

Dezintegracja przestrzenna w rozwoju obszaru metropolii trójmiejskiej

Wprowadzenie

Rozwój przestrzeni miejskich, szczególnie dużych aglomeracji i metropolii, odbywa się w polskich realiach kosztem ich przyrodniczego i rolniczego otoczenia, doprowadzając do powstawania struktur o substandardowych warunkach funkcjonalnych. Problem powstawania przestrzeni suburbanizacyjnych nie jest wyłącznym efektem niedostatków ekonomicznych, lecz w dużej mierze zależy od braku elastycznego reagowania decydentów i środowisk odpowiedzialnych za rozwój przestrzenny na zmieniające się warunki techniczno-gospodarcze i oczekiwania społeczne.

Celem autora jest zwrócenie uwagi na stosowane dotychczas centryczno-integracyjne podejście do rozwoju przestrzennego wielkich aglomeracji miejskich i próba wskazania alternatywnego kierunku rozwoju, prowadzącego do uzyskania oczekiwanych efektów tworzenia miasta zrównoważonego, zgodnie z duchem Komunikatu Komisji Wspólnot Europejskich z 2004 r. „W stronę strategii tematycznej w zakresie środowiska miejskiego” (2004).

Artykuł stanowi próbę identyfikacji procesów dezintegracji przestrzennej dużego obszaru metropolitalnego (na przykładzie metropolii trójmiejskiej) i prezentuje rozważania nad nową wizją warunków jego kształtowania, w sposób odmienny od dotychczas zwyczajowo przyjmowanego paradygmatu rozwoju przestrzeni miasta. W miastach nie brakuje dziś śmiałych konstrukcji architektonicznych, niezwykłych kształtów, ani przytłaczających wielkością brył, ale brakuje wizjonerskiego podejścia do całości przestrzeni – technicznej i publicznej. Urbaniści boją się wyjść poza formułowane przez ostatnie 40 lat paradygmaty rozwoju, oparte na integracji przestrzennej, intensyfikacji zainwestowania, przypisywaniu wiodącej roli centrum (city) i ekonomicznego uzasadnienia inwestycji. Jednocześnie powszechnie podejmują krytykę niekontrolowanego rozprzestrzeniania się (rozlewania) urbanizacji – przy jednoczesnym braku skutecznych rozwiązań i działań przeciwdziałających temu zjawisku. Otoczenie rozwijającego się Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (zwanego dalej TOM) jest tego dobrym przykładem.

Rozwój metropolii trójmiejskiej

Bezpośrednie otoczenie Gdańska, Sopotu i Gdyni posiada niezwykle walory przyrodnicze i krajobrazowe. Następuje tu styk czterech wyraźnie różniących się typów środowiska – krawędzi wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego, mierzejowego

typu wybrzeża morskiego, równinnego (deltowego) pobraża przymorskiego oraz aluwialnych den dolinnych. Specyfika tych obszarów i trudności, jakie stwarzały w przeszłości dla zainwestowania (szczególnie silnie nachylona i porożcinana erozyjnie strefa krawędziowa pojezierza, plaże i wydmy nadmorskie oraz podmokłe aluwialne dna dolin) sprawiły, że do dnia dzisiejszego, mimo 1000-letniej, miejskiej historii Gdańska, 750-letniej Sopotu i ponad 100-letniej Gdyni, znaczne obszary tych miast nie zostały zainwestowane technicznie, zachowując swój półnaturalny charakter. Jednocześnie sąsiadujące obszary Żuław Wiślanych i Pojezierza Kaszubskiego wciąż objęte są rolniczym użytkowaniem, które sukcesywnie zastępowane jest terenami zabudowanymi „rozlewającej” się metropolii. Warunki te sprawiły, że proporcje i wielkości powierzchni użytkowania gruntów są dość specyficzne, jak na wielką metropolię. W jej granicach administracyjnych 32% powierzchni stanowią obszary leśne, 32% użytki rolne, 32% obszary zabudowane, 2% wody powierzchniowe i 2% pozostałe formy użytkowania, a tereny zabudowane silnie nawiązują do fizjograficznych uwarunkowań ich rozwoju.

Trójmiejski Obszar Metropolitalny, rozwinął się w oparciu o trzy wspomniane ośrodki miejskie – Gdańsk, Sopot i Gdynię. Jeszcze w latach 70. XX wieku czytelne było ich przestrzenne rozdzielanie, z użytkowanymi rolniczo terenami na granicach miast. Bardziej zauważalne było również oddzielenie użytkami rolnymi lub nieużytkami pozostałych miast otaczających Trójmiasto (m.in. Pruszcz Gdański, Rumia, Reda i Wejherowo). Samo Trójmiasto rozwinęło się w wąskim pasie równin przymorskich, położonych pomiędzy brzegiem morza, a porośniętą lasem krawędzią wysoczyzny morenowej. Szybki rozwój miast spowodował w ostatnich 40 latach wyraźną ekspansję urbanistyczną wszystkich ośrodków miejskich, których rozwój, związany z kreowaniem w latach powojennych silnej pozycji ośrodków portowych i stoczniowych, spowodował znaczne zwiększenie liczby mieszkańców, rozwój sieci komunikacyjnej i masowego budownictwa mieszkaniowego oraz skupienie licznych przedsiębiorstw związanych z silną pozycją gospodarczą miast. Pojęcie obszaru metropolitalnego w odniesieniu do szerokiego otoczenia Trójmiasta funkcjonuje zaledwie od kilku lat. Jednak rozwój tej metropolii następuje od lat kilkudziesięciu, a od co najmniej 10 lat zatarty się czytelne wcześniej granice pomiędzy poszczególnymi miastami. Proces tego rozwoju przez długi czas zdawał się być ukierunkowany na integrację przestrzeni miejskiej. W rzeczywistości jednak, są to przenikające się procesy integracji i dezintegracji różnych jej składowych – przyrodniczych, technicznych i społecznych. Najsilniej następuje dezintegracja przestrzeni przyrodniczej, której ciągłość i trwałość ulegają zniszczeniu w miarę rozwoju zainwestowania technicznego. Wynika to z faktu, że w naszym kraju wciąż najniższe koszty ekonomiczne ponosi się przy zajmowaniu przestrzeni przyrodniczej, zaś koszty społeczne i środowiskowe są pomijane w rachunku ekonomicznym inwestycji.

