

Niezrównoważony rozwój aglomeracji trójmiejskiej – problemy i perspektywy

The unsustainable development of Tricity Agglomeration – problems and perspectives

Mariusz Kistowski

Uniwersytet Gdański, Instytut Geografii, Katedra Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska,
ul. Dmowskiego 16A, 80-264 Gdańsk, e-mail: geomk@univ.gda.pl

Abstract: Tricity agglomeration covers about 1000sq km with one million dwellers. Suburbanization and connected processes in Tricity agglomeration, especially in recent 20 years, has contributed to degradation of its natural and partially social system. Conditions of inhabitants' life quality is getting worse. Long distances between city centres and residential quarters, even to 40 km, make it necessary to build and modernize road network, which also takes some part of space and crosses natural system. In the light of recommendations from EU Thematic Strategy on Urban Environment (2006), the study area is far from sustainability. There are lack of activities against climate changes. There are problems with conservation of biological diversity. For example, in Gdansk, urban green covers less than 20% of city territory, while residential and services area covers 17%, and it is planned to build-up next 15% of the city. In Gdynia, the situation is slightly better: built-up area covers 16% and it is planned to increase this number to 24% (urban green in Gdynia amounts to a half of all the area). The great problems are with waste management, especially in Gdańsk and vicinity. The chances for more sustainability of cities are not great. The European Union tools for its improvement are weak and there are not political will of Polish self-governments for real sustainable development. The economy and spatial development are more important for them.

Key words: sustainable development, Tricity agglomeration, EU Thematic Strategy on Urban Environment

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój, aglomeracja trójmiejska, strategia tematyczna UE w sprawie środowiska miejskiego

Zarys problematyki

Współczesne miasta, w których mieszka już ponad połowa mieszkańców Ziemi, stanowią koncentracje ludności, w których kumuluje się większość negatywnych skutków oddziaływania podsystemu antropogenicznego na podsystem przyrodniczy. Koncepcja zrównoważonego rozwoju, oparta na podstawach antropocentrycznych, stawia jako jeden z celów poprawę jakości życia obecnego i przyszłych pokoleń ludzkich, przy równoczesnym utrzymaniu zasobów przyrodniczych w aktualnym stanie, dlatego

w wielu przypadkach jej uwaga koncentruje się na obszarach miejskich. Przedmiotem jej zainteresowania są procesy przyrodnicze, społeczne i ekonomiczne, zachodzące zarówno w samych miastach, jak i w ich otoczeniu wskutek zjawisk suburbanizacji (Lorens red. 2005, Kozłowski red. 2006). Te ostatnie obszary w minionych dekadach i obecnie podlegają – wskutek rozwoju przestrzennego miast – szczególnej presji urbanizacyjnej, w wyniku czego niszczone jest naturalna osnowa ekologiczna oraz zaplecze rekreacyjne miast.

W miastach najsilniej spletają się konteksty: przyrodniczy, społeczny i ekonomiczny, dlatego tak ważne jest prowadzenie zrównoważonej polityki miejskiej, realizowanej przy zastosowaniu zintegrowanego zarządzania środowiskiem miejskim. Współczesne problemy miast, do lat 70. szczególnie jaskrawo widoczne w Ameryce Północnej oraz w krajach rozwijających się o wysokim przyroście naturalnym i migracji do miast, od kilkudziesięciu lat dotyczą także Europy. Dlatego Komisja Europejska w ostatniej dekadzie podjęła rekomendowane w 6 Programie Działań w zakresie Środowiska Naturalnego (2002) działania prowadzące do opracowania tematycznej strategii w sprawie środowiska miejskiego (2004, 2006), której celem jest „wspieranie i zachęcanie władz lokalnych do przyjęcia bardziej zintegrowanego podejścia do gospodarki miejskiej... i wykorzystywania możliwości oferowanych na poziomie UE”.

Rekomendacje zawarte w tej unijnej strategii stanowią tło dla rozważań zawartych w niniejszym artykule. Strategia koncentruje się na takich działaniach, jak:

- zintegrowane zarządzanie środowiskiem miast, które umożliwi wyeliminowanie sprzeczności między różnymi politykami miejskimi;
- przyjęcie i wykonanie planów zrównoważonego transportu miejskiego;
- wspieranie wymiany dobrych praktyk w obrębie UE oraz informowanie i szkolenie.

Wprowadzenie tych środków ma wspomóc synergicznie i obukierunkowo realizację różnorodnych polityk wspólnotowych dotyczących ograniczania zagrożeń środowiskowych (np. susz i powodzi), zrównoważonego budownictwa, polityki energetycznej, zrównoważonego planowania urbanistycznego, ochrony i promocji różnorodności biologicznej, ochrony gleb, poprawy jakości powietrza, ograniczania poziomu hałasu czy zapobiegania powstawaniu odpadów i sprzyjania ich recyklingowi.

Jako obiekt analizy wybrano aglomerację trójmiejską, położoną nad Zatoką Gdańską, między Wejherowem na północy a Tczewem na południu, rozciągającą się w strefie o długości około 70 km. Centralne miasta aglomeracji to Gdańsk i Gdynia z około 700 tys. mieszkańców, a kolejne sześć ośrodków skupia od 20 do 50 tys. mieszkańców każdy. Na analizowanym obszarze o powierzchni niespełna 1000 km² (łącznie z częściami sąsiednich gmin wiejskich, podlegającymi intensywnej suburbanizacji) mieszka około miliona osób, czyli gęstość zaludnienia wynosi tu przeciętnie około 1000 osób/km², a biorąc pod uwagę, że znaczna część miast aglomeracji jest w połowie zalesiona (np. Gdynia, Wejherowo, Reda), gęstość ta jest na niektórych obszarach kilkakrotnie większa. Tak więc z jednej strony duże zagęszczenie ludności w centrach miast, a z drugiej jej dyspersja na tereny wokół miast, łącząca się z wprowadzaniem nowego zainwestowania, stanowią istotne czynniki wpływające negatywnie na podsystemy: przyrodniczy i społeczny. W artykule uwzględnione zostaną w szczególności oddziaływania na pierwszy z nich, łącznie ze skutkami rozwoju miast dla krajobrazu ujmowanego w wymiarze estetyczno-wizualnym.

