

Małgorzata Dymnicka
Politechnika Gdańska
Tomasz Parteka
Politechnika Gdańska

WYTWARZANIE PRZESTRZENI METROPOLITALNEJ TRÓJMIASTA

W metropolizacji podstawową rolę odgrywają sieci przepływów kapitału, ludzi, pracy, informacji i rynków, prowadząc do transformacji materialnych podstaw życia społecznego, czasu i przestrzeni. Jednym z polskich „laboratoriów” tego procesu jest Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot), obszar odrębnych tradycji historycznych odczytywanych w nowej perspektywie, miejsce nagromadzenia problemów typowych dla miast aspirujących do rangi metropolitalnej. Celem artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie, czy proces metropolizacyjnej integracji jest wewnętrznie równoważony zarówno subiektywnymi oczekiwaniami mieszkańców, jak i obiektywnymi procesami urbanizacyjnymi. Analiza prowadzi do konkluzji, że w przestrzeni społecznej, kulturowej i materialnej ścierają się dwie tendencje: z jednej strony dążenie do sprostania standardom metropolii, a z drugiej – poszukiwanie znaczeń „pierwszych”, „małej ojczyzny”.

Główne pojęcia: metropolia, Metropolia Gdańska, tożsamość kulturowa, środowisko, przestrzeń miasta.

Metropolia współczesnym projektem cywilizacji miejskiej

W literaturze naukowej obszary metropolitalne traktuje się nie tylko jako określone jednostki geograficzne, lecz przede wszystkim jako całości społeczno-ekonomiczne. Przemiany, jakie się w nich dokonują, mają wyraźny aspekt przestrzenny i dobrze już zdefiniowane skutki społeczne. Wywierają na nie wpływ przede wszystkim takie procesy, jak: dezindustrializacja, rozwój sektora najnowszych technologii i rozwój usług produkcyjnych. Do tych ostatnich zaliczane są rozmaite usługi finansowe, prawne, marketingowe, reklamowe, ubezpieczeniowe, badawczo-rozwojowe, informacyjne i wiele innych. Ich lokalizacja, w przeciwieństwie do tradycyjnych, nie wymaga bezpośredniego sąsiedztwa osób, dla których są przeznaczone. „Decydujące znaczenie mają tzw. korzyści aglomeracyjne, a więc usytuowanie w pobliżu innych instytucji

pełniących podobne zbliżone funkcje” (Węgleński 2001: 53). Z tych samych powodów szczególna rola przypada wyspecjalizowanym ośrodkom miejskim, o znaczeniu międzynarodowym, określanym często jako „miasta światowe” (*global cities, world cities*) (Sassen 1991; 1998: 157–160; Hall 1998; Soja 2003). Na pojęcie „metropolia” składają się dwa wyrazy pochodzenia greckiego: *méter* – matka i *polis* – miasto, narzucając pewien typ opiekuńczości i dominacji, który nie ma w zasadzie odpowiedników w innych epokach, poza starożytnością.

Globalizacyjne tendencje nowoczesności włączają ośrodki metropolitalne w nowe relacje między miastem centralnym i jego bezpośrednim zapleczem oraz implikują nieciągły sposób użytkowania przestrzeni zurbanizowanych. Próg wielkości metropolii jest wartością względną i zależy nie tylko od wskaźników ilościowych, lecz także jakościowych, od cech strukturalnych regionu i samego miasta – jego różnorodności i wszechstronności usług, instytucji i wyposażenia, potencjału innowacyjnego we wszystkich zasadniczych wymiarach (ekonomicznym, technicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym). Metropolia to ogromny rynek przepływu towarów, usług i informacji, dowodzi Bohdan Jałowiecki (2007a: 62; Jałowiecki i Szczepański 2002: 273–299). Choć budzi uzasadnione wątpliwości, czy jest jeszcze miastem jako nowa postmodernistyczna forma miejska, nowe technomiasto, miasto na zewnątrz (*exopolis*), policentryczny region naznaczony jak dotąd niewyobrażalną nieciągłością (Soja 2003) wciąż jednak – „zwykle jest miastem” (Gorzelać 2009: 24). Zwolennicy tezy, że w wyniku kryzysu miasta, polegającego na zaniku centrum, amorficzności i fragmentaryzacji przestrzeni, a także zaniku więzi społecznych, metropolia straci swoją rolę, nie dość doceniają jej znaczenie w obecnym świecie. Metropolitalne obszary, mocno zakotwiczone w globalnej sieci powiązań, biorą udział w „spłaszczaniu świata”, używając metafory amerykańskiego felietonisty „New York Timesa” Thomasa L. Friedmana (2009). Płaski świat ułatwia prezentowanie różnorodności kulturowej, umożliwia większości ludzi na świecie komunikowanie się, ułatwia współpracę. Już choćby z tych powodów warto próbować wydobyć z tego procesu to, co najlepsze, sugeruje Friedman (2009).

Inny punkt widzenia prezentuje amerykański socjolog i teoretyk urbanizacji, Richard Florida (2008), który uznaje miasta i tereny podmiejskie – megarregiony (należące do aglomeracji) – za najważniejsze centra, „iglice” (*spiky*) światowej innowacyjności i aktywności gospodarczej. Według Grzegorza Gorzelaćka, oba podejścia się nie wykluczają. Świat jest płaski i iglicowaty. W segmencie „niskim” (kraje słabiej rozwinięte, do których należy Polska) świat się niewątpliwie „spłaszcza”, a tym samym wyrównuje się poziom rozwoju krajów będących w orbicie wpływów globalizacyjnych. „Jednocześnie w segmencie „wysokim” mamy do czynienia z dalszą koncentracją działalno-

ści wysoko wyspecjalizowanej, przynoszącej najwyższe dochody, wyznaczającej rytm przemian technologicznych, organizacyjnych i kulturowych w skali całego globu. To owe «iglice» Florydy [...]» (Gorzelał 2009: 16).

„Jakąkolwiek metaforę wybralibyśmy, by opisać *metropolis* uwolnione z więzów – pisze Engin Isin (za Rewers 2005: 204) – wielośrodkowy region metropolitalny, policentryczny region miejski, nowe techno-miasto, postsuburbia, galaktyczne *metropolis*, miasto na zewnątrz, postmodernistyczna forma miejska, miasto-państwo – nowa forma miejska naznaczona jest dotąd niewyobrażalną fragmentaryzacją”. Patrząc na problem z perspektywy skrajnie postmodernistycznej, nie przynależymy już do żadnego miejsca, do żadnej kultury, twierdzi Manuel Castells (2007: 419). Im bardziej jednak społeczeństwa miejskie próbują odnaleźć swoją tożsamość poza globalną logiką ahistorycznej i niekontrolowanej władzy przepływów, tym bardziej potrzebują własnych lokalnych kodów, pozwalających odczytać podstawową strukturę dominujących wartości. Tym, co wyłania się z rozmaitych analiz i obserwacji, jest podobny obraz przekształcanych przestrzeni. Jednakże – dowodzi Castells (2007: 401) – jak miasto przemysłowe nie było ogólnościową kopią Manchesteru, tak powstające miasto informacyjne nie będzie kopiować Doliny Krzemowej. Tak jak informacyjne miasto nie jest formą, tak przestrzeń przepływów nie jest pozbawiona miejsca i składa się także z osobistych mikrosieci (*personal micro-networks*) (tamże). Wątek ten rozwija wspólnie z fińskim filozofem Pekką Himanenem na łamach książki *Społeczeństwo informacyjne i państwo dobrobytu* (Castells i Himanen 2009). Jednym z aspektów analizy kapitalizmu informacyjnego, przeprowadzonej przez autorów na przykładzie modelu nordyckiego (Norwegia, Finlandia, Szwecja i Dania), są czynniki kulturowe i psychologiczne jako ważne determinanty rozwoju współczesnych społeczeństw (Bendyk 2009). W modelu tym wymaga się od państwa i od miasta godzenia „pozornie sprzecznych celów: długoterminowej polityki rozwojowej z refleksyjnością, czyli zdolnością do wewnętrznych innowacji i modyfikacji celów, adekwatnie do zmian kontekstu tego rozwoju” (tamże, s. 14). Innymi słowy, jest w nim dostatecznie dużo miejsca na realizację wartości wyznawanych przez ludzi, firmy oraz rządy. Doświadczenia krajów, które próbują połączyć technologiczną innowacyjność i rozwój ekonomiczny z państwem chroniącym dobro wspólne i tożsamość lokalną, dowodzą znaczenia tożsamości jako siły napędowej „nowej gospodarki” (Castells i Himanen 2009).