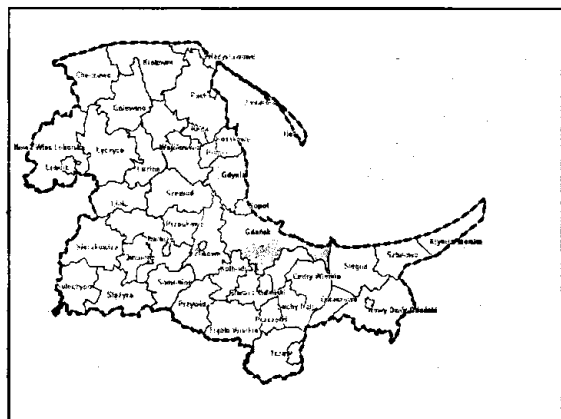
Walory przyrodnicze metropolii trójmiejskiej są wyjątkowe. Wcześniej też dostrzeżono potrzebę ich ochrony. Już w 1936 roku powstał tu jeden z pierwszych w Polsce rezerwatów przyrody na Kępie Redłowskiej. W latach 50. i 80. utworzono jeszcze szereg rezerwatów w bezpośrednim sąsiedztwie rozrastających się miast, a lasy otaczające trójmiasto, mimo prowadzenia w nich gospodarki leśnej, zostały zachowane i w 1979 roku objęte ochroną w postaci Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Działania te nie zdołały jednak zabezpieczyć elementów i walorów przestrzeni przyrodniczej, która pod

presją inwestycji związanych z rozwojem metropolii i suburbanizacją jej otoczenia, ulega stopniowemu ograniczeniu, zniszczeniu i dezorganizacji struktur i powiązań ekologicznych. Podobnym procesom ulegają inne elementy kształtujące tkankę miejską, a rozlewająca się na sąsiadujące gminy wiejskie metropolia, zaczyna cechować się narastającymi problemami społecznymi, ekonomicznymi i funkcjonalno-technicznymi. Zachodzące tu procesy suburbanizacji są typowe dla wszystkich dużych polskich metropolii i uwarunkowane szeregiem przyczyn – ekonomicznych, ekologicznych i społecznych.

Trójmiejski Obszar Metropolitalny i jego infrastruktura

Zasięg obszaru metropolitalnego nie jest obecnie jednoznacznie określony, ani umocowany prawnie. Metropolia wskazana została w zaktualizowanym Projekcie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju wśród 9 obszarów metropolitalnych w Polsce (Zaktualizowana Koncepcja..., 2005). Wyznaczono je biorąc pod uwagę kryterium liczby ludności oraz poziomu i dynamiki rozwoju terenów przylegających do miasta rdzeniowego. Według Koncepcji, Trójmiejski Obszar Metropolitalny, wyznaczony po granicach gmin, obejmuje poza Trójmiastem wszystkie gminy powiatu puckiego oraz położone w sąsiedztwie centrum metropolii gminy powiatów: wejherowskiego, kartuskiego, gdańskiego i nowodworskiego, a także miasta Tczew i Starogard Gdański wraz z gminami wiejskimi je otaczającymi. Koncepcja zaznacza jednak, że wyznaczonych zarysów obszarów metropolitalnych nie należy traktować jako ostatecznej delimitacji, ze względu na ograniczone kryteria, którymi się posłużono przy ich określaniu.

W pracach studialnych prowadzonych w województwie pomorskim, określając zasięg metropolii oparto się na badaniu relacji funkcjonalnych pomiędzy jednostkami osadniczymi. Tak wyznaczony zasięg stanowi obecnie podstawę analiz dla potrzeb planu zagospodarowania przestrzennego województwa i metropolii. Znalazło się w nim 48 miast i gmin (ryc. 1), w tym 30 stanowiących tzw. obszar centralny – o pow. ponad 3100 km² i liczbie mieszkańców ponad 1,15 mln (Pietruszewski 2003). Centrum tego obszaru stanowi aglomeracja trójmiejska, do której zalicza się zazwyczaj zespół miast: Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia, Sopot, Gdańsk i Pruszcz Gdański. Cechy całego

