

*Małgorzata Kubiak, Jakub Pietruszewski**

O WSPÓŁPRACY W METROPOLII TRÓJMIASTA

Trójmiasto wraz z obszarem otaczającym, podobnie jak inne duże polskie aglomeracje o aspiracjach metropolitalnych ma duże szanse stać się obszarem metropolitalnym o znaczeniu europejskim. W pewnych koncepcjach jest ono zaliczane do grona metropolii europejskich jako ogniwo strefy dynamicznego rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego. Istotnym problemem sprawnego funkcjonowania kształtującej się metropolii południowego Bałtyku jest rozwijająca się współpraca oraz konkurencja pomiędzy współtworzącymi ją miastami i gminami. Brak wspólnego działania stanowi niebezpieczeństwo marnotrawienia wysiłków i efektów w dziedzinie planowania przestrzennego, programowania rozwoju regionalnego i funkcjonowania tak złożonego układu osadniczego, jakim jest metropolia. Wyzwaniem dla Gdańska, Gdyni i Sopotu jest dążenie do integracji, przede wszystkim przez tworzenie zintegrowanej gospodarczo przestrzeni metropolitalnej o największej zdolności konkurowania w globalnej gospodarce.

W dokumencie *Perspektywa Przestrzennego Rozwoju Europy* Unia Europejska stwierdza konieczność rozwoju policentrycznego i zrównoważonego układu urbanistycznego oraz wzmocnienie partnerstwa między obszarami miejskimi a wiejskimi¹. Obierając za kierunek rozwoju przestrzennego wzmocnianie układów policentrycznych, kieruje się ona przede wszystkim zasadą zrównoważonego rozwoju regionalnego, gdyż tylko wzmocniając takie struktury, sama staje się w pełni zintegrowana i konkurencyjna w ramach globalnej gospodarki. Wdrażanie tego kierunku pomoże uniknąć dalszej nadmiernej ekonomicznej i demograficznej koncentracji w centralnym obszarze Unii Europejskiej². Ekonomiczny potencjał wszystkich regionów unijnych może być wykorzystany jedynie pod warunkiem dalszego rozwoju policentrycznego układu strukturalnego. Tworzenie i poszerzenie stref dynamicznego rozwoju na terenie całej Unii Europejskiej przez wzmocnianie policentrycznego układu

* Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

¹ *ESDP – Perspektywy Przestrzennego Rozwoju Europy* – dokument uzgodniony na nieformalnej Radzie Ministrów odpowiedzialnej za planowanie przestrzenne obradującej w Poczdamie w maju 1999 r.

² W chwili obecnej jest tylko jeden wyraźny i duży obszar geograficzny globalnej integracji ekonomicznej: centralna strefa (rdzeń) Europy w postaci pięcioboku wyznaczonego przez metropolie Londynu, Paryża, Mediolanu, Monachium i Hamburga. Ta strefa charakteryzuje się silnymi globalnymi funkcjami gospodarczymi i usługowymi, stwarzającymi wysoki poziom dochodów oraz doskonale rozwiniętą infrastrukturę.

osadniczego w dłuższej perspektywie powinno przyspieszyć wzrost gospodarczy i dać nowe impulsy rozwojowe na tych obszarach, których peryferyjne położenie dotychczas hamowało rozwój.

Aktualny kierunek rozwoju Unii Europejskiej pokazuje jednak dalszą koncentrację działalności na obszarze centralnym i w kilku metropoliach. Biorąc pod uwagę dalsze skupianie się rozwoju na tych obszarach, nie można mówić o zmniejszaniu różnic rozwojowych między centralną częścią Europy a powiększającymi się peryferiami. Zauważyć można pewne mankamenty dotychczasowej polityki przestrzennej i strukturalnej, koncentrującej się na poprawie kontaktów między peryferiami a częścią centralną za pośrednictwem projektów w dziedzinie infrastruktury. W kontekście dążenia do zrównoważonego rozwoju sieci osadniczej istnieje potrzeba opracowania polityki tworzącej nowe perspektywy dla obszarów peryferyjnych przez wzmacnianie układów policentrycznych. Utworzenie kilku dynamicznych stref globalnej integracji gospodarczej racjonalnie rozmieszczonych na terytorium Europy oraz obejmujących sieć międzynarodowo dostępnych regionów metropolitalnych z ich powiązaniem powinno odegrać kluczową rolę przy poprawianiu przestrzennej równowagi w Europie.