We współczesnej urbanistyce dążenie do osiągnięcia równowagi między tymi dwiema perspektywami implikuje rozwój metod holistycznych (zrównoważony rozwój, *environmental design*), uwzględniających współzależności i wzajemny wpływ różnych czynników z obszaru ekonomii, polityki, ekologii, życia codziennego (por. *everyday urbanism*). Podobną tendencję można zaobserwować w socjologii miasta. Badania prowadzone w jej ramach dowodzą

przenikania się wielu różnych podejść (ekonomicznych, antropologicznych, kulturowych) wynikających z różnorodnych powiązań w przestrzeni, zarówno w skali globalnej, regionalnej, jak i lokalnej (Sassen 2007; Castells 2007; Soja 2003; Lefebvre 1994; De Certeau 2008; Frysztacki 1997). Wskazują na istotne przesunięcia akcentu z ujmowania miasta w kategoriach formy na miasto powiązane ze środowiskiem jako zapowiedź nowych dynamicznych, otwartych relacji między przestrzenią i jego użytkownikami.

Według Andrzeja Majera, koncepcja miasta analizowanego z perspektywy środowiska nadaje mu procesualny wymiar. I chociaż odbiega znacznie od najnowszych ujęć, w szczególności od postmodernistycznego dyskursu, nie wydaje się przesadnie archaiczna. „Ten punkt widzenia może z powodzeniem funkcjonować obok nowszych perspektyw, nie konkurując z nimi, lecz je uzupełniając i wzbogacając. Przedwczesne byłoby zaliczanie go do kategorii konwencji, sugeruje bowiem liczne możliwości rozwinięcia. Miasto w tym ujęciu rysuje się jako otwarta forma przestrzenna o bogatej, społecznej treści, ujawniająca zróżnicowanie ludzi połączonych obustronnymi relacjami. Stanowi strukturę, w której istotna rola przypada kulturowemu wyposażeniu jednostek i zbiorowości po to, aby stała się czytelna symbolika, jaką posiadają obiekty wypełniające miejską przestrzeń” (Majer 2009: 16–17).

Transformacje tożsamości metropolitalnej

Zanim podejmiemy próbę odpowiedzi na zasadnicze pytanie o współczesne możliwości obszaru trójmiejskiego aspirującego do rangi metropolii, zatrzymajmy się na przeszłości Gdańska jako miasta kluczowego w tym procesie. Miasta z bogatą przestrzenią symboliczną o dużej mitotwórczej sile, której nie jest w stanie osłabić żaden dyskurs krytyczny. Jego wielonarodowa tradycja, kultura i historia, rozpoznawane w porządku demokratycznym i architektonicznym, uczyniły z miasta swoiste „laboratorium” transformacji tożsamościowej. Zdarzenia po 1989 roku zapoczątkowały całkowicie nowe możliwości kształtowania tożsamości w warunkach zmiany ustroju i w kontekście globalizującego się świata. Czy miasto spotkań wielu narodów, języków i religii, tradycji bałtyckich, hanzeatyckich, miasto Artura Schopenhauera i Jana Heweliusza, Güntera Grassa i Lecha Wałęsy, miasto dialogu różnych wartości itd. jest zdolne wytworzyć całościową, spójną „tożsamość gdańską?” (Synak 2003: 133–136). Dodajmy: w nowych dla miasta okolicznościach, w epoce trudnych wyborów tożsamościowych pośród różnorodnych opcji, w czasach mobilności, zrywającej więzi łączące jednostki, w których sieć nie oznacza po prostu sieci *społecznych* (Boksański 2007; Urry 2009; Giddens 2001).

Zatrzymajmy się na dziejach miasta, którego początki sięgają z górą tysiąca lat, dają poczucie trwania. Ślady pamięci mają swe należne miejsce w umysłach i dziedzictwie materialnym kolejnych pokoleń gdańszczan. Zaznaczone wpływami wielu kultur, które zajmowały różne miejsca w społecznej strukturze miasta w okresie jego metropolitalnej świetności w XVI–XVIII wieku, stanowią w dobie nowożytnej podłoże sporów o przynależność kulturową miasta w narodowych historiografiach – polskiej i niemieckiej. Niektórzy historycy niemieccy, zwłaszcza młodszego pokolenia, jak np. Peter Oliver Loew czy Hans-Jürgen Bömelburg, polemizują z tezą, że Gdańsk w czasach najlepszego rozwoju był „tygłem narodów i kultur”. Próbują dowieść, że były to rzadkie momenty, w których stykały się obce kultury, a zwłaszcza – niemiecka i polska (Loew 2006; Bömelburg 2003). Gotowe wzorce interpretacyjne utrwalały mity i symbole ku zadowoleniu tak mieszkańców, jak i turystów. W strukturze narracyjnej Gdańska pielęgnowany jest mit o niepowtarzalności, wyjątkowości, oparty na często przypadkowych zestawieniach wybranych zdarzeń i faktów historycznych, do których najczęściej odwołują się mieszkańcy. Wartościowaniu przestrzeni, według kryteriów historycznych (niekoniecznie odzwierciedlających historyczną tożsamość, jak np. dziewiętnastowieczny eklektyzm, tzw. architektura wilhelmińska), towarzyszy kilka postaw. Jedną z nich jest podejście do architektury, zakładające swoiście pojmowaną kontynuację tradycji i utrwalanie domniemanej historyczności metodą wybiórczych, powierzchownych znaków rozpoznawczych (form, detali, materiałów czy koloru). Taka postawa, bez próby zrozumienia istoty tożsamości (trudnej, niejednoznacznej, wielowarstwowej), nieuchronnie kończy się naśladownictwem i anachroniczną imitacją. Podstawowym jej błędem jest kształtowanie nowej tożsamości przestrzeni Gdańska na zbiorze budowli, znaków i miejsc, a więc strukturze pozbawionej opowieści utkanej z ludzkich zdarzeń, działań i wyborów (Baranowski i Dymnicka 2005).

Jacek Friedrich, gdański historyk sztuki, zwraca uwagę na ambiwalentne uczucia, jakie wzbudza Gdańsk. W jakimś sensie podatny na rozwój metropolitalny, zarazem tkwi w marazmie prowincji i braku śmiałości do podjęcia współczesnych wyzwań w dyskursie publicznym. Jeśli przyjrzymy się fenomenowi rekonstrukcji Głównego Miasta, to musimy dostrzec w nim podstawowe źródło utożsamiania się z miastem kilku już pokoleń Polaków żyjących tu po 1945 roku, równocześnie nie zapominając o słabszym związku gdańszczan z innymi jego częściami i miastem jako całością społeczno-kulturową (z wyjątkiem Wrzeszcza i Oliwy, które mają odrębne i ważne miejsce w wyobraźni gdańszczan).