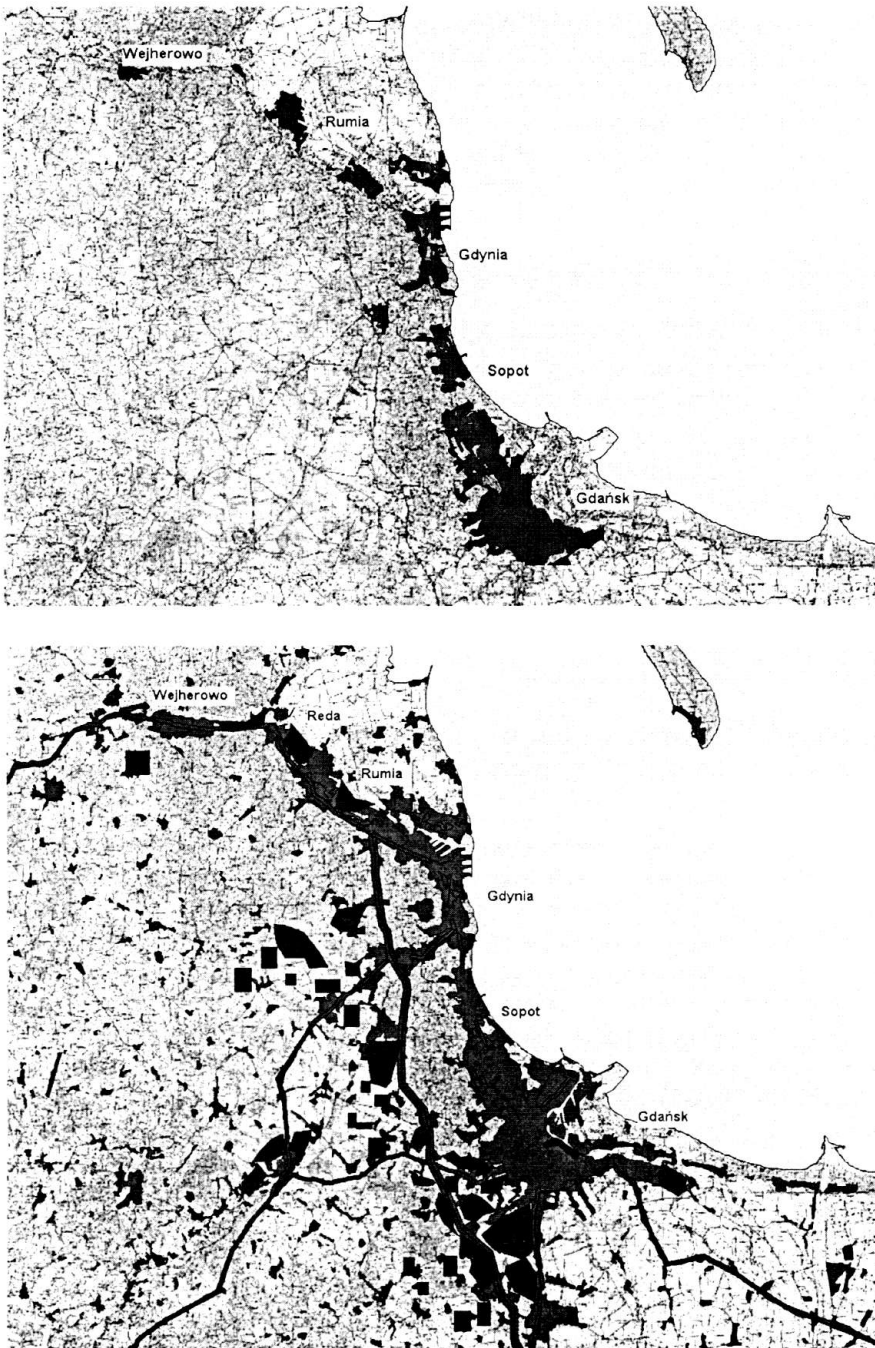


Ryc. 1. Zasięg Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego
Fig. 1. Range of the Tricity Metropolitan Area

obszaru metropolitalnego określają m.in. wielkości: 973 tys. ludności miejskiej, ponad 2000 km długości dróg oraz 17,5 tys. ha powierzchni terenów zabudowanych.

Rozwój metropolii trójmiejskiej, podobnie jak każdej innej, uzależniony jest m.in. od warunków przyrodniczych i możliwości ich wykorzystania. W kontekście przestrzennym oznacza to możliwości adaptowania przestrzeni przyrodniczej na cele rozwoju infrastruktury technicznej miast. Ochrona przyrody okazuje się słaba wobec presji inwestycyjnej i potrzeb rozwoju gospodarczego. Od lat, poszczególne fragmenty i otoczenie obszarów chronionych, w szczególności Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, podlegają zagospodarowaniu dla potrzeb komunikacyjnych, komunalnych, handlowych i mieszkaniowych. Ograniczenia fizjograficzne, uniemożliwiające swobodny rozwój zainwestowania na krawędzi pojezierza, powodują rozlewanie się zabudowy i infrastruktury technicznej na wysoczyznę morenową. Kształtowana jest w ten sposób dezintegracja przestrzenna metropolii, wymuszająca z kolei działania integracyjne w sferze infrastrukturalnej, ingerujące w obszary chronione lub dotychczas nie zagospodarowane.