Przyczyny niezrównoważonego rozwoju aglomeracji trójmiejskiej

Rozwój miast aglomeracji, pomimo iż stanowią one organizm coraz bardziej jednolity pod względem przestrzennym, przebiegał od wielu dziesięcioleci w sposób niezintegrowany – bardziej na zasadach konkurencji niż współpracy. Konkurencja ta nasiliła się w okresie transformacji ustrojowej. W jej pierwszym etapie centralne miasta aglomeracji poszły różnymi drogami. Gdańsk, jako ośrodek o długiej

historii, ale zamieszkały przede wszystkim przez ludność napływową, o znacznym udziale mienia komunalnego, próbował postawić na eksponowanie wielokulturowego dziedzictwa i harmonijny rozwój. Władze miasta szczyły się, że opracowały strategię zrównoważonego rozwoju już w 1991 r., czyli przed konferencją „Środowisko i Rozwój” w Rio de Janeiro, na której przyjęto podstawy wdrażania ekorozwoju na szczeblu lokalnym w formie Agendy 21. Gdynia, jako miasto młode, o większym udziale ludności rodzimej i wysokiej dynamice reprivatyzacji nieruchomości, poszło drogą szybkiego rozwoju gospodarczego, szczególnie w zakresie usług i budownictwa. Od kilkunastu lat Gdynia uznawana jest za jedno z najdynamiczniej rozwijających się miast w Polsce, czego świadectwem może być dodatnie saldo migracji, jako jedyne wśród miast aglomeracji (Parteka red. 1999). Pozostałe, mniejsze ośrodki, rozwijają się w cieniu głównych miast, jednak niektóre z nich zanotowały znaczne postępy w zakresie równoważenia rozwoju, jak np. Sopot na płaszczyźnie ekologicznej, porządkując miejski system kanalizacji burzowej czy przebudowując system grzewczy miasta z węglowego na gazowy.

Natężenie procesów transformacji społeczno-gospodarczej, pomimo iż w latach 90. było duże na płaszczyźnie politycznej, nie odbijało się jeszcze w tym okresie tak silnie w sferze ekologicznej, społecznej i gospodarczej oraz w integrującej je sferze przestrzennej. Poziom zamożności społeczeństwa wzrastał dość wolno, bezrobocie było stosunkowo wysokie, a świadomość roli własności publicznej (państwowej, komunalnej) utrzymywała się jeszcze z czasów sprzed transformacji ustrojowej.

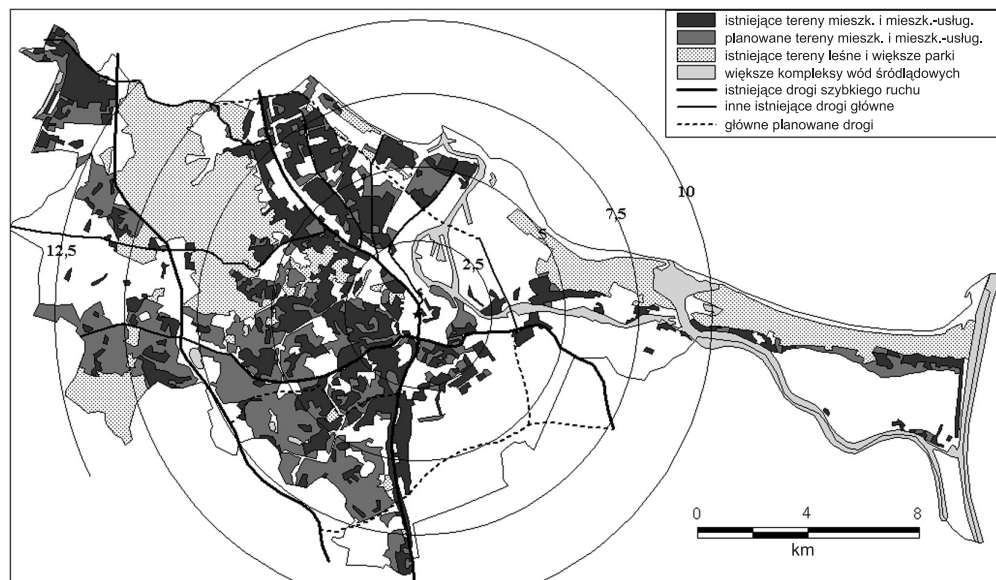
Sytuacja ta zmieniała się stopniowo w drugiej połowie lat 90. wraz z bogaceniem się miast i ich mieszkańców oraz otwarciem nowych źródeł finansowania inwestycji, z Unii Europejskiej oraz z instytucji komercyjnych. Gdańsk zaczął odchodzić od i tak raczej deklaratywnej niż realnej polityki zrównoważonego rozwoju początku lat 90., stawiając na rozwój budownictwa mieszkaniowego i usługowego, a nie na rozwój przestrzeni publicznych. Udział społeczny w tzw. Lokalnej Agendzie 21 stanowił fasadę, a opinie społeczności lokalnej nie były brane pod uwagę w decyzjach samorządu (Kistowski 1998). Kumulację tych działań stanowiła na początku obecnej dekady likwidacja Komisji Ochrony Środowiska w Radzie Miasta Gdańska i włączenie jej zadań do Komisji Rozwoju Gospodarczego i Rozwoju Przestrzennego. Negatywny obraz miasta potęgowały zarzuty korupcyjne udowodnione wobec kilku wysokich urzędników samorządu miasta i spółek zajmujących się gospodarką komunalną.