Zdaniem Friedricha, szczególnie na gruncie literackim (w latach osiemdziesiątych i wczesnych dziewięćdziesiątych) dokonywały się ważne transformacje świadomościowe, które z czasem wpłynęły także na dyskusje dotyczą-

ce architektury. Podczas powojennej rekonstrukcji historycznego śródmieścia odwoływano się do wzorców architektury dawnej, z czasów przynależności Gdańska do Rzeczypospolitej, ignorowano natomiast architekturę XIX i początków XX wieku, nazywając ją „pruską” i odmawiając jej większej wartości. Wynikało to w równej mierze z motywacji nacjonalistycznych, co z estetycznych, spuścizna historyzmu budziła bowiem sprzeciw także niemieckich miłośników dawnego Gdańska. Przewartościowanie stosunku do „pruskiej” architektury w Gdańsku ujawniło się podczas dyskusji prowadzonej w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych minionego stulecia. Wskazywano wówczas na architekturę z końca XIX i początku XX wieku jako na znakomite wcielenie „gdańskości” (Friedrich 2004: 86).

Gdańszczanie jako „zakładnicy” tradycji i historii, w obawie, czy „nowe” nie spowoduje utraty czegoś, co – choć nie do końca zrozumiałe – jednak już istnieje, wybierają „stare” – silnie oddziałujące symbolicznie, bezpieczniejsze. Przeszłość jest zamknięta, ale nie jest przecież skończonym projektem. Aby odzyskać utraconą energię, Peter O. Loew radzi „zresetować” miasto, ponieważ zawiera zbyt dużo konstrukcji mitotwórczych. Gdańsk ma wielką przeszłość i silną społeczną pamięć o niej, lecz – w opinii niemieckiego historyka – przytłoczony ciężarem swojej pamięci obciąża współczesnych, stając się barierą dla twórczej zmiany (Loew 2006: 111). Ceną za poszukiwanie kształtu przyszłości miasta, jednocześnie kurczowo trzymając się przeszłości, jest utrwalanie skostniałego wizerunku – twierdzi autor. Za dużo tu pamięci, a za mało refleksji, jak uczynić z gdańskiego „centrum-muzeum” miejsce tętniące życiem. Gdańsk, chroniąc historię, nie może pomijać znaczenia przestrzeni publicznych. Dopóki nie próbujemy zamieniać miasta w skansen, a ratujemy od zapomnienia to, co żyje i żyć może, pozostajemy w zgodzie ze zbiorową pamięcią. Zrozumieć otwartość form zamkniętych, zobaczyć nowe życie w dawnych ramach to przywilej wyobraźni. Bez niej przeszłość umiera.

Czy w związku z tym zyskanie europejskości jest postrzegane jako konieczność rezygnacji z tożsamości (lokalnej, regionalnej), czy jest może pojmowane jako pożądana możliwość wniesienia do Europy własnej tożsamości?

Współczesne miasto potrzebuje zarówno estetyki wyrosłej z korzeni kulturowych, jak i nowoczesnej stylistyki oraz symboliki oferującej nowe jakości formalne i estetyczne. Strategię niewypierania się przeszłości i tworzenia nowego języka architektury obrało wiele miast europejskich, bez szkody dla lokalnej tradycji. Trzeba zadać sobie pytanie, które z wartości wybrać jako drogowskaz dla współczesnego rozwoju miasta? (Baranowski i Dymnicka 2005).

Próbę przełamania mitu gdańskości dają nowe realizacje takich projektów, jak stadion piłkarski w Letniewie, Europejskie Centrum Solidarności, Gdański Teatr Szekspirowski czy Wyspa Spichrzów. Północny cypel tej ostatniej

– ważnego miejsca w przestrzeni Gdańska, świadectwa dawnej zaradności, gospodarności i zasobności gdańszczyzan – zniszczony podczas walk o Gdańsk w 1945 roku, doczekał się konkursu (2010 rok), który pozwolił na ciekawą ewolucję, by na tym miejscu wprowadzić współczesną architekturę. Zachowane w różnym stanie stare i nieliczne spichlerze (mimo wartości historycznej nie wszystkie są umieszczone w rejestrze zabytków) funkcjonują w społecznej świadomości jako relikty dawnej świetności miasta.

Wyspa Spichrzów nie była niczym nadzwyczajnym w sensie architektonicznym, ale jej położenie naprzeciwko Długiego Pobrzeża determinuje sposób jej zagospodarowania. Małgorzata Omilanowska, historyk sztuki, zwraca uwagę na wysokie oczekiwania społeczne, że to co tam powstanie, będzie piękną kurtyną domykającą wspaniały widok przez Motławę. W naturalny sposób wszyscy chcą, „żeby ta zabudowa nawiązywała do historii, nie uciekała od motywu drobnych okien, gęstej zabudowy, dużych bloków, jakimi były te magazyny. Jednocześnie wiadomo, że przyszła architektura Wyspy powinna być współczesna” (Omilanowska 2010: 10).

Z trudem wychodzimy z cienia gdańskiej kamieniczki, wciąż jako zakładnicy historii, bez należytego zrozumienia, że istnieje pilna potrzeba odnalezienia związków ze współczesnością, z otoczeniem, od którego się oddalamy. Pytania i wątpliwości dotyczą nie tylko sporu o to, które struktury przestrzenne winny przetrwać, a nawet dostąpić „zaszczytu” odtworzenia, którym zaś pozwolić zniknąć we mgłę niepamięci, lub jaka ich postać powinna zyskać pierwszeństwo utrwalenia, usuwając lub wręcz niszcząc inne formy. Jak się wydaje, skłonni jesteśmy postrzegać i kształtować miasto w kategoriach zbioru budowli, znaków i miejsc, a więc bardziej jako strukturę, aniżeli przywiązywać równą wagę do wypełniających je ludzkich działań i zdarzeń, a zatem procesów (Baranowski i Dymnicka 2005).

Metropolia Gdańska w oglądzie subiektywnym

We współczesnych socjologicznych, ekonomicznych i urbanistycznych studiach nad problematyką miejską obecne są zarówno „makroekonomia i mikrospołeczeństwo”, jak i „mikro gospodarstwo życia codziennego” (Frysztacki 2004: 48). Potwierdzenie obecności obu perspektyw możemy łatwo znaleźć w ogólniejszych podejściach socjologicznych. Wystarczy, jak dowodzi Krzysztof Frysztacki, „jeśli wymienimy Wallersteinowską teorię systemu światowego, zgodnie z którą losy dużego miasta zależą nie tylko od sytuacji miejscowej czy regionalnej, ale od przynależności tego miasta w światowej hierarchii, jako że kapitalizm organizuje m.in. miasta świata w postaci przekraczających konwencjonalne granice geopolitycznych i ekonomicznych sys-

temów, ze szczególnym znaczeniem pozycji «centralnej» oraz «peryferyjnej» [...] Rzeczywistość miejska może i zapewne powinna być ujmowana z makrospołecznego, wręcz globalnego punktu widzenia, ale także musimy brać pod uwagę szczególnie autonomiczne cechy życia miejskiego oraz tożsamość poszczególnych miast i rolę mieszkańców” (tamże, s. 46). Całość metropolitalna zdaje się makrospołeczna, niemniej jednak w niczym nie tracą na ważności inne charakterystyczne cechy życia społecznego w mieście; „te, w których zawierają się oraz odzwierciedlają osobiste losy pojedynczych mieszkańców, stosunki między nimi, kształtowanie się lokalnych przejawów społecznej świadomości, więzi, organizacji” (tamże, s. 47).