Do początku lat 70. proces przestrzennego rozwoju aglomeracji nie wykraczał znacząco poza przybrzeżny pas terenów, domykający się na zalesionej krawędzi wysoczyzny morenowej (ryc. 2). Powyżej zlokalizowane były tylko wsie, o głównej funkcji rolniczej, niekiedy zlokalizowane tak blisko centrum, że stawały się satelitarnymi dzielnicami miast (m.in. Chylonia, Brodwin, Piecki, Migowo). Przez tereny leśne prowadziły do nich i na obszar Pojezierza Kaszubskiego, wąskie, polne lub utwardzone drogi, które z czasem przekształciły się – i współcześnie nadal przekształcają – w wewnętrznie miejskie ciągi komunikacyjne, o znacznej przepustowości (np. 4-pasmowe) i ogromnym natężeniu ruchu samochodowego. Przestrzenie pomiędzy miastami rozdzielały wolne grunty o funkcjach rolniczych, z typową, rozproszoną zabudową podmiejską. Trudności komunikacyjne wzdłuż głównej osi metropolii – pomiędzy miastami: Pruszcz Gdański, Gdańsk, Sopot, Gdynia, Reda, Rumia, Wejherowo – zdecydowały, że już na początku lat 70. rozpoczęto budowę tzw. obwodnicy trójmiasta. Zapoczątkowała ona okres przemian przestrzennych i intensywnej antropopresji, przecinając z północy na południe kompleksy leśne otaczające Trójmiasto. Obwodnica otworzyła dostęp komunikacyjny do zaplecza aglomeracji na krańcu wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego i stała się następnie głównym motorem rozwoju terenów położonych powyżej krawędzi wysoczyzny morenowej, które dziś stanowią jedną z najszybciej zabudowywanych przestrzeni w granicach administracyjnych miast metropolii. Jednocześnie intensyfikacji uległo zagospodarowanie infrastrukturą miejską i budowa osiedli mieszkaniowych w enklawach śródleśnych i dawnych pobliskich wsiach. Stopniowo zabudowa miejska zaczęła nie tylko przybliżać się do granic lasów, ale wręcz wkraczać na ich obszar. Okres po 1995 roku to dopuszczenie do intensywnej zabudowy całego bezpośredniego otoczenia obwodnicy, głównie wielkokabaturowymi obiektami handlowymi, placami składowymi i parkingami firm handlowych (ryc. 3). Dawna przestrzeń rolno-leśna została zamieniona w intensywnie zagospodarowaną przestrzeń miejską, rozcinającą już niemal całkowicie naturalne powiązania przyrodnicze Pojezierza Kaszubskiego z jego skłómem i strefą nadmorską. Trwający do końca lat 80. proces przestrzennej integracji aglomeracji, zaczął funkcjonować równoległe z procesami suburbanizacji i dezintegracji przestrzennej. Znaczne zwiększenie powierzchni terenów



Ryc. 2. Rozlewanie się terenów zabudowanych w sąsiedztwie centrum metropolii – pomiędzy końcem lat 70. a 2005 rokiem

Fig. 2. Urban sprawl in metropolitan area at the end of 70th till 2005



Ryc. 3. Dawne obszary rolno-leśne na krawędzi wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego zastąpione pod koniec lat 90. wielkopowierzchniowymi i wielkokubaturowymi obiektami handlowymi w sąsiedztwie obwodnicy trójmiasta

Fig. 3. Oldest rural and forest area on the Kaszuby Lakeland at the end 90th had been changed into big scale trade centers in neighborhood of baypass of Tricity

zabudowanych na skłonie wysoczyzny morenowej w wyraźny sposób odbiło się na warunkach krążenia wód w strefie krawędziowej wysoczyzny, powodując przyśpieszony spływ wód opadowych i lokalne okresowe podtopienia w dolnych odcinkach cieków spływających z obszaru wysoczyzny do centrów miast. Dodatkowo w granicach parku krajobrazowego i jego otuliny, na wcześniejszych śródleśnych enklawach, zlokalizowano wiele drobnych obiektów budowlanych (mieszaniowych lub usługowych) oraz – po formalnym wyłączeniu z parku – składowisko odpadów dla Gdyni w Łężycach. Nadal projektowane są dalsze inwestycje, zarówno w sferze budownictwa – głównie mieszkaniowego i usługowego, jak i w sferze komunikacyjnej. Poza trwającą budową (przez lasy TPK) ciągu komunikacyjnego o dużej przepustowości, stanowiącej przedłużenie Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, projektowana jest obecnie tzw. obwodnica Lęborska, której część przechodzić może przez obszar parku, zagrażając wycinką kolejnych fragmentów lasów w jego północnej części. Lasy TPK stanowią istotną „przeszkodę” w tworzeniu nowych rozwiązań komunikacyjnych i wyraźnej poprawie warunków połączenia ciągu komunikacyjnego na granicy Sopotu i Gdańska z położonymi poza parkiem nowymi osiedlami mieszkaniowymi i dużymi obiektami handlowymi. Tereny te stale i szybko rozbudowują się, co powiększa problem połączeń komunikacyjnych z nadmorską osią Gdańsk – Gdynia. Tymczasem brak jest możliwości rozwiązania problemów komunikacyjnych z zachowaniem nienaruszalności elementów przyrodniczych.

Silna presja na przestrzeń przyrodniczą występowała i występuje także we wnętrzu aglomeracji. Przestrzeń ta pozostaje w miastach potencjalną przestrzenią inwestycyjną i barierą rozwojową. Obszary zielone w miastach stanowią izolowane wyspy założeń parkowych o funkcjach estetyczno – rekreacyjnych, a ich powiązania z przyrodniczym otoczeniem miast zostały całkowicie przerwane. Skanalizowano nawet większość cieków spływających ze skłonu pojezierza, stanowiących charakterystyczny element tutejszego krajobrazu nadmorskiego.

Od początku lat 90. nasilające się trudności komunikacyjne i silna integracja wewnętrzna w sferze społecznej wymuszają podejmowanie działań w sferze infrastruktury komunikacyjnej, prowadzących do zwiększania przepustowości dróg i ich parametrów technicznych. Ze względu na dostępność terenów i relatywnie nieskie ceny, główny ruch budowlany ma miejsce w szerokim otoczeniu metropolii, zwiększając znacząco rozproszenie zabudowy na krawędzi wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego i przekształcając dawne tereny wiejskie na krańcach miast i w sąsiadujących gminach w urbanizujące się i chaotycznie kształtowane strefy podmiejskie. Ze względu na znaczącą rolę centrum metropolii, podejmowane są próby funkcjonalnego integrowania Trójmiasta, a z nim otaczających miast, w Trójmiejski Obszar Metropolitalny. Próby te nie powstrzymują procesu rozlewania się miast i przestrzennej dezintegracji systemów – osadniczego, obsługi mieszkańców, komunikacyjnego czy przyrodniczego. Obecne podstawowe cechy metropolii trójmiejskiej i zachodzące procesy to:

- znaczna integracja sfery społecznej, oparta na dojazdach do pracy, szkół, instytucji administracyjnych oraz ośrodków kultury;
- silna suburbanizacja szerokiego otoczenia metropolii, obejmująca kilkanaście gmin wiejskich;
- silna dezintegracja przestrzenna terenów o przeważających funkcjach mieszkaniowych;
- silna dezintegracja sieci komunikacyjnych;
- dezintegracja sieci infrastruktury towarzyszącej obszarom mieszkaniowym;
- silna dezintegracja przestrzeni publicznej (szczególnie w zakresie handlowo-usługowym);
- silna koncentracja funkcji metropolitalnych w centrach miast (tzw. „city”);
- narastający brak dostępu do funkcji podstawowych (szkolnictwo, leczenie itp.) w obszarach suburbanizacji;
- kształtowanie pasmowego rozwoju przestrzennego z prostopadłymi do niego elementami sieci komunikacyjnej;
- postępująca degradacja i dezorganizacja przestrzenna systemu przyrodniczego i jego powiązań funkcjonalnych.

Suburbanizacja staje się obecnie podstawowym problemem społecznym, technicznym i organizacyjnym, a w coraz większym stopniu również ekonomicznym. Działania administracji lokalnej i narzędzia planowania przestrzennego nie są w stanie zaradzić tym problemom. Zauważalny staje się dualizm postępowania władz samorządowych miast aglomeracji trójmiejskiej. Dostrzegając problem rozlewania się miast poza ich granice (głównie ze względów społecznych, ekologicznych, ekonomicznych) i podkreślając jego negatywny wymiar, władze jednocześnie nie podejmują spektakularnych, intensywnych działań dla poprawienia komfortu życia mieszkańców w obrębie miast.

Dążenie do uzyskania dochodów budżetowych przez wszystkie samorządy wyraża się w postaci pełnej zgody na zaspokajanie wszelkich działań inwestycyjnych, których celem jest pozyskanie nowych podatników dla gminy i sprzedaż nieruchomości gminnych. Miasta i gminy wiejskie dopuszczają więc do lokalizacji rozproszonych osiedli mieszkaniowych, nie doprowadzając jednocześnie do ich pełnego wyposażenia w infrastrukturę i usługi podstawowe. Następuje dewaloryzacja przestrzeni przyrodniczej i krajobrazu, a plany zagospodarowania przestrzennego (o ile powstają) nie przewidują zachowania lub tworzenia obiektów zieleni towarzyszącej, przenikającej tkanke miasta. Przykładem takich działań jest zabudowa mieszkaniowa tzw. Gdańska Południe lub gmin bezpośrednio sąsiadujących z Trójmiastem.

Podstawowe przyczyny suburbanizacji, charakterystyczne dla polskich metropolii to:

- chęć podwyższenia standardu zamieszkania (zwiększenie powierzchni, zastąpienie osiedla z wielkiej płyty własnym domem, uzyskanie lepszego kontaktu z przyrodą, w tym posiadanie własnej działki) poza obszarem centralnym miasta;
- potrzeba znalezienia lepszego miejsca dla działalności gospodarczej **prowadzonej w miejscu zamieszkania**;
- brak skutecznej polityki poprawiającej stan środowiska miejskiego (rewitalizacja osiedli, reorganizacja transportu publicznego);
- wysokie koszty inwestycji na terenie centrum metropolii;
- niższy koszt zakupu gruntów budowlanych i rosnąca oferta deweloperów;
- często prostsze i szybsze procedury administracyjne w doprowadzeniu do realizacji zamierzenia w gminach wiejskich w porównaniu z miastami;
- relatywnie wyższa jakość środowiska i dostępność do terenów rekreacyjnych poza miastami;
- wyjście handlu wielkopowierzchniowego na przedmieścia.

Przestrzeń przyrodnicza

Zdecydowana większość najcenniejszych i unikatowych terenów przyrodniczych w otoczeniu trójmiasta objęta została ochroną prawną do lat 80. XX wieku. W okresie tym istniała jeszcze podaż wolnej przestrzeni dla potrzeb rozwoju miast. Później przestrzenie te wypełniły się, a wysoka renta położenia nieruchomości w centrum aglomeracji spowodowała, że na przełomie XX i XXI wieku zaczęły zanikać nieliczne, wolne od ograniczeń funkcjonalnych lub prawnych, pozostałe w centrach miast przestrzenie zielone (czego najlepszym przykładem może być zabudowa centrum Gdyni). Nadal jednak obszar metropolitalny cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi, a liczba form ochrony przyrody świadczy nie tylko o znacznym zróżnicowaniu biologicznym i unikatowości przestrzeni, ale także o jej wysokim potencjale rekreacyjnym. W odległości zaledwie do 50 km od centrum Trójmiasta znajdują się: 4 parki krajobrazowe, 45 rezerwatów przyrody, 9 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 20 obszarów chronionego krajobrazu, 40 użytków ekologicznych, 815 pomników przyrody i 23 obszary Natura 2000. Lasy nadleśnictwa Gdańsk i Wejherowo stanowią Leśny Kompleks Promocyjny.

Zielone, leśne otoczenie metropolii, podnosi znacząco jej walory i pozwala znaleźć mieszkańcom przestrzeń rekreacyjną. Jednak centrum metropolii cechuje mała liczba terenów zieleni, a niewielkie jej powierzchnie podlegają powolnemu zabudowaniu. Liczba obiektów zieleni miejskiej jest w centrum metropolii niewielka (kilkanaście obiektów), a sytuację ratuje bezpośrednie sąsiedztwo lasów TPK (dla porównania – na obszarze Paryża znajduje się ponad 400 ogrodów i skwerów, zajmujących łącznie około 30% powierzchni miasta). W granicach administracyjnych miast obszaru metropolitalnego pozostaje jeszcze znaczna liczba małych obiektów przyrodniczych, uznanych w trakcie prac inwentaryzacyjnych za szczególnie cenne przyrodniczo. Mają one jednak małą szansę na objęcie ochroną, a sąsiadujące z nimi obszary w większości stanowią obecne i potencjalne tereny inwestycyjne. Pomimo iż jakość i zróżnicowanie środowiska przyrodniczego metropolii stanowią jej ogromny walor, nie wypracowano dotychczas sposobu zrównoważonego podejścia do tych zasobów, traktując je jako istotną barierę rozwojową i podporządkowując chwilowym, ekonomicznym interesom inwestorów i samorządów.