Niezrównoważone praktyki samorządów miast znajdują najpełniejsze odzwierciedlenie w ich polityce przestrzennej. Aglomeracja trójmiejska, ze względu na nadmorskie położenie, uniemożliwiający rozwój w kierunku wschodnim oraz inne swoiste cechy środowiska przyrodniczego, tworzące progi fizjograficzne, jest szczególnie podatna na błędy w planowaniu przestrzennym. Przeszacowane prognozy rozwoju ludnościowego aglomeracji z lat 60. i 70. oraz polityka miast doprowadziły do nadmiernego oddalenia na zachód i południowy zachód od centrów miast zabudowy, położonej na wysoczyźnie wierzchowy Pojezierza Kaszubskiego. Nadmierna rozrzutność w gospodarowaniu gruntami komunalnymi poprzez ich sprzedaż firmom budowlanym doprowadziła do sprywatyzowania większości majątku komunalnego i powstania dzielnic często oddalonych ponad 10 km od centrum Gdańska. Generuje to nowe wydatki infrastrukturalne i prowadzi do wzrostu kosztów życia w mieście.

Gdańsk miał szansę na bardziej zrównoważony rozwój przestrzenny, a co za tym idzie społeczny i ekologiczny. Została ona jednak świadomie zaprzepaszczone przez władze miasta. W drugiej połowie lat 90., po wejściu w życie ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym (1994), przystąpiono do sporządzania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego pod kierunkiem prof. M. Nowakowskiego z Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie. Projekt studium próbował równoważyć aspekty dalszego rozwoju zainwestowania mieszkaniowego i usługowego w obrębie starych dzielnic z rozwojem zabudowy w oddaleniu od centrum, przy granicach miasta. Wprowadzał także szereg nowatorskich rozwiązań równoważących rozwój Gdańska. Niestety, rada miasta nie przyjęła tego dokumentu i zdecydowano się na powołanie specjalnej jednostki samorządowej – Biura Rozwoju Gdańska – która od blisko 10 lat ma wyłączność na planowanie przestrzenne w Gdańsku.

Zatrudniając ponad 100 osób, przygotowuje wszystkie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i inne opracowania planistyczne dla miasta, w tym studia przyrodnicze (ekofizjografie i prognozy wpływu planów miejscowych na środowisko). Przestrzeń miasta jest kreowana pod dyktando inwestorów, co niestety często nie służy jego mieszkańcom. Wszelkie zastrzeżenia społeczności lokalnej do planów są odrzucane przez radę miasta. Biuro to przygotowało także nowy projekt studium, uchwalony przez radę w grudniu 2001 r., odchodzący od zrównoważenia przestrzennego i przewidujący rozbudowę mieszkalnictwa głównie na zachodnich i południowych krańcach miasta. Trend ten został utrzymany, a nawet wzmocniony, w kolejnym studium, przyjętym dokładnie sześć lat później. Według niego nowe tereny mieszkaniowe i mieszkaniowo-usługowe mają zająć 39 km², czyli 15% powierzchni miasta, przy obecnej zabudowie tego typu zajmującej niespełna 17% obszaru Gdańska. Wiele planowanych terenów mieszkaniowych położonych jest 10, a nawet 12–13 km od centrum miasta. Taki rozwój spotęguje istniejące problemy komunikacyjne i doprowadzi do wystąpienia trudności typowych dla miast rozproszonych, niezależnie do tego, że tak rozległe tereny przeznaczone pod zabudowę przekraczają potrzeby Gdańska (ryc. 1).