Socjologiczna analiza wymaga też postawienia pytania o relacje między obiektywnymi i subiektywnymi wymiarami wytwarzania przestrzeni metropolitalnej. Ram teoretycznych do subiektywnego oglądu i przeżywania miasta dostarczają między innymi prace Henriego Lefebvre’a (1994) czy Michela de Certeau (2008). Lefebvre dostrzega ścisły związek między wytwarzaniem przestrzeni (*production of space*) a ogólnymi mechanizmami rozwoju społeczeństwa, dowodząc, że sposób, w jaki przestrzeń jest kształtowana i przedstawiana, stanowi wyraz bardziej podstawowych mechanizmów społecznych (Lefebvre 1994). W polskiej literaturze koncepcję społecznego wytwarzania przestrzeni Lefebvre’a upowszechnił Bohdan Jałowiecki (2010). Aby odpowiedzieć na pytanie, jak przestrzeń jest społecznie wytwarzana, trzeba najpierw pokazać, jak jest pojmowana i nazywana, aby następnie przedstawić warunki wpływające na jej produkcję i opisać, kim są aktorzy tego procesu (Jałowiecki 2010). Społeczna produkcja znaczeń i konkretnej materialności obejmuje trzy konstrukcje pozostające ze sobą w ścisłej zależności: „praktyki przestrzenne”, a więc powtarzalne czynności dnia codziennego zachodzące w konkretnej przestrzeni, przestrzenie „reprezentacji”, czyli doświadczane i przeżywane sytuacje, nasycone emocjami i symbolami, dynamiczne i zmienne (kościół, cmentarz, plac, dom itp.) oraz „reprezentacje przestrzeni”, które sprowadzają się do sposobu, w jaki przestrzeń jest przedstawiana i zorganizowana (domena planistów, architektów, deweloperów, inwestorów itp.) (Lefebvre 1994: 33). Lefebvriańska conceptualizacja przestrzeni społecznie konstruowanej tworzy dynamiczną płaszczyznę negocjacji między istniejącą rzeczywistością miejską a światem przeżywanym i wciąż okazuje się przydatna w interpretacji przestrzeni fizycznej i wyobrażonej. „Codzienna praktyka zostaje w ramach przestrzeni reprezentacji uteoretyczniona, teoria zaś zyskuje wymiar praktyczny” (Dziuban 2008: 68).

Nie mniej interesujące spojrzenie na miasto – równoważące podejście ekonomiczne – znajdziemy w poglądach Michela de Certeau. W analizach przestrzennych praktyk odsyła nas do doświadczenia antropologicznego, poetyckiego i mitycznego przestrzeni. Pozwala to – zdaniem de Certeau – badać

mikroskopijne, pojedyncze i mnogie praktyki, które wymykają się dyscyplinie systemu urbanistycznego, stanowiąc osnowę życia społecznego. „Koczownicze, albo metaforyczne, miasto przenika w ten sposób do zrozumiałego tekstu zaplanowanego i czytelnego miasta” (De Certeau 2008: 95). „To właśnie tej kartezyjskiej, totalizującej perspektywie dominacji, w której oglądanie miasta miesza się najczęściej z jego posiadaniem, de Certeau, Derrida, Foucault, Sennett i wielu innych przeciwstawia swoje sposoby doświadczania miejskiej przestrzeni” (Rewers 2005: 64–65).

Problem z dzisiejszymi miastami – i nie tylko metropoliami – polega na tym, że straciły więź z użytkownikami, oferując sprywatyzowane przestrzenie publiczne. Miasta przez to stają się – czy tego chcemy, czy nie – coraz bardziej subiektywne, twierdzi Krzysztof Nawratek. Rozpadając się na fragmenty (osiedla zamknięte, galerie handlowe, zwarte zespoły biurowe, parki tematyczne itp.) miasto nie stanowi już czytelnej i zwartej struktury – wspólnej dla wszystkich mieszkańców (Nawratek 2008: 114–115). Na problem scalania miasta przy pomocy przestrzeni publicznych zwraca uwagę wielu autorów, dowodząc, jakie straty dla życia społecznego, publicznego przynosi ich brak lub zaniedbanie. Według Jana Gehla, duńskiego architekta i promotora idei rozwoju przestrzeni publicznych, „życie w budynkach i między nimi wydaje się w niemal każdej sytuacji ważniejsze i odpowiadające nam bardziej niż same przestrzenie i budynki” (Gehl 2009: 29; Gehl i Gemzøe 2007). Zasadnicza teza przewijająca się w całej twórczości Gehla zawiera się w stwierdzeniu, że w porównaniu z doświadczeniem obecności form architektonicznych, których znaczenia nie należy przekreślać, to obecność ludzi w przestrzeni oferuje znacznie bogatsze doznania, dzięki którym świat, który powstaje w myślach i ich działaniach, trwa jako świat rzeczywisty (tamże). Piotr Sztompka w zapewnieniu ludziom dobrze umeblowanej przestrzeni międzyludzkiej dostrzega źródło postępu społecznego, o czym rzadko wspominają politycy (Sztompka 2009: 47). Dodajmy od siebie „umeblowanej” – także w sensie architektonicznym i urbanistycznym.

W przestrzeni międzyludzkiej naszych czasów dominuje chaos, strach przed obcymi, niski poziom społecznego zaufania. Metropolizacja indukuje trzy niezależne zjawiska, które pogłębiają ten niekorzystny obraz jakości przestrzeni międzyludzkiej. Należą do nich radykalne transformacje przestrzeni, polegające między innymi na zmianie organizacji handlu (masowe przestrzenie konsumpcji), silnej tendencji do grodzenia osiedli mieszkaniowych, które najczęściej charakteryzują się niezależnością od otoczenia oraz na wytwarzaniu kompleksów przestrzeni biurowych, ściśle chronionych, z reglamentowanym dostępem (Jałowicki 2007b: 15–16; Gądecki 2009). Wymienione przestrzenie „reprezentacji” tworzą swego rodzaju wyspy – bez dialogu z otaczającym krajobrazem, który w ten sposób traci swoje funkcje przestrzeni jako „dobra

wspólnego”. Krajobraz miejski pozostawiony wyłącznie grze rynkowej nie tylko nie podlega żadnej ochronie, lecz coraz częściej jest zawłaszczany.

Może więc nie należy się dziwić, że trwały proces poszukiwania i potwierdzania społecznej identyfikacji i tożsamości zachodzi głównie na skupionym w śródmiejskim obszarze zespole wartości materialnych, o wysokich walorach estetycznych i symbolicznych. Przestrzeń Głównego Miasta (wytworu długiego rozwoju historycznego) nie spełnia do końca, jak się wydaje, kryteriów obszaru kulturowego w sensie, jaki nadał pojęciu Aleksander Wallis (1979). Nie decydują bowiem o tym, czy nim jest, czy nie, wartości artystyczne ani szacowne zabytki (których Gdańskowi przecież nie brakuje). Przypomnijmy, że miasto skoncentrowane na zachowaniu wizualnych atrybutów, będące jedynie dekoracją, a nie katalizatorem żywotnych procesów kulturowych i społecznych, nie jest synonimem pełnowartościowego życia kulturowego określonej społecznej całości. Odpowiedzi można próbować szukać w przeszłości. W czasie działań wojennych zniknęła stąd większość rodowitej ludności. Została pustka. Zasiadlili ją ludzie, dla których zastane ruiny miasta były przestrzenią obcą, bez znajomości historii i kultury. Zdaniem niektórych mieszkańców Gdańska „Wystarczy zaobserwować, co dzieje się w Dniu Zmarłych, pół miasta jedzie pociągiem do swoich bliskich, zabiera ze sobą dzieci, wnuki. I pokazuje im: nie jesteście stąd” (Katarzyńska 2007: 6).

