzić do zaprzepaszczenia ciągle istniejących szans rozwojowych.

Przedstawione scenariusze nie obejmują szczegółowej prognozy przestrzennej oraz wyliczeń o charakterze ekonomicznym. Pozwalają jednak na wstępne oszacowanie wysiłku finansowego i organizacyjnego, wiążącego się z ich realizacją. Wskazane jest, aby przed podejmowaniem dalszych decyzji w tym względzie przeprowadzić nieco bardziej pogłębione analizy tych zagadnień, w tym – na podstawie szczegółowej analizy obecnej polityki planistycznej na szczeblu poszczególnych gmin oraz ich tendencji rozwojowych. Dopiero sięgnięcie po szczegółowe informacje pochodzące od samorządów pozwolą na określenie realności poszczególnych scenariuszy.



Literatura

- Frieden B. J., Sagalyn L. B., 1992, *Downtown, Inc. How America Rebuilds Cities*. The MIT Press, Cambridge MA.
- Gzell S., 2003, *Kazimierza Wejcherta teoria elementów kompozycji urbanistycznej*. Urbanistyka, Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe, Rok VII, Akapit-DTP, Warszawa.
- Hajer M., Reijndorp A., 2001, *In Search of New Public Domain*. NAI Publishers. Rotterdam.
- Harańczyk A., 1998, *Miasta Polski w procesie globalizacji gospodarki*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Jałowiecki B., Szczepański M. S., 2002, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Kesteloot Ch., 2000, *Brussels: Post-Fordist Polarization in a Fordist Spatial Canvas*, [w:] *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, P. Marcuse, R. van Kempen (red.). Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Majer A., 1999, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*. Studia KPZK PAN, t. CVII, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Markowski T., Stasiak A., 2003, *Polska przestrzeń wobec integracji z Unią Europejską*. „Urbanista”, nr 10, Wyd. „Urbanista” sp. z o.o., Warszawa.
- Sassen S., 2001, *The Global City*. Princeton University Press, Princeton & Oxford.
- Węclawowicz G., 2002, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.