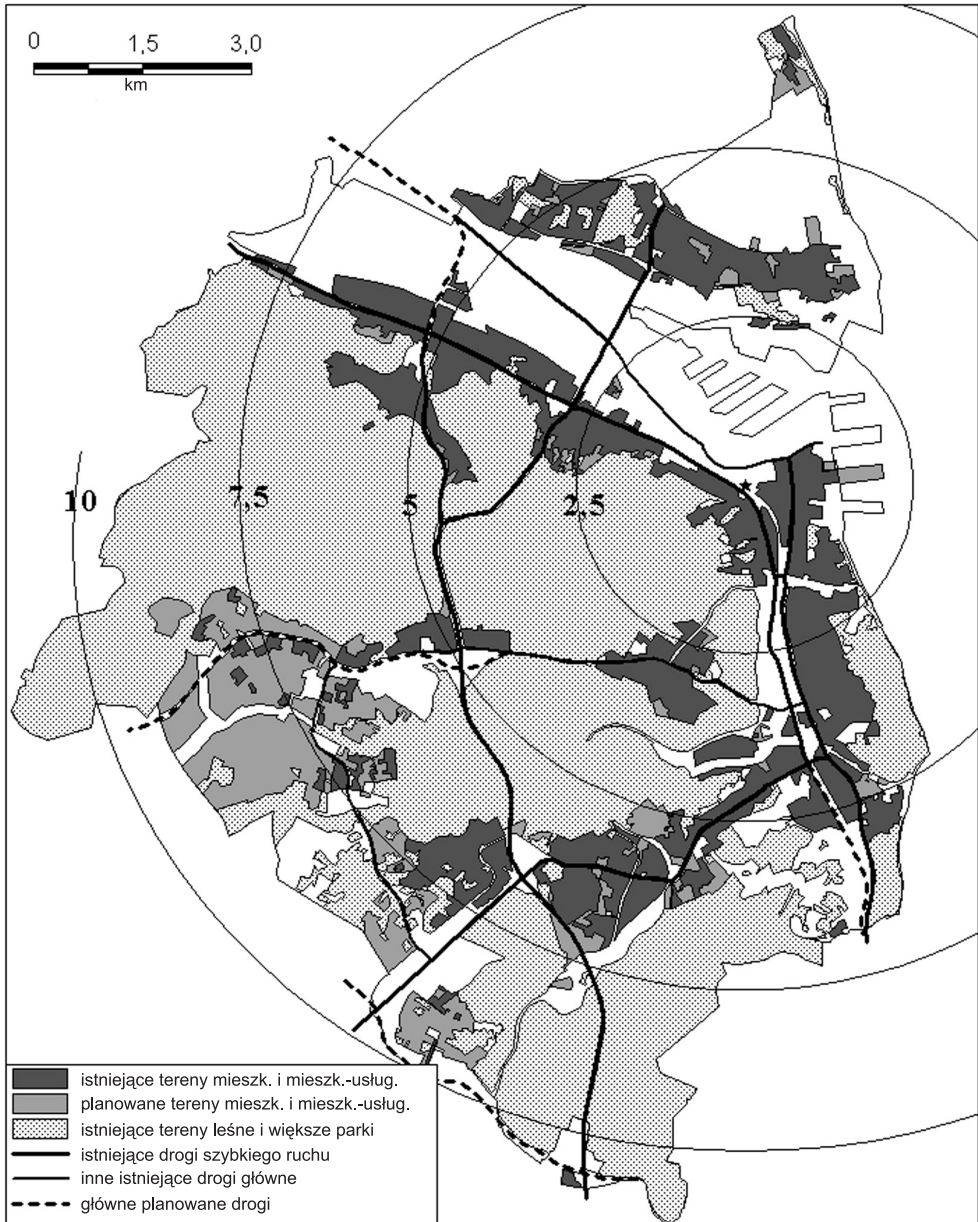
Pod względem organizacji planowania przestrzennego podobną drogą jak Gdańsk poszła w ostatnich latach Gdynia, powołując w 2007 r. miejskie Biuro Planowania Przestrzennego. Pełni ono takie same funkcje i popełnia podobne błędy jak biuro gdańskie, czego skutki widać już w uchwalonym w lutym 2008 r. studium uwarunkowań. Planuje się w nim maksymalnie możliwe wypełnienie struktur przestrzennych miasta zabudową mieszkaniową i usługową – przy czym, ze względu na większe zaawansowanie inwestycyjne Gdyni oraz zajęcie połowy miasta przez lasy – jest to możliwe na około 7,5% powierzchni Gdyni, przy aktualnej zabudowie mieszkaniowej zajmującej ok. 16% obszaru. Szczególnie niepokojąca



Ryc. 1. Istniejące i planowane do zabudowy tereny mieszkaniowe i mieszkaniowo-usługowe w Gdańsku – stan z 2007 r. Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańska (2007).

Fig. 1. Existed and planned settlement and settlement-services areas in Gdańsk based on study on spatial development from 2007

Source: Study of conditions and directions of spatial planning of Gdańsk (2007).



Ryc. 2. Istniejące i planowane do zabudowy tereny mieszkaniowe i mieszkaniowo-usługowe w Gdyni na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2008 r.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (2008).

Fig. 2. Existed and planned settlement and settlement-services areas in Gdynia based on study on spatial development from 2008

Source: Study of conditions and directions of spatial planning of Gdynia (2008).

jest planowana zabudowa części prestiżowych stref miasta, położonych nad lub w sąsiedztwie Zatoki Gdańskiej (ryc. 2).

W miastach aglomeracji trójmiejskiej w ostatnich latach samorządy zwracają niewielką uwagę na urządzenie nowych terenów zieleni. Jeśli są już one tworzone, to na obszarach o niskiej dostępności i atrakcyjności. Dominuje raczej tendencja do likwidacji i zabudowy terenów otwartych, zazielenionych nawet kilkanaście lat temu. Tutaj także warunki dyktują bardziej inwestorzy niż samorządy, urbaniści i mieszkańcy. Niestety, inwestycje w tereny zieleni i rekreacyjne nie przynoszą takich dochodów jak np. mieszkaniówka.

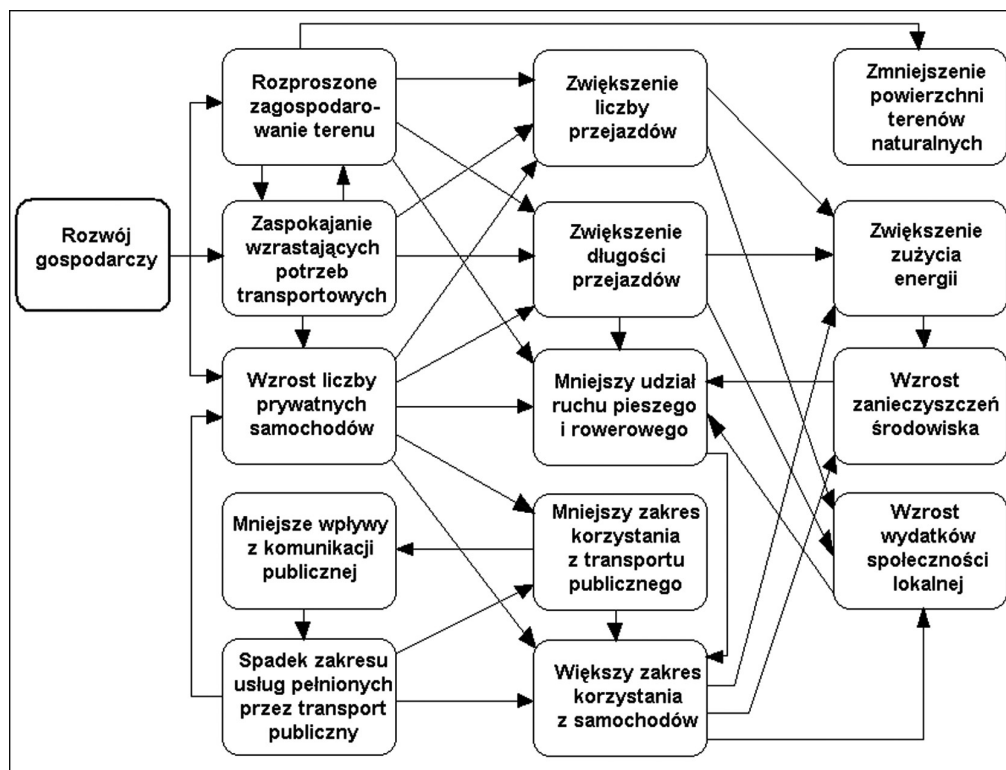
Negatywne skutki procesów rozwojowych aglomeracji widać także w rankingach europejskich miast, prowadzonych w ramach projektu Urban Audit przez Eurostat w 2006 r. Tylko około 30% mieszkańców Gdańska twierdziło, że w mieście są szanse na znalezienie dobrej pracy. Odmienne opinie wyrażało 55%. W najwyższej ocenionej w tym rankingu Pradze proporcje opinii pozytywnych do negatywnych wynosiły 70 do 23%, a w Warszawie obie grupy respondentów były wyrównane (po około 45%). Mimo rozwiniętego budownictwa mieszkaniowego jeszcze bardziej krytyczne opinie wyrażane są w odniesieniu do możliwości znalezienia w mieście dobrego mieszkania po przystępnej cenie. 23% gdańskich respondentów uznaje, że jest to możliwe, a blisko 65%, że nie. Może więc rozwój budownictwa mieszkaniowego w Gdańsku nie przebiega w sposób prawidłowy? W Lipsku, który wygrał w tym rankingu, liczba pozytywnych odpowiedzi w stosunku do negatywnych wyniosła 72% do 20%, a w najlepiej ocenionym polskim mieście – Białymstoku – 48 do 35%.