Jedną z europejskich stref dynamicznego rozwoju jest obszar położony wokół Morza Bałtyckiego, którego ogniwem mogłaby stać się kształtująca metropolia Trójmiasta. W koncepcjach bałtyckich aglomeracja Trójmiasta jest częścią Europejskiego Megaregionu Bałtyckiego (*Baltic Sea Region*) (Kudłacz, Markowski 2002), na co zwraca się uwagę w strategii rozwoju województwa pomorskiego uchwalonej przez sejmik województwa pomorskiego w dniu 3 lipca 2000 r. W dokumencie tym w uwarunkowaniach rozwoju wymienia się istnienie złożonej i wielofunkcyjnej aglomeracji nadmorskiej koncentrującej około miliona ludności, stanowiącej jądro rozwijającego się układu metropolitalnego południowego Bałtyku (Partek 2000).

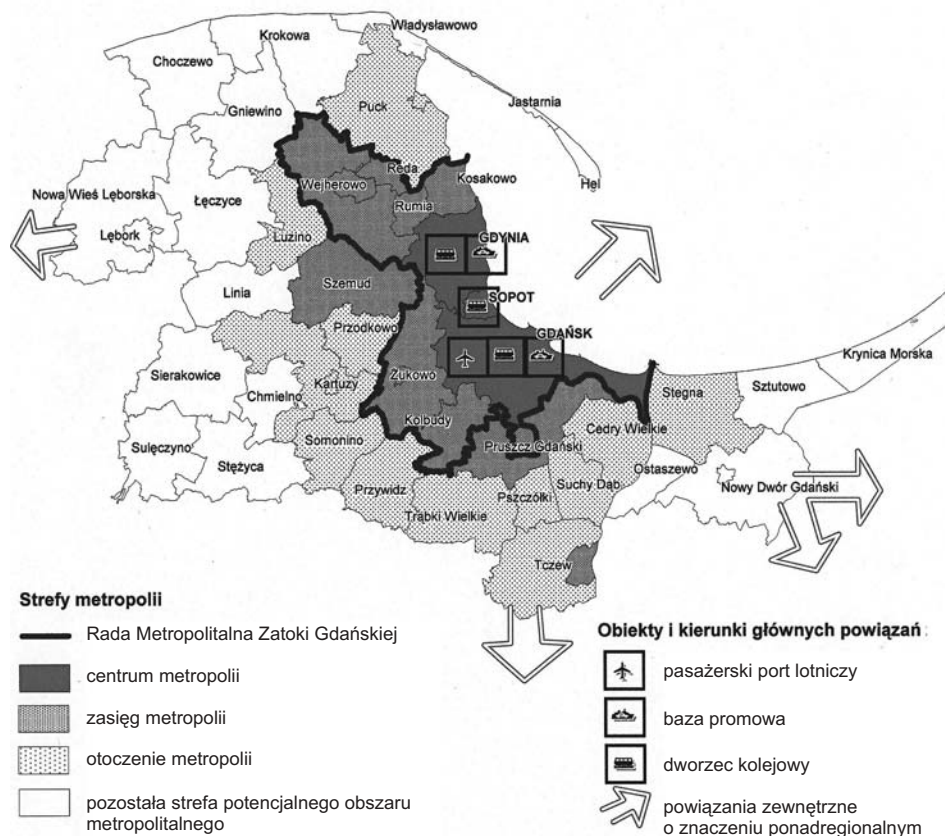
Kształtujące się metropolie są efektem procesu globalizacji, który z jednej strony otwiera regiony na świat, wzywa do konkurencji, postępu innowacyjnego, a z drugiej strony prowadzi do polaryzacji przestrzeni; skutkiem tego jest metropolizacja jednych i peryferyzacja innych regionów. W zglobalizowanej gospodarce obszary metropolitalne zaczynają dominować. Przyczyną tego jest dynamika wzrostu gospodarczego i technologicznego w metropoliach. Przejawia się ona m.in. w intensywności procesów suburbanizacji, dodatnim saldzie migracji, wysokiej wartości dodanej produkcji.

W badaniach nad strukturami terytorialnymi w Europie prowadzonymi w ramach ESPON (*The European Spatial Planning Observation Network*) wprowadzono³ pojęcie **miejskich obszarów funkcjonalnych (FUAs)**⁴, powszechnie stosowane w krajach europejskich. Obszar funkcjonalny charakteryzuje się często, zwłaszcza w przypadku wielkich aglomeracji, wycho-

³ www.espon.lu – ESPON in progress. Preliminary results by autumn 2003.

⁴ FUAs – Functional Urban Areas.

dzeniem struktur funkcjonalno-przestrzennych poza granice administracyjne miast. Jednym z takich obszarów jest właśnie Trójmiasto, zaliczane do grona **europejskich obszarów metropolitalnych (MEGAs)⁵**, charakteryzujące się dwucentrycznym układem osadniczym, który ogniskuje się wokół Gdańska i Gdyni (Dutkowski 2001).