Integracja i dezintegracja

Rozwój każdej funkcji w przestrzeni odbywa się kosztem innej, a każdy rodzaj użytkowania zmienia swą intensywność i zasięg w powiązaniu z innymi formami. O sposobie zainwestowania decyduje współcześnie prawo popytu i podaży przestrzeni. Wraz ze wzrostem popytu na przestrzeń maleje jej podaż, a koszty pozyskania przestrzeni są odwrotnie proporcjonalne do tej podaży. Rozwój wszystkich metropolii uzależniony jest od warunków naturalnych i wykorzystuje je dla swoich potrzeb. Obszary i obiekty chronione stanowią podstawowy element ukierunkowujący i ograniczający rozwój przestrzenny i gospodarczy, jednocześnie podlegają presji oddziaływań związanych z tym rozwojem. Do najsilniejszych presji w sąsiedztwie aglomeracji gdańskiej należą: rozwój ciągów komunikacyjnych wraz z ruchem samochodowym, zwiększające się zainwestowanie infrastrukturą mieszkaniową na granicach obszarów chronionych oraz nasilający się ruch turystyczny. Zagrożenia te są efektem niekontrolowanej dezintegracji przestrzennej metropolii. Jej skutki obejmują sfery: przyrodniczą (w tym łączność przestrzenną ekosystemów i krajobraz), społeczną (w tym migracje ludności), infrastrukturalną (w tym budownictwo mieszkaniowe, system handlu i usług, komunikację oraz infrastrukturę techniczną), a także ekonomiczną (w tym dla budżetów indywidualnych, samorządowych i instytucji komercyjnych).

Dezintegracja przestrzenna struktur metropolitalnych stanowi obecnie trwałą element rozwoju systemów miejskich. Posiada ona pozytywne i negatywne skutki dla wymienionych sfer i wymusza wobec nich działania korygująco-kompensujące, zarówno w dziedzinie planowania jak i tzw. twardych inwestycji. Są to działania integrujące „rozpraszającą” się tkankę miejską. Wybrane skutki dezintegracji to:

- **w sferze przyrodniczej:** zwiększanie presji inwestycyjnej na tereny cenne przyrodniczo – zagrożenia i utrata ich wartości, dewastacja krajobrazu przyrodniczego (w ujęciu fizjonomicznym), przekształcanie i dezintegracja struktur krajobrazowych (w ujęciu funkcjonalnym), likwidacja powierzchni aktywnych biologicznie i redukcja

stanowisk gatunków rzadkich; likwidacja przyrodniczych powiązań przestrzennych; wzrost zanieczyszczeń środowiska na dotychczasowych terenach zieleni oraz wzdłuż tras komunikacyjnych;

- **w sferze ekonomicznej:** niska efektywność ekonomiczna inwestycji infrastrukturalnych na terenach o rozproszonej zabudowie, zmniejszenie wpływów miast z podatku PIT na rzecz miejscowości podmiejskich, przy jednoczesnym wzroście kosztów użytkowania miejskiej infrastruktury technicznej, komunikacyjnej i społecznej, utrata funkcji mieszkaniowych i usługowo-produkcyjnych w miastach na rzecz terenów podmiejskich, zwiększenie wydatków na usprawnianie przeciążonych tras komunikacyjnych łączących suburbia i centra miast, trudności ekonomiczne gmin w zapewnieniu podstawowych potrzeb ludności napływowej;
- **w sferze społecznej:** pogorszenie dostępu do infrastruktury społecznej (przedszkoli, szkół, służby zdrowia, placówek kulturalnych), wzrost czasu codziennych podróży i pogorszenie się ich komfortu, trudności z asymilacją społeczną ludności napływowej w suburbiach, obniżenie dyspozycyjności mieszkańców terenów suburbanalnych na rynku pracy, wyludnianie się centrów miast, rozwijanie się segregacji społecznej;
- **w sferze funkcjonalno-infrastrukturalnej:** zmiany w strukturze przestrzennej miast – zmniejszanie rangi śródmieść, rozwój centrów handlowo-usługowych na obrzeżach miast i satelitarnych osiedli mieszkaniowych pozbawionych funkcji podstawowych, utrata ładu przestrzennego i tradycyjnych wartości przestrzeni, rozproszenie zabudowy utrudniające zrównoważony rozwój miejscowości podmiejskich, niedostatki w wyposażeniu w infrastrukturę ochrony środowiska, trudności komunikacyjne – pogarszające się warunki dojazdu do centrum i osiedli mieszkaniowych, zmniejszanie powierzchni ogólnodostępnych terenów rekreacyjnych, zmniejszenie udziału osób korzystających z komunikacji publicznej, zwiększanie powierzchni i długości ciągów komunikacyjnych.

Przewoźniak (2005) w swych rozważaniach o suburbanizacji stawia pytanie, który model rozwoju jest korzystniejszy – zestawiając dwa jego kierunki:

- 1) miasto zwarte, intensywnie zagospodarowane, terenooszczędne, oszczędzające swe przyrodnicze otoczenie;
- 2) miasto ekstensywnie zagospodarowane, zajmujące duże tereny, z wewnętrznym systemem terenów otwartych o wiodącej funkcji ekologicznej – czyli tzw. osnową ekologiczną.