Skutki niezrównoważonego rozwoju aglomeracji trójmiejskiej w świetle strategii w sprawie środowiska miejskiego

Łańcuch negatywnych skutków przedstawionych wyżej działań jest bardzo długi i skomplikowany. Najważniejsze z nich przedstawiono na rycinie 3. Konfrontując je z priorytetami tematycznej strategii dla środowiska miejskiego UE, należy stwierdzić, że bardzo wiele z nich stoi w sprzeczności z celami przyjętymi przez Wspólnotę.

W odniesieniu do **przeciwdziałania zmianom klimatycznym i ograniczania ich skutków**, polityka ta może mieć szczególnie niekorzystne skutki. Zrealizowane i planowane nad brzegiem Zatoki Gdańskiej inwestycje narażone są na intensyfikujące się zjawiska pogodowe (w tym wiatry) oraz podnoszenie się poziomu morza. W Gdyni w pobliżu Skweru Kościuszki wybudowano 138-metrowy Sea Tower (31 pięter) i planuje się budowę kolejnych obiektów mieszkaniowych i usługowych na opuszczonych nabrzeżach portowych. W Gdańsku kosztem nadmorskich łąk i wydm buduje się osiedla mieszkaniowe i planuje się lokalizację całego kompleksu mieszkaniowo-usługowo-turystycznego z centralnym, 51-piętrowym Big Boyem o wysokości 202 m. W Biurze Rozwoju Gdańska wykonano Studium Lokalizacji Obiektów Wysokościowych (2008), w którym proponuje się usytuowanie wysokościowców w wielu punktach miasta, szczególnie w strefie nadmorskiej. Z kolei w Sopocie, w którym – o grozo – także zastanawiano się, z powodu szczupłości terenów inwestycyjnych, nad lokalizacją nowych wieżowców, planuje się budowę portu jachtowego, wyprowadzonego pół kilometra 3-pokładowym molo w Zatokę Gdańską, na którego koniec będzie można dojechać kolejką. Pojemność mola ma wynosić 2600 osób, a mariny 350 jachtów. Ma się tu znajdować także lądowisko dla śmigłowców. Wystąpienie niekorzystnego wpływu takiej inwestycji na przemieszczanie rumowiska brzegowego oraz siedliska brzegu i dna zatoki jest wysoce prawdopodobne.

Plany związane z budownictwem, obok rozpraszania zabudowy mieszkaniowej (np. konieczność doprowadzenia centralnego ogrzewania na znaczne odległości), nie sprzyjają utrzymaniu wysokiej



Ryc. 3. Łańcuch przyczynowo-skutkowy oddziaływań wpływających na nieźrównoważony rozwój przestrzenny miast
Źródło: May (1993).

Fig. 3. Cause-effects chain of impacts create unsustainable spatial development of the cities
Source: May (1993).

efektywności energetycznej budynków. Budowle wysokościowe są narażone na silniejsze oddziaływanie wiatru i wymagają lepszej izolacji. Urzędy miast dopłacają co prawda do termoizolacji budynków, ale kwoty te pokrywają tylko część wydatków, a procedury dostępu do środków są dość skomplikowane. Projektanci i inwestorzy wykazują także ignorancję przy lokalizacji i projektowaniu obiektów. Wspomniany Sea Tower w Gdyni wymagał w trakcie budowy skrócenia o kilka pięter ze względu na osiadanie budynku w niestabilnym organogeniczno-nasypowym podłożu Pradoliny Kaszubskiej, na którym został zlokalizowany. W Sopocie pod ulicą Bohaterów Monte Cassino wybudowano tunel, w którym nie mieszczą się wyższe autobusy turystyczne i miejskie, przy okazji naruszając konstrukcję pobliskiego szpitala reumatologicznego. Pogłębienie tunelu o pół metra zwiększyłoby koszt jego budowy tylko o kilka procent. W Gdańsku w 2001 r. otwarto most wantowy nad Martwą Wisłą, po którym prawie nikt nie jeździ, bo miał on być elementem południowej obwodnicy Gdańska i Trasy Sucharskiego, które być może zostaną zbudowane do 2011 r. Należy mieć nadzieję, że most nie będzie wówczas nadawał się do remontu.