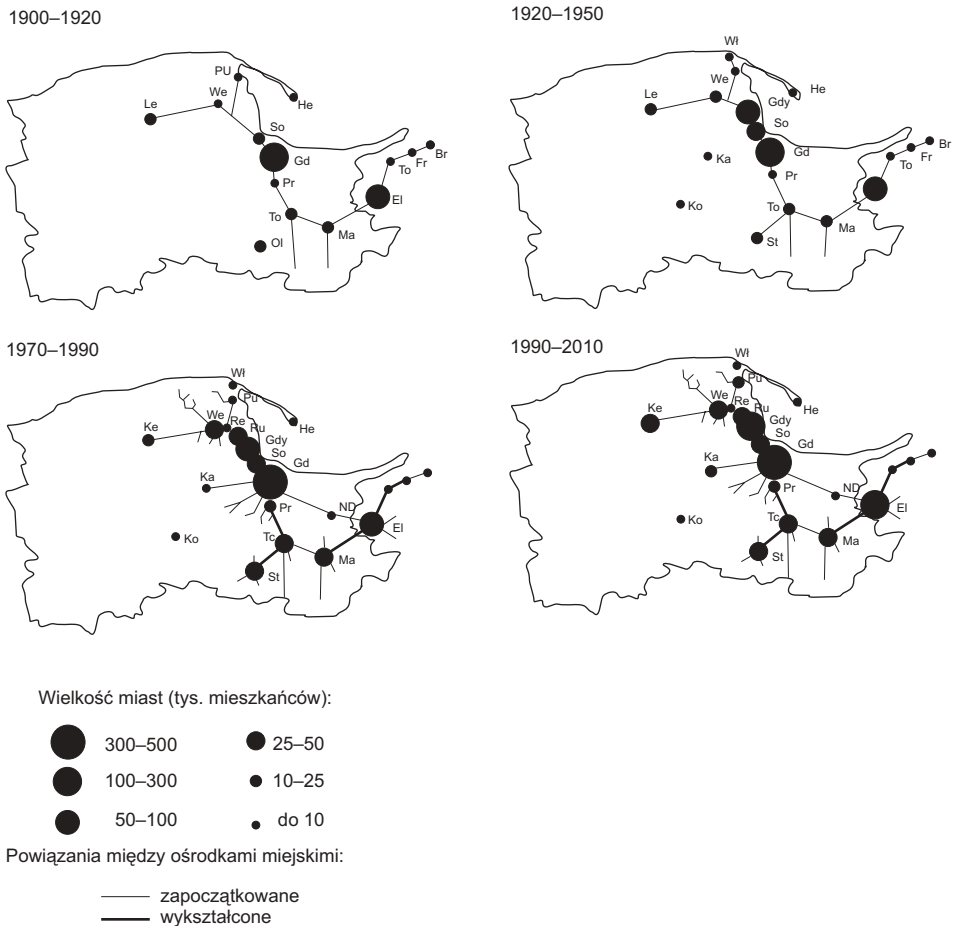
Ryc. 1. Zdelimitowany obszar metropolitalny Trójmiasta

Układ ten z uwagi na uwarunkowania geopolityczne lat 20. i 30. wpłynął zasadniczo na sytuację konkurencji w ramach jednego organizmu funkcjonalno-przestrzennego, jakim niewątpliwie była i jest kształtująca się metropolia Trójmiasta.

⁵ Do MEGAs (Metropolitan European Growth Areas) zaliczono takie obszary, których liczba ludności wynosi ponad 50 tys. mieszkańców, które posiadają port lotniczy przewożący więcej niż 50 tys. pasażerów, odpowiednią liczbę łóżek hotelowych, uczelnie wyższe, przedstawicielstwa firm zagranicznych, regionalne i krajowe instytucje rządowe i samorządowe.

Proces kształtowania się metropolii Trójmiasta

Po I wojnie światowej władze Polski, nie mogąc w pełni korzystać z potencjału portowego Wolnego Miasta Gdańska, podjęły decyzję o budowie portu morskiego w Gdyni. Obok portu rozrosło się 100-tysięczne miasto, zamieszkane przez Polaków, które stanowiło konkurencję dla niemieckiego Gdańska. Odrębność administracyjna w okresie międzywojennym doprowadziła do wykonania pod kierunkiem K. Lisowskiego i B. Malisza pierwszego studium planistycznego tworzącej się polskiej aglomeracji nadmorskiej. Wynikało ono z konieczności opracowania zagadnień racjonalnego rozwoju terenów pasa nadbrzeżnego odzyskanego przez Polskę w 1918 r. i obejmowało



Br – Braniewo, Gd – Gdańsk, Gdy – Gdynia, El – Elbląg, Fr – Frombork, He – Hel, Ka – Kartuzy, Ko – Kościerzyna, Le – Lębork, Ma – Malbork, ND – Nowy Dwór, Pr – Pruszcz, Pu – Puck, Re – Reda, Ru – Rumia, So – Sopot, St – Starogard Gdański, Tc – Tczew, To – Tolkmicko, We – Wejherowo, Wl – Władysławowo.