Tezę o współczesnym mało dynamicznym i atrakcyjnym mieście pod względem intensywności i atrakcyjności życia zdają się potwierdzać zarówno uczestnicy różnych spotkań i publicznych debat nad przyszłością grodu nad Motławą, jak i badani mieszkańcy. Tytuły w lokalnej trójmiejskiej prasie praktycznie od 2007 roku pełne są alarmujących wypowiedzi na temat oddalania się, zwłaszcza Gdańska, od europejskiego metropolitalnego wizerunku (np. *Czas na odważne wizjonerstwo*, „Gazeta Wyborcza” z marca 2007; *Morze możliwości?*, 31–1 kwietnia 2007; *Siedem grzechów głównych Trójmiasta*, 19 lutego 2007; *Trójmiasto: metropolia czy peryferia?* www.gazeta.pl; *W poszukiwaniu tożsamości Gdańska*, 21 maja 2010 itp.).

Badania z różnych okresów pokazują, że wyobrazeniowy kształt miasta, zawierający w sobie pewne zbitki różnych pozytywnie waloryzowanych elementów przestrzeni Gdańska oraz rozgrywających się tu znaczących wydarzeń, kontrastuje z przestrzenią realnie doświadczaną, która wielu gdańszczanom jawi się jako nieuporządkowana, niezagospodarowana, czasem porzucona i brzydka. Zauważyć można dysonans pomiędzy „pięknem” Gdańska wyobrażonego a nieładem doświadczanym na co dzień. Na problem ten wskazuje większość mieszkańców. „Poza obszarem ścisłego centrum (Główne Miasto, centrum Wrzeszcza i Oliwy) oraz kilku osiedli powstałych już w latach dziewięćdziesiątych, trudno jest mieszkańcom wskazać obszary godne pokazania. W większości są albo spółdzielcze wielkie zespoły mieszkaniowe z lat

siedemdziesiątych, «w których się tylko śpi», albo wymagające kapitalnych remontów, dotknięte patologią społeczną komunalne dzielnice przemysłowe» (Załęcki 2003: 224–225).

Zasadniczym oparciem dla procesów identyfikacji gdańszczan, jak pokazują badania, jest – zwłaszcza dla mieszkańców starszego pokolenia – historyczne centrum. Gdańszczanie koncentrują zainteresowanie miastem wokół takich miejsc jak ulica Długa, Długi Targ z fontanną Neptuna, Ratusz Głównego Miasta, Bazylika Mariacka czy Dwór Artusa. Pytani o konkretne osobliwości miasta odwołują się przede wszystkim do wartości architektonicznych i położenia Gdańska (Załęcki 2003; Szczepański 2003: 140–143). Na pejzaż semiotyczny miasta składają się miejsca pamięci historycznej i dziedzictwa kultury jako podstawa ładu i zasadnicze źródło tożsamości, początek i koniec miasta „Jedzie się” bowiem zawsze do Gdańska (w domyśle do Głównego Miasta, historycznego centrum). W subiektywnej ocenie gdańszczan jest to przestrzeń wspólna, stanowiąca wartość ogólnomiejską. Tę trwałą dyspozycję mieszkańców Gdańska do przeżywania historycznej przestrzeni nagromadzenia pamięci i symboli pokazują wyniki badań z lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku (Jałowicki 1980), jak i najnowsze (Załęcki 2009, 2010).

Interesujące i zaskakujące wydają się na tym tle wysokie oceny jakości życia, związanego z zamieszkiwaniem w wielkich zespołach mieszkaniowych (Zaspa, Przymorze i Żabianka). Dzielnice te z odziedziczonym z przeszłości statusem osiedli-sypialni zostały wyposażone w ostatnich latach w wiele nowych funkcji, głównie handlowo-usługowych (w postaci kilku centrów handlowych) i rekreacyjnych (głównie pas nadmorski wraz z terenami parkowymi), co może tłumaczyć postawy zadowolenia i satysfakcji (Brosz i Załęcki 2008). Proces rewitalizacji, z powodu postępującej dekapitalizacji zasobów mieszkaniowych, braku źródeł finansowania i odpowiednich programów oraz strategii charakteryzuje się jednak powierzchownością i pozorowaniem działań o charakterze humanizującym, polegających na estetyzacji budynków za pomocą wątpliwych estetycznie motywów czy pseudoserlian na niektórych budynkach wielkopłytowych struktur osiedlowych (por. Lorens 2010). Problem pogarsza dogęszczanie zabudowy wielkich zespołów mieszkaniowych grodzonymi osiedlami deweloperskimi, które choć przynależą do nich w sensie strukturalnym, to w sensie estetycznym i społecznym nie budują ładu z zastanym krajobrazem, ani – jak należy przypuszczać – nie wytwarzają podstaw do integracji społecznej. Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym nie dość precyzyzuje wymagania w stosunku do planów miejscowych, dotyczących zasad kształtowania przestrzeni i ich relacji z istniejącym środowiskiem zbudowanym.

Jednocześnie, jak czytamy w Raporcie z badań poświęconych wybranym aspektom życia miasta (Załęcki 2009), subiektywny ogląd miasta nie ogranicza

się do wartości i symboli charakterystycznych dla okresu początków transformacji. Świadczy o tym choćby zmiana w podejściu gdańszczan do skojarzeń estetycznych, związanych z atrakcyjnością przestrzeni miejskiej. W badaniach wcześniejszych z 2002 roku najrzadziej pojawiały się wątki zawierające aspekt marynistyczny (5,9%) (por. Szczepański 2003). Dzisiaj bogacenie się Gdańska i jego identyfikacja, wynikająca z położenia nad wodą, nabiera nowego sensu. W wizjach rozwoju dotyczących przekształceń urbanistycznych uwzględnia się znaczenie akwenów wodnych, przywracając miastu dawną i zapomnianą funkcję. Wytwarzanie nowego wizerunku miasta, oparte na historycznych związkach z wodą, znajduje odzwierciedlenie w badaniach poświęconych elementom konstytuującym tożsamość Gdańska (Załęcki 2010). Wynika z nich, że krajobraz morski powraca do podstawowych symboli miasta. Ponad 2/3 badanych wyraża opinię, że morze obok dziedzictwa Solidarności jest jednym z najbardziej niewykorzystanych potencjałów miasta. W opinii większości gdańszczan (63%) nadmorskie położenie Gdańska powinno być w większym stopniu powiązane z funkcjami kulturalnymi i rekreacyjnymi. Podczas gdy w 1996 roku 34% gdańszczan wybierało pas nadmorski jako obszar różnych form aktywności, to w 2000 roku odsetek ten wzrósł do 39%, obecnie zaś wynosi już 45% (Załęcki 2010). Zdecydowana większość gdańszczan (93%) wyraża aspiracje związane z przywróceniem miastu jego dawnego morskiego charakteru (tamże). Zainteresowanie obecnością wody w przestrzeni miasta wyrasta z ogólniejszego współczesnego trendu kształtowania się nowych jakościowo relacji pomiędzy architekturą i wodą. Stanowi też poszukiwanie nowych źródeł inspiracji, związanych z redefinicją przestrzeni publicznych.