Dotychczas nie powstał spójny aglomeracyjny plan **zrównoważonego transportu miejskiego**. Każde miasto odrębnie rozwija linie i tabor komunikacji publicznej i określa taryfy biletowe. Aglomerację obsługiwały trzy zakłady komunikacji miejskiej: gdański, gdyński i wejherowski, co powodowało np. że pasażerowie komunikacji w Sopocie musieli korzystać na zmianę z biletów gdańskich i gdyńskich. Sytuację ratuje głównie istnienie szybkiej kolei miejskiej, łączącej wszystkie miasta aglomeracji. W roku

2007, po kilkunastu latach negocjacji, powstał Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Od 2009 r. ma on scalić dotychczasowe zakłady miejskie i wprowadzić wspólną taryfę, na której jedni stracą (np. mieszkańcy Gdyni lub osoby korzystające z miesięcznych biletów odcinkowych w Gdańsku), a inni zyskają. Nadal jednak zróżnicowany będzie poziom taboru transportowego (np. znacznie nowsze autobusy w Gdyni niż w Gdańsku) oraz usług komunikacyjnych. Odnosi się wrażenie, że dla samorządów miast aglomeracji priorytetowym zadaniem w zakresie zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych jest budowa nowych ulic i dróg. Jednak modernizacje ulic przeprowadzone w Gdańsku doprowadziły głównie do spowolnienia ruchu i zmniejszenia ich przepustowości (wydaje się, że taki był właśnie zamysł władz), a liczne inwestycje gdyńskie nie poprawiły znacząco płynności ruchu. Korki uliczne zmieniły tylko lokalizację (Jamroz 2008a). Swoisty „korek” na trasie Gdańsk–Gdynia stanowi Sopot, którego władze na razie nie widzą możliwości zlokalizowania na swoim terenie drogi alternatywnej dla głównego ciągu komunikacyjnego, a plany przekopania kilkukilometrowego tunelu pod Sopotem wydają się mrzonką, biorąc pod uwagę, że budowa niespełna 200-metrowego tunelu pod ulicą Bohaterów Monte Cassino trwała około 1,5 roku.

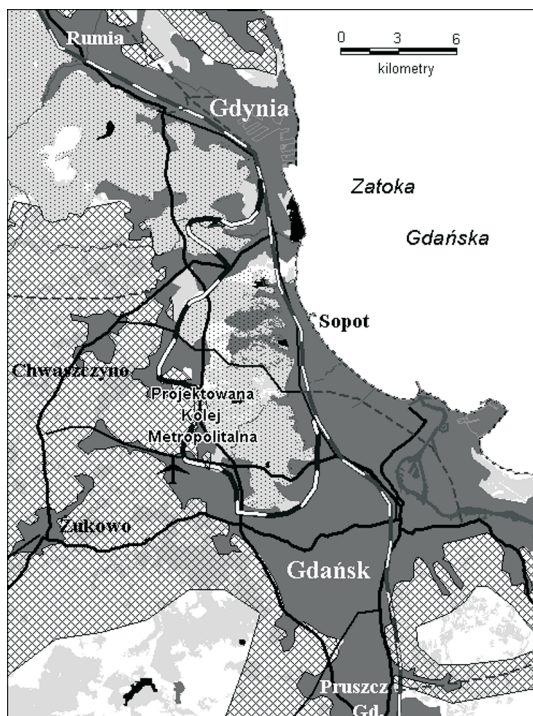
Pozbawione koordynacji na poziomie aglomeracji jest także planowanie sieci dróg wylotowych z Trójmiasta, czego przykładem były w ostatnich miesiącach perypetie z ustaleniem przebiegu tzw. Trasy

Kaszubskiej, łączącej Trójmiasto z trasą nr 6 w okolicach Lęborka. Początkowy odcinek tej drogi był „podrzucany sobie” przez samorzady Gdańska i Gdyni jak „kukulcze jajo”.

Najnowsze plany komunikacyjne to kolej metropolitalna (ryc. 4), która ma już od 2012 r. połączyć Gdańsk i Gdynię przez lotnisko w Rębiechowie linią biegnącą po wysoczyźnie Pojezierza Kaszubskiego, obsługującą też niektóre nowe peryferyjne osiedla z centrami tych miast (Jamroz 2008b). Z jednej strony może to przyczynić się do wzrostu wykorzystania komunikacji publicznej, jednak z drugiej inwestycja może stanowić bodziec dla dalszej suburbanizacji.

Zróżnicowany jest poziom rozwoju dróg rowerowych aglomeracji, lepszy w Gdańsku czy Wejherowie, słabszy np. w Gdyni. Głównym problemem jest brak integracji dróg rowerowych w obrębie całej aglomeracji, która także powinna być przedmiotem prac wymienionego związku komunikacyjnego.

Bardzo ograniczone są działania miast sprzyjające **ochronie i promowaniu przyrody**, szczególnie ożywionej. Ograniczają się one do obligatoryjnej dbałości o zieleń miejską, a i to często nie w pełnym wymaganym zakresie, gdyż powierzchnia zaniedbanej zieleni, np. porzuconych ogrodów działkowych (położonych 2–3 km od historycznego centrum Gdańska), jest



Ryc. 4. Planowana kolej metropolitalna na tle zagospodarowania przestrzennego aglomeracji trójmiejskiej

Źródło: Jamroz (2008b).