Ryc. 2. Rozwój systemu osadniczego w strefie ujścia Wisły

Źródło: Parteka 2000.

tereny rozciągające się od Gdyni po Władysławowo. Plan zagospodarowania pasa pobraża nie brał pod uwagę terenów dzisiejszego Sopotu i Gdańska, które należały do Wolnego Miasta Gdańska.

W czasie okupacji hitlerowskiej władze niemieckie podjęły pierwsze próby integracji miast położonych nad Zatoką Gdańską za pomocą zaprojektowanej obwodnicy (jej przebieg został uwzględniony w trakcie prac planistycznych związanych z budową obwodnicy Trójmiasta, a zrealizowanych dopiero w latach 70. przez władze PRL). Odbudowa Gdańska i Gdyni ze zniszczeń wojennych pociągnęła za sobą dalszą rywalizację o inwestycje i środki na ich rozwój.

Pierwszym czynnikiem, który zdecydował o integracji Trójmiasta po II wojnie światowej, była m.in. decyzja o budowie Szybkiej Kolei Miejskiej. Dalszy proces integracji polegał na pogłębianiu się komplementarności miast i stał się podstawą ich rozwoju i względnie dobrej pozycji (Kochanowska, Kochanowski 2003).

Transformacja ustrojowa i związana z nią reforma samorządowa doprowadziła do niezależności jednostek administracyjnych, a tym samym umożliwiła im określanie i prowadzenie swoich własnych polityk rozwoju. Od początku lat 90. to Gdynia pod wodzą Franciszki Cegielskiej stała się wizytówką polskiego samorządu terytorialnego oraz miastem przyjaznym dla inwestorów i przedsiębiorców. Po części wynika to z tradycji miasta, mających swoje źródło jeszcze w okresie międzywojennym. Gwałtowne wycofanie się państwa z wpływu na „gospodarkę morską” kraju spowodowało kryzys przemysłu stoczniewego, z którym władze Gdańska nie umiały sobie poradzić; z kolei władze Gdyni tworzyły dobre warunki dla rozwoju przedsiębiorczości i napływu inwestycji. Sytuacja ta przyczyniła się do wzrostu konkurencji i „agresji” między obu miastami, co ma ogromny wpływ na wizerunek konkurencyjności Trójmiasta w oczach potencjalnych inwestorów, a jednocześnie nie służy współpracy dla rozwoju całej metropolii.

Współpraca warunkiem konkurencyjności regionów metropolitalnych

Zmiana systemu gospodarczego i politycznego oraz związane z tym otwarcie polskich granic przyczyniły się w sposób zasadniczy do wydatnego wzmocnienia ważnego elementu konkurencyjności Polski, jakim jest jej postrzeganie w kontekście międzynarodowym. Znaczenie podstawowe mają w tym względzie strefy wysokiej koncentracji procesów społeczno-gospodarczych. Dotyczy to szczególnie metropolii, które wraz ze swoimi strefami oddziaływania przesadzają o uogólnionym obrazie polskiej przestrzeni (Kudłacz, Markowski 2002). Tendencja globalizacji procesów gospodarczych oraz członkostwo Polski w Unii Europejskiej powodują, że strategicznym wyzwaniem dla metropolii staje się stwarzanie warunków dla podnoszenia konkurencyjności ich przestrzeni, co wpływa także na konkurencyjność regionów. To właśnie odpowiednio ukształtowane aglomeracje miejskie będące „lokomotywami” rozwoju są czynnikiem chroniącym przed peryferyzacją sprzężonych z nimi obszarów. Współpraca

miast i gmin metropolii powinna więc mieć na uwadze szereg takich działań, których realizacja przyczyni się do wzmocnienia jej konkurencyjności i pozycji.

Dla wyznaczenia kierunku rozwojowego zgodnego z priorytetami unijnymi, dotyczącymi wzmocnienia policentrycznych układów osadniczych, ważne jest zwiększanie współpracy wewnątrz takich układów w nowych formach ich organizacji. Do niedawna w Polsce struktury administracyjne współpracowały tylko pionowo, czyli hierarchicznie, obecnie jednak istnieją możliwości zastępowania lub uzupełniania ich strukturami poziomymi. Mogą one rozwijać się w ramach określonych prawnie związków, stowarzyszeń lub wzajemnej wymiany o charakterze nieformalnym. Zgodnie z prawem polskim samorządy terytorialne mogą tworzyć związki komunalne, zawierać porozumienia oraz przystępować do zrzeszeń międzynarodowych. Formy te umożliwiają stworzenie różnych poziomych struktur współpracy powiązanych z układem przestrzennym zrzeszonych jednostek. Rozwijane w ramach zrzeszeń relacje wymiany mogą mieć duży wpływ na gospodarkę lokalną, a także przestrzenną – zarówno przez transfer wiedzy na temat metod zarządzania zasobami lokalnymi, jak i przez konkretne wspólne przedsięwzięcia (Furmankiewicz 2002). Na tym tle pojawia się wiele kwestii związanych z możliwością wzrostu konkurencyjności polskiej przestrzeni dzięki rozwojowi dużych ośrodków miejskich – zwłaszcza przez wzmocnianie obszarów metropolitalnych i siły ich oddziaływania polaryzacyjnego na rozwój obszarów otaczających. Wzmocnianie konkurencyjności polskiej przestrzeni powinno polegać m.in. na:

- utrzymaniu wysokiego poziomu i dynamiki rozwoju aglomeracji;
- wdrażaniu zasad zrównoważonego rozwoju miast⁶;
- zdolności aglomeracji do zharmonizowanego oddziaływania na otaczające je obszary;
- współpracy miast i gmin obszaru metropolitalnego, przede wszystkim w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego, inwestycji o charakterze ponadlokalnym, wzmocniających konkurencyjność, systemu transportu publicznego czy promocji i marketingu.

Realizacja powyższych zadań spoczywa przede wszystkim na samorządach lokalnych, które odgrywają kluczową rolę w zakresie polityki rozwoju regionalnego, polegającej na tworzeniu warunków dla rozwoju przedsiębiorczości lub przyciągania inwestorów. To samorządy lokalne szczebla podstawowego przez koordynację współpracy na rzecz rozwoju powinny realizować wspólnie obraną strategię regionalną, a tym samym tworzyć warunki dla trwałego i zrównoważonego rozwoju (Grosse 2001). W obszarach tak

⁶ Zgodnie z zaleceniami Konferencji w Rio de Janeiro strategii zrównoważonego rozwoju obszarów zurbanizowanych powinny być konsultowane i uzgadniane ze społeczeństwem, jak również tworzone we współpracy z partnerami, w tym sąsiednimi gminami. Odbywa się to w ramach kampanii *Lokalna Agenda 21*, będącej następstwem tzw. Karty z Aalborga (*Aalborg Charter*). Wdrażanie jej zasad doprowadziło w prowincji Ferrara we Włoszech do wzrostu świadomości zarówno społeczeństwa, jak i samych władz co do roli zrównoważonego rozwoju miast, powstania nowych form współpracy i partnerstwa dla rozwiązywania problemów.

specyficznych, jakimi są wielkie aglomeracje miejskie, w tym przede wszystkim obszary metropolitalne, współpraca samorządów celem prowadzenia wspólnej polityki rozwoju jest szczególnie trudnym zadaniem. Wynika to ze specyfiki współpracy, która ma znacznie silniejszy charakter i obejmuje więcej dziedzin niż na obszarach wiejskich. Ponadto nie bez znaczenia są obawy władz samorządowych przed utratą wpływu na rozwój lokalny, a tym samym odebrania gminom ich samorządności. Wynikają one z krótkiego okresu istnienia samorządu terytorialnego, który mimo że boryka się z wieloma problemami, jak choćby brakiem decentralizacji finansów publicznych, to jest już trwałym i ukształtowanym elementem zmian po roku 1989.

Współpraca w metropolii Trójmiasta

Metropolia trójmiejska i gminy tworzące obszar metropolitalny są ze sobą silnie powiązane, zatem dla sprostania wymogom konkurencji w pozyskiwaniu inwestycji, tworzeniu nowych miejsc pracy, podnoszeniu warunków i jakości życia powinny współpracować. Problem współpracy i koegzystencji gmin tworzących jądro kształtującej się metropolii południowego Bałtyku określają dwa zasadnicze dokumenty – strategia rozwoju gminy oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W niniejszym artykule w celu prezentacji problematyki współpracy między gminami obszaru metropolitalnego ograniczono się do analizy strategii rozwoju gmin uchwalonych, jak również aktualizowanych, stanowiących podstawę do ubiegania się o środki pochodzące z funduszy strukturalnych. Na przykładzie *Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego* zostaną wskazane przeszkody w ubieganiu się o środki unijne wynikające z braku wspólnych działań służących rozwojowi.

Gdańsk

W strategii rozwoju Gdańska do roku 2010, uchwalonej przez radę miasta 17 czerwca 1998 r., przyjęto, że przy formułowaniu dokumentu należy uwzględnić rozwój aglomeracji. W analizie szans i zagrożeń wymienia się słabość aglomeracji, którą jest niewystarczająca współpraca tworzących ją gmin. Charakterystyczny jest brak wspólnych koncepcji systemów komunikacyjnych, zagospodarowania i utylizacji odpadów. W pierwotnej wersji strategii problematyka rozwoju obszaru metropolitalnego jest ujęta krótko jedynie przy analizie SWOT, a przy omawianiu poszczególnych priorytetów jest ona pomijana.