Problem integracji obszaru trójmiejskiego został poddany społecznej debacie w ramach inicjatywy „Przystanek Trójmiasto”, rozwijanej na łamach „Gazety Wyborczej. Trójmiasto” w 2007 roku. Akcja pokazała, jak silnie w społecznej świadomości gdańszczan, sopocian i gdynian zakodowana jest potrzeba integracji aglomeracji pomorskiej. Potwierdziły ją jednoznacznie wyniki sondażu pt. Jakiej chcemy metropolii?, przeprowadzonego przez PBS DGA (2007). Badani, zapytani w jakich dziedzinach byłaby najbardziej korzystna współpraca między trzema miastami, wskazali niemal jednomyślnie na 10 z 12 propozycji przedstawionych przez dziennikarzy „Gazety Wyborczej”. Miałyby ona koncentrować się między innymi na wspólnym bilecie metropolitalnym (idea po dziesięciu latach została zrealizowana w 2009 roku), wspólnie zbudowanych ścieżkach rowerowych czy współpracy w zakresie promocji atrakcji turystycznych i kulturalnych. Na podstawie wyników badań została opracowana Karta Trójmiasta, definiująca zasady współpracy Gdańska, Sopotu i Gdyni. W treści deklaracji, podpisanej przez trzech prezydentów 27 marca 2007 roku, zawierała się obietnica realizacji wspólnych zadań. Tego chcieli trzy lata temu mieszkańcy i do tego zobowiązali się – podpisując Kartę Trój-

miasta – lokalni samorządowcy. Ostatnie miesiące pokazały, że „psychologia wypiera politykę”, gdyż bariery we współpracy między trzema miastami nie tylko nie znikają, lecz się pogłębiają. Krytycznie nastawieni mieszkańcy dają temu wyraz na forach internetowych, twierdząc, że nie ma takiego organizmu jak Trójmiasto. Jest natomiast utopijne założenie o wspólnocie trzech miast. W ich opinii, Gdańsk „tonie we własnej mitologii”, Gdynia „lubi być postrzegana [...] jako kolebka nowych technologii, nowej inżynierii, okno na świat, gospodarczy tygrys regionu”, a Sopot daje nadzieję na lepsze metropolitalne życie w mieście, w co wierzą turyści, rezydenci, urzędnicy magistratu i zwykli mieszkańcy (<http://stacjagdansk.info>).

Jak wypada Trójmiasto na tle innych wielkich miast polskich pod względem czynników sprzyjających rozwojowi metropolitalnemu? Próbę odpowiedzi dają badania na temat jakości życia w przyszłych metropoliach, przeprowadzone przez CBOS we współpracy z Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW (EUROREG), według których trójmiejski obszar pod względem satysfakcji z miejsca zamieszkania wypada na tle Warszawy, Krakowa, Poznania, Katowic, Wrocławia, Łodzi i Lublina najlepiej (Hryniewicz, Jałowiecki i Tucholska 2008). Silna pozytywna identyfikacja z obszarem trójmiejskim jako miejscem zamieszkania kształtuje się na poziomie 87,4% i zdecydowanie przewyższa poziom ogólnopolski. Nie gorzej wypada więc z regionem, którą deklaruje ponad 4/5 respondentów. Na uwagę zasługują także różnice indeksu alienacji, które najkorzystniej wypadają dla mieszkańców Gdańska, oraz dość wysoki na tle innych miast kapitał społecznego zaufania. Najsilniej spośród wszystkich badanych mieszkańców miast gdańszczanie identyfikują się również z Europą (72,4%), czytamy w raporcie (tamże, s. 69–72). Zmienia się także nastawienie gdańszczan w stosunku do Niemców. Jak pokazują to niedawne badania (Załęcki 2008), z jednej strony istnieje obawa przed silnym narodem umacniającym swoją hegemonię w Europie (1/3 badanych uważa, że w ramach prowadzonej polityki dążyć będą do podporządkowania sobie państw słabszych), z drugiej strony obawa przed Niemcami nie przeszkadza uważać ich za ważnego partnera zarówno w kontaktach gospodarczych, politycznych, jak i kulturalnych, czytamy w książce *Kontakt międzykulturowy a obraz Niemca w świadomości gdańszczan* (Załęcki 2008: 268).

Od aglomeracji Trójmiasta – ku Metropolii Gdańskiej

Problematyka metropolizacji obszaru Trójmiasta (Gdańska, Sopotu i Gdyni) była wielokrotnie podejmowana przez liczne środowiska (planistów, architektów, geografów, socjologów, ekonomistów itp.) w wielu studiach, ana-

lizach, koncepcjach i badaniach. Powód zainteresowania jedną z najbardziej rozwiniętych form systemu osadniczego wydaje się niezmiennie oczywisty, a w dobie globalizacji wręcz konieczny wobec nowych cywilizacyjnych wyzwań i możliwości, jakie stają przed urbanizującymi się społeczeństwami.

Nadmorska aglomeracja Trójmiasta wykracza poza terytorium trzech miast, obejmując swym zasięgiem rozległy obszar powiązań funkcjonalno-przestrzennych, ekonomicznych, społecznych i kulturowych. Jądrem struktury pozostaje zespół trzech miast, który aspiruje do znalezienia się w sieci metropolii polskich i europejskich. Możemy więc z pełną odpowiedzialnością mówić wyłącznie o trójmiejskiej metropolii *in statu nascendi*. W ten sposób unikniemy dość jałowej dyskusji, czy Trójmiasto jest już metropolią, czy nią nie jest. Nie będziemy się też zajmować dywagacjami na temat różnic w nazewnictwie (Metropolia Gdańska, Metropolia Trójmiejska, Trójmiejski Obszar Metropolitalny itd.), gdyż jest to marketingowy temat polityków. Przyjmujemy więc dla celów tej publikacji nazwę Metropolia Gdańska, wyprowadzoną z największego ludnościowo miasta (Gdańsk zamieszkuje 455 tys. mieszkańców, źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, www.stat.gov.pl). Zdajemy sobie przy tym sprawę, że próg wielkości metropolii jest wartością względną i zależy także od cech strukturalnych regionu i samego miasta (por. Markowski 2000).

Dla celów niniejszego opracowania przyjmujemy, że metropolizacja omawianego obszaru materializuje się w dość znacznym stopniu w postaci konkretnych procesów toczących się w pewnych miejscach.

Metropolia Gdańska powstaje z transformacji pojęciowej, przestrzennej i funkcjonalnej aglomeracji gdańskiej. Jest ona zdeterminowana dwoma trwałymi czynnikami decydującymi o jej rozwoju: czynnikiem geograficzno-przyrodniczym nadbałtyckiego położenia i naturalnego bogactwa środowiska lądowo-morskiego oraz czynnikiem historycznym względnie niezależnego rozwoju trzech dużych miast tworzących jądro metropolii: Gdańska – historycznego centralnego ośrodka Pomorza; Gdyni – młodego miasta powstałego w 1926 roku jako zaplecze portu, będącego konkurencyjnym wyzwaniem wobec Gdańska, zdominowanego przez Niemców, i Sopotu – kameralnego kurortu powstałego z impulsu przełomu XIX i XX wieku – z mody na wodolecznictwo i secesję. Ta trójczłonowa struktura osadnicza tworzy związek funkcjonalny, określaną jako Trójmiasto. Po II wojnie światowej związki między trzema miastami leżącymi nad brzegiem Zatoki Gdańskiej (Gdańsk, Sopot, Gdynia) stały się bardzo ścisłe, tworząc faktycznie aglomerację trójmiejską, która w miarę rozwoju gospodarczego Wybrzeża wciągnęła w orbitę wpływów i zależności inne sąsiednie miasta i gminy. Obecnie układ osadniczy silnie zintegrowany obejmuje 7 miast: Gdańsk, Gdynię, Sopot, Rumie, Redę, Wejherowo i Pruszcz Gdański.