Fig. 4. The planned metropolitan railway on the background of Tricity agglomeration spatial development

Source: Jamroz (2008b).

znaczna. Samorządy uznały, że lasy położone w obrębie miast stanowią wystarczającą osnowę ekologiczną i zaniedbują tę problematykę, o czym świadczą np. plany miejscowe oraz studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast, z których wyrugowano problem powiązań (korytarzy) ekologicznych. W miastach w ostatnich latach nie powstają nowe przyrodnicze obszary chronione, do których powoływania uprawnienia mają rady miejskie. Przykładowo w Gdańsku, spośród wskazanych do utworzenia w opracowaniu ekofizjograficznym z 1999 r. blisko 30 użytków ekologicznych utworzono dwa – jeszcze w 2001 r. W granicach Gdyni, w obrębie lasów ochronnych Nadleśnictwa Gdańsk, położonych w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym, stanowiących bezpośrednie zaplecze rekreacyjne mieszkańców miasta, prowadzone są zręby zupełne.

Jakość życia mieszkańców aglomeracji obniżają także **zanieczyszczenia powietrza i hałas**, zwłaszcza pochodzenia komunikacyjnego. Co prawda obniżyła się zawartość SO_2 w powietrzu w związku ze zmniejszeniem się emisji przemysłowych, jednak zwiększający się ruch samochodowy powoduje w ostatnich latach znaczny wzrost stężenia pyłu PM_{10} , który przekraczał ponadnormatywne stężenia w okresach 2–5-dniowych, oraz dwutlenku azotu. W roku 2006, w stosunku do roku poprzedniego, stan powietrza uległ pogorszeniu w Gdańsku i Gdyni, a nie zmienił się istotnie w Sopocie i Tczewie (Stan zanieczyszczenia powietrza... 2007). Problemem aglomeracji są także przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, szczególnie komunikacyjnego. Oprócz źródeł samochodowych istotny problem stanowi ruch lotniczy w Rębiechowie, głównie z kierunku wschodniego. Już obecnie wiele nowych osiedli mieszkaniowych położonych jest w zasięgu ponadnormatywnego hałasu lotniczego, a mimo to planuje się w tej strefie budowę nowych kompleksów mieszkaniowych. Równocześnie przewidywana jest rozbudowa lotniska i znaczny wzrost ruchu lotniczego, co spowoduje zwiększenie natężenia hałasu. Brak koordynacji polityk rozwoju przestrzennego i komunikacji to jeden z bardziej jaskrawych przykładów braku integracji polityki miejskiej.

W końcu, jeden z głównych problemów lokalnej polityki ekologicznej stanowi **gospodarka odpadami**. Aglomeracja trójmiejska obsługiwana jest w większości przez dwa zakłady utylizacji odpadów – część północna przez tzw. Ekodolinę w Łężycach koło Gdyni, a południowa przez Szadółki w Gdańsku. Poziom technologiczny obu składowisk, podobnie jak zbiórki odpadów, znacznie się różni na korzyść pierwszego z tych zakładów. Mimo stale zaostrzających się przepisów, wynikających z uregulowań UE i prawa krajowego, szczególnie w Gdańsku i sąsiednich gminach bagatelizuje się segregację odpadów – utrudniony jest dostęp do pojemników na różne ich asortymenty. Kwintesencją tego podejścia może stanowić odpowiedź kierownika gdańskiego wysypiska na zarzut o brak tych pojemników, udzielona autorowi artykułu wiosną 2008 r. Stwierdził on, że „mieszkańcy Gdańska jeszcze nie dorosli do segregacji odpadów, a pojemniki pojawiają się, gdy mieszkańcy zostaną wyedukowani w tym zakresie”. Problem w tym, że ta „edukacja” trwa od kilkunastu lat i nie przynosi pożądanych skutków, a więc trzeba raczej zmienić jej metody. Składowisko w Szadółkach ma zgodę na gromadzenie odpadów do końca 2009 r. i w Gdańsku może wydarzyć się to, co można było niedawno obserwować w Neapolu. Sytuacja Gdyni i miast sąsiednich jest lepsza, jednak i tu system segregacji odpadów komunalnych pozostawia nieco do życzenia. Rozbudowa składowiska gdyńskiego w ostatniej dekadzie obarczona jest „grzechem pierworodnym” – czyli wykluczeniem polany Łężyc, położonej w otoczeniu lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, z obszaru parku. Niestety potrzeby gospodarki komunalnej przeważyły nad celami ochrony przyrody. Codzienne dziesiątki śmieciarek muszą przejechać przez lasy TPK, aby dotrzeć do składowiska, co przyczynia się do degradacji tego wartościowego przyrodniczo terenu. Tempo działań w zakresie gospodarki odpadami wskazuje, że szanse terminowego spełnienia wymogów unijnych są niewielkie.

Warto też przypomnieć, że dopiero w 2008 r. podjęto decyzję – na wniosek wojewody – o ostatecznej likwidacji składowiska fosfogipsów w Wiślince koło Gdańska. Hałda ta oddziaływała niekorzystnie przez dziesięciolecia na środowisko Żuław i zdrowie okolicznych mieszkańców. Determinacja samorządów lokalnych i Gdańskich Zakładów Nawozów Fosforowych była w tej sprawie jednak zbyt mała – ograniczała

się głównie do zamawiania ekspertyz wykazujących brak szkodliwości składowiska. Decyzja musiała więc zostać podjęta na wyższym szczeblu, co stanowi pozytywny sygnał w zakresie obiektywizmu administracji.

Przedstawione przykłady stanowią część argumentów za nierównoważnym rozwojem aglomeracji trójmiejskiej. Oczywiście istnieją także pozytywne aspekty rozwoju analizowanych miast, jednak sytuacja wyraźnie pogarsza się w stosunku do tej sprzed kilkunastu lat. Mimo deklaracyjności uwzględniania zasad ekorozwoju, pojawiających się w różnych wypowiedziach i dokumentach, zasady te przestały być podstawą dla rozwoju Trójmiasta i okolic, jeśli w ogóle kiedykolwiek nią był. Ale może być jeszcze gorzej. W ostatnich miesiącach pojawiła się koncepcja budowy w Gdańsku ogromnej elektrowni węglowej (o mocy kotłów 2500 MW), dla której funkcjonowania konieczna byłaby dostawa 2–3 pociągów węgla dziennie...