W aktualizowanej strategii rozwoju Gdańska do roku 2015 wyznaczone są kierunki rozwoju miasta, wśród których za najważniejsze uznano poprawę jakości życia mieszkańców, rozwój gospodarczy i kulturę. Rola metropolizacji jest już poruszana szerzej. W analizie SWOT za silną stronę uznano potencjał demograficzny i gospodarczy metropolii gdańskiej, przy jednoczesnej słabej

stronie, jaką jest niski poziom jej integracji wewnętrznej. Za szansę uznano integrację obszaru metropolitalnego, a za zagrożenie – brak współpracy w działaniach na rzecz jego rozwoju. W projekcie strategii w priorytecie „Gospodarka” piątym celem strategicznym jest „Kształtowanie metropolii gdańskiej”. Programami operacyjnymi wpisującymi się w ten cel są:

- zintegrowany system informacyjny metropolii gdańskiej;
- integracja systemu komunikacji miejskiej metropolii gdańskiej – przez stworzenie warunków do sprawnego funkcjonowania komunikacji zbiorowej w celu poprawy jakości obsługi podróżnych. Zadanie to ma objąć stworzenie jednolitego systemu taryfikacyjnego i biletowego dla wszystkich środków transportu aglomeracji (SKM, autobus, tramwaj, trolejbus);
- integracja metropolii gdańskiej – m.in. przez stworzenie jednolitego dla Trójmiasta systemu decyzyjnego w sferze projektowania i lokalizacji inwestycji, opartego np. na formule prawnej związku międzygminnego.

Gdynia

Zaktualizowana strategia rozwoju Gdyni na lata 2003–2013, uchwalona przez radę miasta 25 czerwca 2003 r., wskazuje na mocną stronę miasta, jaką jest sąsiedztwo ze stolicą regionu. Strategia w priorytecie pierwszym „Przestrzeń” określa jako cel strategiczny: „Zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowisku miejskiemu systemu komunikacyjnego”. W zadaniu drugim mówi się o integracji różnych form komunikacji publicznej w ramach konurbacji, w tym realizacji węzłów integracyjnych, głównie wokół przystanków SKM.

Priorytet trzeci „Gospodarka” grupuje działania związane z potencjałem ekonomicznym miasta, odnosząc je do zwiększenia konkurencyjności gdyńskiej gospodarki przez m.in. wzmocnienie procesu metropolizacji. W celu piątym („Integracja ośrodków konurbacji trójmiejskiej”) mówi się o wspólnym rozwiązywaniu problemów o charakterze ponadlokalnym. W kolejnych punktach władze Gdyni proponują zintegrowanie programów rozwojowych gmin kształtującej się metropolii, zintegrowanie transportu zbiorowego oraz nawiązanie współpracy między podmiotami publicznymi i prywatnymi w zakresie przedsięwzięć służących promocji i rozwojowi regionu, w tym metropolii.

Sopot

W dniu 21 czerwca 2002 r. rada miasta uchwaliła strategię rozwoju Sopotu. Dokument zawiera pięć priorytetów, z czego żaden nie podkreśla w sposób jednoznaczny znaczenia aglomeracji i postępującej metropolizacji. Jedynie w priorytecie czwartym („Miasto ładu przestrzennego, zadbanej domów i sprawnej infrastruktury technicznej”) wymieniono cel i zadanie mówiące o potrzebie pełnej integracji komunikacji miejskiej z systemem aglomeracji.

Trójmiasto stanowi trzon kształtującej się metropolii, jednak w jego bezpośrednim sąsiedztwie istnieją cztery miasta odgrywające rolę zaplecza dla

metropolii i pełniące inne funkcje komplementarne. W strategiach rozwoju Pruszcza Gdańskiego, Wejherowa, Rumii i Redy zwraca się uwagę na wzrost znaczenia metropolii w rozwoju kraju, gdyż większość korzystnych zjawisk koncentruje się w wielkich miastach, stąd kształtująca się metropolia, na co zwracają uwagę władze miast, jest wielką szansą rozwoju społeczno-gospodarczego gmin sąsiednich. Strategie sąsiednich miast w celach generalnych zawierają pewne postulaty dotyczące współpracy i partnerstwa w ramach metropolii, a dotyczą one głównie problematyki komunikacyjnej.