Powstała biegunowo spolaryzowana struktura przestrzenna o zdecydowanych cechach zintegrowanego środowiska przyrodniczego oraz zespołu czynników funkcjonalnych o cechach zarówno integracji, jak i dezintegracji przestrzennej. Czynniki intensyfikujące przepływy ludzi oraz naturalne ograniczenia (zatoka – wzgórze morenowe) determinują nieuchronność dalszych procesów integracyjnych. Struktura społeczna i przestrzenna ma już za sobą proces skupienia (aglomeracji), obecnie istotna jest bardziej rozwinięta faza rozwoju – metropolizacja.

Zarysowane powyżej najważniejsze cechy rozwoju przestrzennego Metropolii Gdańskiej pokazują, w jak szczególnej fazie rozwojowej znajduje się ten nadmorski układ osadniczy. Generalną, choć może zbyt kontrastową reasumpcją okresu realnego socjalizmu jest stwierdzenie, że ten unikatowy, zrośnięty ze środowiskiem przyrodniczym zespół urbanistyczny został w okresie powojennym niejako przypisany tej kategorii polskiej przestrzeni, która została określona jako „obszary ekologicznego zagrożenia”. Był to efekt niekontrolowanego rozwoju przemysłu, przy jednoczesnym braku inwestycji ekologicznych. Równocześnie ukształtowana została aglomeracja miejska, wchodząca w fazę kształtowania zespołu metropolitalnego o podstawowym znaczeniu dla układu osadniczego Polski, o znacznych szansach na realizację głównego wyzwania cywilizacyjnego, jakim jest obecnie równoważenie rozwoju (Parteka 2000).

Aby Metropolia Gdańska stała się rzeczywistością – przestrzeń ekonomiczna i społeczna aglomeracji gdańskiej musi przejść zdecydowaną fazę modernizacji i eliminacji zapóźnień. Jest to warunek podstawowy, pozycja wyjściowa do podjęcia szans. Szanse te mieszczą się w zbiorze uznanych i nadal aktualnych cech miast-metropolii. Jałowiecki (1999: 32) podaje – za Panayotisem Soldatosem (1987) – dziesięć cech miast-metropolii:

- „1. Przyjmuje, pochodzące z zagranicy, czynniki produkcji, inwestycje, siłę roboczą oraz towary i usługi.
2. Gości zagraniczne firmy, siedziby i filie międzynarodowych przedsiębiorstw, banków, instytucje pozarządowe, naukowe i oświatowe (szkoły) oraz uniwersytety o znacznym udziale studentów cudzoziemców, a także placówki dyplomatyczne.
3. Eksportuje czynniki produkcji: przedsiębiorstwa, banki i inne instytucje społeczno-gospodarcze, kulturalne i naukowe.
4. Jest bezpośrednio połączone siecią transportu i komunikacji z zagranicą, systemem autostrad, szybkiej kolei, lotniska międzynarodowego.
5. Ma rozbudowaną „infostrukturę” i cechuje się intensywną komunikacją z zagranicą przez ruch pocztowy, telekomunikacyjny i turystyczny.
6. Ma rozwinięty sektor usług nastawiony na zagranicznych klientów: centra kongresowe i wystawiennicze, luksusowe hotele, szkoły międzynarodo-

- we, wysokiej jakości pomieszczenia biurowe, międzynarodowe kancelarie prawnicze, międzynarodowe instytucje naukowe.
7. Znajdują się na jego obszarze środki masowego przekazu o zasięgu międzynarodowym (gazety, magazyny, radio, telewizja).
 8. Organizowane są regularnie różnego typu międzynarodowe spotkania: kongresy, wystawy, festiwale, imprezy sportowe i artystyczne z udziałem zagranicznych zespołów teatralnych.
 9. Znajdują się instytucje krajowe i regionalne zajmujące się relacjami zagranicznymi i mającymi międzynarodową markę, jak np. stowarzyszenia, kluby sportowe itp.
 10. Przez miejskie instytucje publiczne lub prywatne uprawiana jest, za pośrednictwem własnych przedstawicielstw w innych miastach za granicą, paradyplomacja; czemu służy także członkostwo w organizacjach międzynarodowych, jak np. stowarzyszenia miast bliźniaczych, metropolii itp.”.

Można więc tę klasyczną listę traktować jako matrycę porównawczą procesów metropolizacyjnych aglomeracji Trójmiasta. Infrastrukturalne czynniki metropolitalności tworzy rozwinięty węzeł komunikacji lądowo-morskiej, na który składają się: porty Gdańska i Gdyni z konkurencyjnymi bałtyckimi bazami kontenerowymi i promowymi, terminale paliwowe, lotnisko międzynarodowe im. Lecha Wałęsy o wciąż rozwojowej sieci połączeń europejskich i rosnących obrotach (2 mln pasażerów w 2009 roku, 3. pozycja po Warszawie i Krakowie), węzeł komunikacji kolejowej także międzynarodowej (Gdynia–Praga, Berlin–Kalininograd), węzeł komunikacji drogowej (waloryzowany autostradą A 1), szybka kolej miejska integrująca miasta-jądra metropolii (Gdańsk–Sopot–Gdynia) oraz jego otoczenie regionalne (Wejherowo, Reda, Rumia, Pruszcz i Tczew) z planami rozwoju Kolei Metropolitalnej.

Europejską sieć służącą kontaktom międzynarodowym tworzą: targi międzynarodowe w Gdyni i Gdańsku, o rosnącej częstotliwości i rosnącym zróżnicowaniu tematycznym i jednocześnie kreowanej specjalizacji (największe w Europie Targi Bursztynu), siedziby organizacji międzynarodowych, między innymi: Związek Miast Bałtyckich, przedstawicielstwa Kalmaru i Szlezewiku-Holsztyna, a także przedstawicielstwa dyplomatyczne wielu państw (konsulaty generalne: 7, konsulaty honorowe: 18, agencje konsularne: 2). W przestrzeni metropolitalnej znajdziemy także obiekty kultury i sportu o znaczeniu ponadregionalnym, takie jak: Europejskie Centrum Solidarności, Filharmonia Bałtycka, Opera, Nadbałtyckie Centrum Kultury, Centrum Muzyczno-Kongresowe w Gdańsku, hale sportowe w Gdyni i Gdańsku/Sopocie – pozwalające na realizację imprez sportowych i kulturalnych o zasięgu europejskim oraz kompleks sportowy budowany na EURO 2012 w Gdańsku Letnicy. Uczestnictwo w europejskim i światowym systemie przyjmowania kapitałów

i inwestycji zagranicznych staje się coraz bardziej możliwe dzięki obecności banków o randze międzynarodowej. Zainicjowany został proces tworzenia metropolii wiedzy i innowacyjności oparty na sieci uczelni wyższych (w 11 uczelniach publicznych i 18 niepublicznych ze 100 tys. studentów), instytutów badawczych, innowacyjnych firm (Intel, Young Digital) oraz parków naukowo-technologicznych w Gdyni (Pomorski Park Naukowo-Technologiczny z nowoczesnymi laboratoriami, siedzibami firm, salami konferencyjnymi i wystawowymi) i Gdańsku.

W aglomeracji gdańskiej organizowane są również imprezy o zasięgu międzynarodowym, do których zaliczyć można między innymi: Jarmark św. Dominika, Sopot Festival, Festiwal Polskich Filmów Fabularnych, Open'er Festival, Międzynarodowy Festiwal Muzyki Sakralnej, Międzynarodowy Konkurs Sztuki Choreograficznej im. Sergiusza Diagilewa, Damies Jazz Festival czy Festiwal TOP TRENDY.