Czy są szanse na zmianę sytuacji?

Obserwując kierunek zmian społecznych i politycznych w ostatnich kilku latach, należy stwierdzić, że odpowiedź na pytanie zawarte w tytule tego rozdziału nie wydaje się twierdząca. Samorządy miast przypisujących sobie miano nowoczesnych i europejskich nie spełniają większości zasad zrównoważonego rozwoju, które stały się praktyką w działaniach wielu miast skandynawskich, holenderskich czy brytyjskich. Dotyczy to nie tylko polityk miejskich, ale również tak drobnych kwestii, jak zamówienia publiczne dla urzędów, czy segregacja odpadów w ich obrębie. Mieszkańcy aglomeracji – nie otrzymując przykładów dobrych praktyk w zakresie równoważenia rozwoju – sami też nie są skłonni stosować tych zasad. Najważniejsza wydaje się więc zmiana postaw społecznych, która nie jest możliwa bez szerokiej akcji promującej zrównoważone środowiskowo i przestrzenne zachowania, przy równoczesnej zmianie kierunków i sposobów realizacji polityki miejskiej. Z jednej strony samorządy miast muszą harmonizować swoje własne polityki (przestrzenną, transportową, środowiskową, mieszkaniową, odpadową itd.), tworząc podwaliny pod zintegrowane zarządzanie środowiskiem miejskim, ale z drugiej – ze względu na spójność przestrzenną aglomeracji trójmiejskiej – konieczne jest stworzenie zintegrowanego planu zarządzania aglomeracją (metropolią) trójmiejską. Bez takiego podejścia – nawet przy zmianie postaw społecznych i polityki miejskiej (lub prowadzących ją lokalnych polityków) – nie zaistnieją szanse na zrównoważony rozwój całej aglomeracji. Funkcje te w pewnej części może spełnić plan zagospodarowania przestrzennego trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, jednak problemy w delimitacji zasięgu tzw. metropolii, jak również ograniczony zakres kompetencji przypisanych poziomowi ponadmiejskiemu, np. radzie metropolitalnej, sprawiają, że ten dokument planistyczny ma małe szanse na spełnienie pokładanych w nim czasem nadziei. Tworzenie związków metropolitalnych powinno być inicjatywą oddolną – samorządy miast powinny zrozumieć, że odebranie im niektórych kompetencji i przekazanie ich na poziom metropolii może posłużyć lepszemu i bardziej zrównoważonemu rozwojowi.

Niestety, Komisja Europejska, ze względu na bardzo duże zróżnicowanie miast Wspólnoty i realizowanych przez nie obowiązków prawnych, nie planuje prawnej regulacji polityki miejskiej w formie dyrektywy. Zalecenia unijne pozostają więc tylko pewną wskazówką, dotyczącą kierunku, w którym miasta powinny podążać. Czy władze miast skorzystają rzetelnie z tych wytycznych, zależy głównie od nich samych. Chociaż chciałoby się przyjąć domniemanie dobrej woli organów zarządzających miastami i ich rozwojem, nie zawsze jednak działają one – świadomie lub nieświadomie – dla dobra ich mieszkańców. Świadectwem tego są chociażby fakty opisane w niniejszym artykule i zróżnicowany poziom równoważenia rozwoju polskich miast. Aby można było bardziej wiarygodnie oceniać i porównywać te procesy, konieczny jest ich monitoring, nawiązujący do problematyki poruszanej w tematycznej strategii w sprawie środowiska miejskiego UE.

Literatura

- Decyzja 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego.
- Eurostat regional yearbook 2007. Eurostat, Luxembourg.
- Jamroż M. 2008a. Nowa trasa, nowe kłopoty. *Gazeta Wyborcza – Trójmiasto* 148.
- Jamroż M. 2008b. Rewolucja komunikacyjna na Pomorzu. Kolej Metropolitalna. *Gazeta Wyborcza – Trójmiasto* 179.
- Kistowski M. 1998. Ekorozwój po polsku. *Biuletyn PAEK* 10, s. 5–10.
- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego. 2006. Bruksela.
- Kozłowski S. (red.) 2006. Żywiotowe rozprzestrzenianie się miast. Narastający problem aglomeracji miejskich w Polsce. *Studia nad Zrównoważonym Rozwojem. T. II. Ekonomia i Środowisko, Białystok– Lublin–Warszawa.*
- Lorens P. (red.) 2005. *Problemy suburbanizacji. Biblioteka Urbanisty 7. Urbanista, Warszawa.*
- May T. 1993. *Transport Policy and Management. W: D. Banister, K. Button (red.), Transport, the Environment and Sustainable Development. E & FN Spon, London.*
- Parteka T. (red.) 1999. *Uwarunkowania rozwoju województwa pomorskiego. Pomorskie Studia Regionalne. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.*
- Studium lokalizacji obiektów wysokościowych. 2008. *Biuro Rozwoju Gdańska, Gdańsk.*
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska. 2007. *Biuro Rozwoju Gdańska, zał. do uchwały XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z 20 grudnia 2007 r.*
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. 2007. *Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, zał. do uchwały XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z 27 lutego 2008 r.*
- Szymańska K. (red.) 2007. *Stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w aglomeracji gdańskiej i w Tczewie w 2006 roku i informacja o działalności fundacji ARMAAG. Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej, Gdańsk.*
- Uchwała nr XLII/1289/2001 Rady Miasta Gdańska z dnia 20 grudnia 2001 roku w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska.
- Towards a thematic strategy on the urban environment. 2004. *European Commission, Brussel.*