Unijna zasada partnerstwa w metropolii Trójmiasta

W rozporządzeniu Rady Unii Europejskiej z 21 czerwca 1999 r. wprowadzającym ogólne przepisy dotyczące funduszy strukturalnych (1260/1999/WE) jako jedna z głównych została zapisana zasada partnerstwa we wdrażania funduszy strukturalnych w latach 2000–2006. Partnerstwo rozumiane tu jest jako włączenie w proces podejmowania decyzji i ich realizację odpowiednich szczebli władz wspólnotowych i krajowych, jak również instytucji i środowisk regionalnych oraz lokalnych najlepiej znających potrzeby swego regionu. Jednakże dla Komisji Europejskiej niezmiernie istotne jest również efektywne partnerstwo na poziomie projektów, które zapewni wyższy stopień oddziaływania i pozwoli na zaspokojenie potrzeb większej liczby zainteresowanych. W praktyce oznacza to, że preferowane są projekty, których wnioskodawcy bazują na wspólnie wypracowanych podstawach w postaci strategii i programów identyfikujących wspólne problemy rozwojowe wraz ze sposobem ich rozwiązania.

Transport publiczny w aglomeracji trójmiejskiej stanowi jedną z płaszczyzn, na której może rozwinąć się efektywna współpraca miast i gmin wchodzących w skład metropolii. Użytkownik transportu publicznego zainteresowany jest przede wszystkim takimi kwestiami jak: bezpieczeństwo, punktualność, koszt, bezpośredniość i częstotliwość. Tylko zintegrowany system transportu na obszarze aglomeracji (miast i obszarów funkcjonalnie z nimi powiązanych) jest w stanie sprostać tym wymaganiom. Niezbędne staje się zapewnienie skoordynowanej sieci linii obsługiwanych przez różne środki transportu, w których istnieje wspólny system taryfowo-biletowy.

W latach 2004–2006 województwo pomorskie dysponuje m.in. środkami strukturalnymi w ramach *Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego* (ZPORR). Wśród szerokiego wachlarza działań można znaleźć typy projektów, których realizacja możliwa jest tylko na obszarach metropolitalnych. I tak np. w ramach poddziałania 1.1.2 pt. „Infrastruktura transportu publicznego” wspierane będą projekty dotyczące budowy, rozbudowy oraz odnowienia systemów transportu publicznego miast liczących w granicach administracyjnych powyżej 50 tys. mieszkańców wraz z obszarami funkcjonalnie z nimi powiązanymi. Istotne tutaj jest posiadanie przez beneficjenta *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego* – dokumentu, który wykaże długofalową trwałość proponowanych rozwiązań.

Kolejnym działaniem w ramach ZPORR skierowanym już konkretnie do aglomeracji trójmiejskiej jest działanie 1.6 pt. „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach”. Działanie to ma na celu rozwój i odnowę systemów transportu publicznego w aglomeracjach na rzecz szybszego, sprawniejszego i bezpieczniejszego przemieszczania się osób, przy spełnieniu wymogów ograniczenia negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko, a także stymulowaniu rozwoju gospodarczego oraz zmniejszeniu zróżnicowań w rozwoju i jakości życia na poszczególnych obszarach aglomeracji. Projekty powinny również nawiązywać do aktualnego *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego*.

Wymienione inwestycje muszą wynikać z przedstawionych aktualnych *Zintegrowanych Planów Rozwoju Transportu Publicznego*. Plany takie powinny służyć tworzeniu zintegrowanego systemu transportu publicznego. Istotą tych dokumentów jest ich „oddolne” tworzenie przez współpracę w ramach partnerstwa społeczno-gospodarczego. W proces ten należy zaangażować wszystkich zainteresowanych w celu rozwiązania najważniejszych problemów dotyczących komunikacji.

W lipcu 2004 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycje regulacji dotyczących przyszłego okresu programowania w Unii Europejskiej – obejmującego lata 2007–2013. Regulacje te bazują na propozycji zreformowania polityki spójności zawartej w *III Raporcie na temat Spójności Ekonomicznej i Społecznej* przygotowanym przez Komisję Europejską. Partnerstwo i współpraca zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym oraz lokalnym stanowią będą podstawowe zasady przyszłego wdrażania funduszy strukturalnych.

Podsumowanie

Istotnym zagadnieniem sprawnego funkcjonowania metropolii jest rozwijająca się współpraca oraz konkurencja pomiędzy współtworzącymi ją miastami i gminami. Brak elementów wspólnego działania stanowi niebezpieczeństwo marnotrawienia wysiłków i efektów w zakresie planowania i funkcjonowania złożonego układu osadniczego, realizacji inwestycji oraz zarządzania. Konkurencja sama w sobie jest zjawiskiem pozytywnym i zdrowym, jest na pewno cechą rozwijającą aktywność mieszkańców oraz samorządów lokalnych. Dzięki konkretyzacji działań stymuluje tworzenie indywidualnych, lokalnych programów rozwoju, określa zasady ich realizacji, pomaga kreować odpowiedni wizerunek miasta oraz wzbogacać tożsamość miasta i świadomość jego mieszkańców. Jednocześnie konkurencja rozwija sytuacje, w których zbyt często marnotrawi się efekty, wysiłki i szanse wspólnego działania. Wynika to najczęściej z egoistycznych pobudek lub ambicjonalnych cech liderów samorządowych, braku wyobraźni przedstawicieli samorządów lokalnych oraz świadomości i zorganizowania się mieszkańców (Chojnacki 2001).