W każdym z nich można dostrzec pozytywne i negatywne skutki. Wydaje się jednak, że rozwój metropolii trójmiejskiej stanowi negatywną syntezę tak określonych modeli, przyjmując z nich niekorzystne ekologicznie rozwiązania, oparte na rozlewaniu się przestrzeni miejskiej na nowe obszary o dotychczasowych funkcjach rolniczych lub ekologicznych z równoczesnym niszczeniem wewnętrznej struktury ekologicznej. Tkanka miejska we wszystkich przypadkach dewaloryzuje przestrzeń przyrodniczą, a ekonomiczne podstawy działania (maksymalizacja dochodów przy minimalizacji wydatków) decydują o zajmowaniu przestrzeni wolnej od zabudowy o potencjalnie niskich kosztach zaadoptowania. Zarówno niesprawna integracja, jak i niekontrolowana dezintegracja przestrzenna, wywołują negatywne skutki w przestrzeni, środowisku i społeczeństwie.

Dezintegracja przestrzenna – ku nowym ideom rozwoju

Procesy suburbanizacji w otoczeniu TOM pozostają poza kontrolą władz samorządów miast metropolii, a planowanie przestrzenne nie potrafi ograniczyć, ani kontrolować ich rozwoju. Opierają się one w dużej części na grze rynkowej i prawach ekonomicznych – z dążeniem do maksymalizacji zysków na czele. Idea planowania jako narzędzia osiągnięcia ładu przestrzennego oraz zagwarantowania konstytucyjnej i ustawowej zasady rozwoju zrównoważonego pozostaje wciąż niezrealizowana. Zła jest też sytuacja w odniesieniu do zagadnień ochrony przyrody, które w różnych dokumentach planistycznych (ze względu na nieuporządkowaną sytuację prawną) są traktowane w różny sposób i w części pozostają poza kontrolą podejmowanych decyzji – tak w sferze samego planowania, jak i realizacji konkretnych działań w przestrzeni. Zwraca na to uwagę Przewoźniak (2005) analizując zakres uzgodnień z dziedziny ochrony przyrody, wymaganych w procesach i dokumentach planowania przestrzennego. Problemem jest także wzajemna niezgodność dokumentów planistycznych, często świadoma, aby osiągnąć oczekiwane efekty inwestycyjne i „obejść” ograniczenia wynikające z potrzeb ochrony przyrody. Gminy dążące do spełnienia oczekiwań potencjalnych inwestorów dążą do łamania obowiązującego prawa i stają się przeciwnikami ochrony przyrody, pomimo że jej walory są często podstawowym czynnikiem przyciągającym na obszar gminy. Niestety odpowiedzialne za kontrolę dokumentów planistycznych służby wojewódzkie niejednokrotnie dopuszczają do realizacji ich zapisów ze szkodą dla walorów i zasobów środowiska. Wydaje się, że te procesy mają charakter ogólnokrajowy. Otoczenie TOM, szczególnie w strefie brzegowej Zatoki Puckiej i Gdańskiej oraz w sąsiedztwie obszarów chronionych, może stanowić doskonały przykład podlegania silnej antropopresji i opisanym wyżej procesom w zakresie gospodarowania przestrzenią. Gminy otaczające centrum metropolii dążą do wykorzystania renty swego nadmorskiego położenia i uzyskania szybkiego rozwoju poprzez lokalizację inwestycji o funkcjach rekreacyjno-wypoczynkowych. Odbywa się to zazwyczaj kosztem walorów przyrodniczo-krajobrazowych. Natomiast otoczenie centrum metropolii poddawane jest silnej presji zagospodarowania ze strony inwestorów sfery gospodarczej (przemysł, handel, usługi) i mieszkaniowej. Nadrzędnym celem planowania realizowanego przez samorządy lokalne jest spełnienie oczekiwań inwestora, a efektem pogarszający się stan przestrzeni, przyrody i krajobrazu. Jeżeli:

- próby ograniczania procesu suburbanizacji nie przynoszą rezultatów,
 - niekontrolowany proces dezintegracji przestrzennej metropolii nasila się,
 - maksymalizacja dochodów samorządów staje się celem nadrzędnym,
 - system planowania przestrzennego jest zbyt słabym narzędziem dla osiągnięcia ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju miast,
 - walory naturalne i obszary chronione ulegają stopniowej degradacji -
- to, być może, należy zweryfikować dotychczasowe kanony urbanistyczno-planistyczne, mające swe korzenie w historii średniowiecznego osadnictwa, zmierzające do utrzymania „aktywnych” centrów miast i skupienia wokół nich wszystkich funkcji podstawowych oraz terenów mieszkaniowych. Zamiast nieudanych prób integrowania przestrzeni miejskiej, jako przyszły kierunek działań w obszarach metropolitarnych można zaproponować świadomą, planowaną i kontrolowaną dezintegrację przestrzenną. Powinna

ona być połączona z wyraźnym strefowaniem funkcji i nadrzędną rolą zintegrowanego i integrującego planowania przestrzennego w metropolii wobec indywidualnych interesów pojedynczych gmin. Integracja funkcjonalna rozproszonego systemu osadniczego powinna być oparta na nowoczesnych systemach komunikacji – w tym przekazu informacji i transportu. Takie podejście wymaga jednak śmiałego (niemal wizjonerskiego) spojrzenia w przyszłość i uwierzenia, że miasta i gospodarka przyszłości oparte będą na nowoczesnych i nieprawdopodobnie wydajnych środkach przekazu, eliminujących potrzebę przemieszczania wielkiej liczby ludności w celu świadczenia pracy i korzystania z usług. Nadrzędną jakością stanie się wówczas nie jakość bezpośrednich kontaktów interpersonalnych (w interesach i sprawach administracyjnych) lecz jakość środków komunikacji i jakość warunków życia – w tym korzystania z usług podstawowych, dóbr kultury i stanu środowiska przyrodniczego. Takiej śmiałej wizji brakuje podejmowanym dzisiaj decyzjom przestrzennym. Być może jest jeszcze zbyt wcześnie, aby do XX wiecznej mentalności właścicieli ziemskich wprowadzać rewolucyjne zmiany, ale należy zacząć dyskusję i rozważyć możliwości zmiany paradygmatu rozwoju obszarów metropolitalnych. Świadoma, planowa dezintegracja przestrzenna nie oznacza swobodnego rozproszenia w przestrzeni tkanki miejskiej, lecz nowe zorganizowanie miasta „luźnego” przestrzennie, położonego na dużej przestrzeni, o małej intensywności infrastruktury, zachowującego wysokie walory ekologiczne i wartości środowiska życia mieszkańców. Takie zorganizowanie przestrzeni może dać liczne pozytywne skutki wobec możliwych do osiągnięcia przy obecnym modelu rozwoju. Może doprowadzić do osiągnięcia wspomnianego na wstępie, zdefiniowanego przez Komisję Wspólnot Europejskich efektu „poprawy stanu środowiska i jakości terenów zurbanizowanych oraz zapewnienia zdrowego środowiska życia mieszkańcom europejskich miast, zwiększenia znaczenia kwestii środowiskowych w rozwoju zrównoważonym terenów miejskich przy uwzględnieniu związanych z tym kwestii gospodarczych i społecznych” (według Komunikatu Komisji... „W stronę strategii tematycznej w zakresie środowiska miejskiego”, 2004).

Przestrzeń miejska wewnątrznie integrowana i intensywnie zagospodarowywana, nie jest synonimem miasta zrównoważonego, jeżeli w jej szerokim otoczeniu rozwijają się jednocześnie procesy suburbanizacji. Przestrzeń świadomie dezintegrowana również nie musi tworzyć miasta zrównoważonego, ale może spełniać założenia „Europejskiej wizji miast zrównoważonych” określającej, że „Europejskie miasta XXI wieku powinny być projektowane i zarządzane tak, aby wspierały gospodarkę zdrową, pojemną, żywotną i wydajną pod względem środowiska, przysparzały dobrobyt i realizację potrzeb swoich mieszkańców w sposób zrównoważony i powinny być wrażliwe na otaczające je systemy przyrodnicze, które je podtrzymują oraz harmonijnie z nimi współdziałać (Załącznik 2 do Komunikatu Komisji... „W stronę strategii tematycznej w zakresie środowiska miejskiego”, 2004).

Przedstawiony materiał jest autorską próbą zasygnalizowania potrzeby rzetelnego i nowego podejścia do problematyki zrównoważonego rozwoju miast, bowiem dotychczasowe głoszenie hasła rozwoju zrównoważonego jest w Polsce pustym frazesem. Nadchodzi być może czas na podjęcie dyskusji nad zmianą idei polityki przestrzennej i przyjęcia dezintegracji jako sposobu kształtowania i rozwoju metropolii miejskich, w których intensyfikacja i integracja infrastruktury miejskiej przynosi liczne negatywne skutki. Przestrzennymi efektami zmiany paradygmatu rozwoju metropolii winna być

m.in.: ochrona walorów przyrodniczo-kulturowych ich centrów, zachowanie stanu i wartości krajobrazu w ich otoczeniu, zachowanie i odtworzenie naturalnych powiązań przyrodniczych oraz kształtowanie planowego rozwoju systemu miejskiego poza strefą centralną. Zanim to jednak nastąpi zaistnieć powinny wpierw głębokie zmiany w świadomości środowisk odpowiedzialnych za planowanie i rozwój przestrzenny, a wizje przyszłych miast nie powinny być kreowane przez pryzmat planu zagospodarowania przestrzennego jednej lub kilku działek i wyłącznie dla najbliższego pokolenia.

Literatura

- Komunikat Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Gospodarczo-Społecznego oraz Komitetu do spraw regionów „W stronę strategii tematycznej dla środowiska miejskiego”, 2004, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 11.02.2004 COM(2004)60.
- Pietruszewski J., 2003, Delimitacja Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej, Program strategiczno-operacyjny Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi, UMWP, maszynopis.
- Przewoźniak M., 2005, Ochrona przyrody w planowaniu przestrzennym, teoria – prawo – realia, *Przegl.Przr.*, XVI, 1–2, s. 57–72.
- Zaktualizowana Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK), 2005, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa.

Spatial disorganisation in the Tricity Metropolitan Area development

Summary

Intensive spatial development of the Tricity Metropolitan Area dates itself in the beginnings of the 70's. It's major effect is spreading of the Tricity cities on the neighbourhood municipalities and rural communes. As a result, large areas of suburbanisation occur. Metropolitan spatial cohesion is under disintegration, as are systems of technical infrastructure. All those phenomena forced transport communication investments ensuring linkages between metropolitan centre and submetropolitan housing districts. As a result of those investments, areas of biological activity and natural beauty are constantly disintegrated, reduced and threatened. Suburbanisation processes remain beyond control of the self-governments of the metropolitan cities, and the spatial planning is neither unable to limit nor control their development. Instead of insufficient attempts to integrate city space, conscious and controlled disintegration of the metropolitan area could be proposed as an optimal way of actions. It should be joined with clear zoning of functions as well as with role of integrated and integrating spatial planning in the metropolis as superior to individual interests of separate communes.