Wyzwaniem dla Gdańska i Gdyni, a także Sopotu, jest dążenie do zintegrowania aglomeracji, a przede wszystkim szerokiej współpracy, gdyż w glo-

balizującej się gospodarce wygrywają najsilniejsi. Stąd, aby zdobyć nowe impulsy rozwojowe i konkurować w europejskiej przestrzeni, trzeba działać razem. Prowadzenie przez gminy własnych polityk gospodarczych i przestrzennych oderwanych od innych, a jednocześnie konkurujących ze sobą o zdobycie inwestycji, na dłuższą metę jest bezskuteczne. Strategie gmin miejskich Trójmiasta ukazują chęć współdziałania, którego efekty, choć w pewnych aspektach widoczne, pozostają raczej tylko na papierze w ramach strategii pojedynczych gmin. Wobec silnego indywidualizmu gmin, a zwłaszcza miast aglomeracji Trójmiasta, duże nadzieje należy wiązać z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r., która jako pierwsza wprowadza w polskim ustawodawstwie pojęcie obszaru metropolitalnego. Prace nad planem zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego przyczynią się do nawiązania współpracy poszczególnych samorządów gminnych nad wspólną koncepcją zagospodarowania przestrzennego i tym samym zwrócą uwagę na konieczność szerokiej współpracy, kreującej silną pozycję metropolii Trójmiasta w europejskiej przestrzeni, zwłaszcza w regionie Morza Bałtyckiego.

Układ osadniczy, którego centra tworzą Gdańsk na południu i Gdynia na północy, a wokół nich rozrastają się obszary silnie zurbanizowane, nie jest w stanie zdobywać funduszy unijnych wzmocniających nie poszczególne gminy, ale całą metropolię; przyciągać znacznych inwestycji kreujących konkurencyjność całego obszaru, gdyż poszczególne jego gminy prowadzą dwie oddzielne polityki (w zasadzie siedem); choć na pozór podobne, to w gruncie rzeczy niezależne. W tym celu należy wypracować wspólną wizję rozwoju, w której wzajemne antagonizmy zastąpi współpraca wszystkich miast i gmin obszaru metropolitalnego⁷, choć złożonego, o różnej bogatej przeszłości, różnym obliczu, to jednak mających dobrą koncepcję na wspólną przyszłość.

Literatura

- Chojnacki M., 2001, „Gdański Obszar Metropolitalny – problemy i trudności kształtowania się zespołu metropolitalnego” (w:) W. Szydarowski (red.), *Województwa nadmorskie w Inicjatywie Wspólnotowej INTERREG, Pomorskie Studia Regionalne*, Gdańsk: UMWP.
- Dutkowski M., 2001, *Pomorski Przegląd Gospodarczy*, nr 2, Gdańsk: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową.
- Furmankiewicz M., 2002, „Funkcjonalno-przestrzenne sieci współpracy samorządów lokalnych”, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 1.
- Grosse T., 2001, „Wpływ procesów globalnych i integracji europejskiej na polski system polityki regionalnej”, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 1.

⁷ Delimitację Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego wykonano w Departamencie Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

- Kochanowska D., Kochanowski M., 2003, „Konkurencja czy współpraca? Koegzystencja miast aglomeracji gdańskiej” (w:) Z. Ziolo (red.), „Kierunki rozwoju układów bipolarnych”, *Biuletyn KPZK PAN*, nr 209.
- Kudłacz T., Markowski T., 2002, „Zintegrowany rozwój aglomeracji jako podstawa budowania konkurencyjności polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej”, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 2–3.
- Parteka T., 2000, „Strategia rozwoju województwa pomorskiego”, *Pomorskie Studia Regionalne*, Gdańsk: UMWP.

Małgorzata Kubiak, Jakub Pietruszewski

ABOUT COOPERATION IN TRI-CITY (GDANSK, GDYNIA, SOPOT) METROPOLIS

Tri-City, with the suburban area, like other Polish urban centers with metropolitan aspirations, has real chances for becoming metropolitan area of European importance. According to some European concepts, Tri-City is recognized as a member of the group of European metropolises and regarded as a link in the zone of high dynamic development in the Baltic Sea Region.

The main problem for the functional efficiency of Tri-City agglomeration is cooperation and competition between cities and municipalities. The lack of common activities can be the reason of efforts and effects to squander in the field of spatial planning, programming of regional development and functioning of the whole settlement system of the metropolitan area.

Pursuing the integration of Gdansk, Gdynia and Sopot and thus creating an integrated metropolitan space of the highest ability to compete in the global economy, is a real challenge for the Tri-City.