Opisując symptomy procesów metropolizacyjnych, które dają się skatalogować nazwami i wielkościami, trzeba zauważyć, które z tych cech są w Metropolii Gdańskiej słabo rozwinięte. Z pewnością mało dostrzegana jest, pochodząca z zagranicy, siła robocza. Choć w stocznicach pracują Wietnamczycy, w gastronomii Chińczycy, a na budowach domów – Ukraińcy, to są to jednak liczby mało istotne, wręcz nieuchwytnie statystycznie (pomijając aspekt legalności pracy). Zdarzają się też sytuacje wyjątkowe, jak kierowanie największą instytucją muzyczną – Filharmonią Bałtycką im. F. Chopina przez dyrygenta niemieckiego Kaia Bumanna, czy też zarządzanie Nadbałtyckim Centrum Kultury przez Nigeryjczyka Larry'ego Okey Ugwu.

Spójność Metropolii Gdańskiej

Spójność przestrzenną i społeczną określają wskaźniki zróżnicowanej dostępności, warunków życia i jakości życia. Podstawowym jest jednak wskaźnik urbanizacji, będący pochodną wartości demograficznych. W głównych miastach metropolii (Gdańsku, Gdyni i Sopocie) sytuacja demograficzna wskazuje tendencję spadkową. Interesujące są przy tym relacje liczby ludności i przyrostu naturalnego. Po latach ujemnego przyrostu naturalnego statystyka odnotowała efekt dodatni w 2008 roku zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni (www.gdańsk.pl). Mimo to w Trójmieście ludności ubywa: w 2000 roku mieszkało tu 758,7 tys. osób, natomiast w 2008 roku – 743,6 tys. osób (Bank Danych Regionalnych GUS, www.stat.gov.pl). Przekłada się to na główny wskaźnik urbanizacji, odpowiadający liczbie ludności na 1 km²; w tym zakresie gęstość zaludnienia maleje: w 2002 roku dla Trójmiasta wynosił on 1802 osób na 1 km², w 2008 roku zaś – 1796 osób na 1 km².

Proces ten ulega zróżnicowanemu wzmocnieniu poprzez migracje. W okresie ostatnich lat największą migracją ujemną notuje Sopot, potem Gdynia, na

końcu zaś jest Gdańsk. Ciekawe jest, że proces ten w przypadku Gdańska i Gdyni na początku tego wieku przebiegał odwrotnie (Gdynia – migracja dodatnia, Gdańsk – ujemna).

Jedną z miar dostępności, jak i warunków życia jest wskaźnik motoryzacji – miasta Metropolii Gdańskiej notują najwyższe w Polsce tempo wzrostu liczby pojazdów na 1000 mieszkańców. W Gdańsku liczba pojazdów na 1000 mieszkańców wzrosła z 430 w 2000 roku do 586 w 2008 roku (www.gdańsk.pl), w Gdyni w 2000 roku było zarejestrowanych 360 pojazdów na 1000 mieszkańców, natomiast w 2005 roku – 431 (*Rocznik statystyczny Gdyni* 2006). Oczywiście spójność metropolii można analizować w szerszym *spectrum* statystycznym. Chodziło tylko o zasygnalizowanie kilku statystycznych faktów, ilustrujących procesy urbanizacyjne.

Ku metropolitalnej aglomeracji funkcjonalnej

Czy globalizacja wyznacza wyraźnie nową fazę rozwoju miast, w tym aglomeracji i metropolii jako wyższego stadium urbanizacji? Czy też jest to schyłek miasta o wyrazistym humanistycznym obliczu? A może jest to wyraz przejściowej dekadencji urbanistycznej – pesymistycznej oceny rzeczywistości?

Współczesne struktury osadnicze dużej intensywności (urbanizacji) charakteryzują wyraźne podziały funkcjonalne, które powstały na skutek rewolucji przemysłowej oraz rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Miasto funkcjonalne miało wyraźnie określone centrum z dominującymi funkcjami administracyjnymi, handlowymi, kulturalnymi. Funkcje te koegzystowały z funkcją mieszkaniową (głównie starej zabudowy) oraz z głównym węzłem kolejowym. Izolacyjny pas zieleni (także o funkcji rekreacyjnej) oddzielał dzielnice mieszkaniowe od dzielnic przemysłowych o znacznej uciążliwości (emisja zanieczyszczeń, hałas). Ten model rozwijał się w ciągu XX wieku. Tak rozwijała się też aglomeracja gdańska. Pod koniec XX wieku coraz wyraźniej zaczął krystalizować się inny model funkcjonalny. W aglomeracjach powstają skupiska nowych funkcji oraz rozległe tereny osiedleńcze wzmacniające skalę miasta. Na aglomeracji gdańskiej piętno odcisnął kryzys przemysłu stoczniowego. Orientacja kolejowa straciła swoje znaczenie lokalizacyjne. Zmiana technologii przemysłowych i transportowych spowodowała gwałtowny przyrost terenów poprzemysłowych i pokolejowych – odłogowanych i powoli rewitalizowanych (tereny postoczniowe w Gdańsku i pokolejowe w Gdyni).

Nabrały znaczenia nowe formuły przestrzenne starych funkcji, kreujące nową postać aglomeracji funkcjonalnej: funkcja handlowa centrum uległa redukcji i zaspokajanie wciąż rosnących potrzeb konsumpcyjnych następuje w dzielnicach handlowo-usługowych, będących skupiskami wielkopowierzchniowych obiektów handlowych uzupełnionych restauracjami i barami. W Polsce przybierają one dość dziwną nazwę „galerii” (Galeria Matarnia,

Galeria Bałtycka, Galeria Madison), dotąd zarezerwowanych dla galerii sztuki lub gorszego, tańszego miejsca w teatrze lub operze. Według antropologa Arjuna Appadurai (2005), ruchome sfery kapitału, technologii i ludzi (*finanscapes*, *technoscapes* i *ethnoscapes*) zmieniają obraz miasta i stwarzają system znaków i symboli rozpoznawalnych na całym świecie. Często ich jedynymi odniesieniami do lokalności są nazwy odwołujące się do rodzimej tradycji (w polskich miastach np.: „Canaletto”, „Kopernik”, „Galeria Krakowska”, „Galeria Bałtycka” itp.). Zastosowane klisze układu przestrzennego, funkcjonalnego i estetycznego mogłyby być użyte gdziekolwiek i zastąpione czymkolwiek. Zarządzający przestrzeniami konsumpcji, pozbawiając obecności w nich różnych ludzi, zaprzeczają tym samym ich znaczeniu jako przestrzeni kluczowych dla życia społecznego. Ze względu na brak możliwości i warunków do swobodnej ekspresji poglądów, postaw i zachowań, ujawniania rozmaitych sprzeczności i konfliktów, przestrzenie te Marc Augé (1992) nazywa „niemiejskami”. Przypominają pod pewnymi względami przestrzenie publiczne, ale nimi nie są i zajmują tak wiele przestrzeni, jak nigdy dotąd (Bauman 2006: 158–159).

Przestrzeń wytwarzana obecnie w gdańskim obszarze metropolitalnym nosi znamiona nowej neoliberalnej roszczeniowości, choć nie w takim zakresie i wymiarze, jak opisuje te zjawiska Saskia Sassen w perspektywie globalnej, zaznaczając, że jest to problem wielkich miast i nowych ważnych międzynarodowych aktorów, nowych „użytkowników miasta”, którzy głęboko przekształcają miejski pejzaż. Choć nikt nie podważa ich praw do miasta, to trudno też jednoznacznie oszacować korzyści i koszty wynikające z ich obecności w miejskiej przestrzeni (Sassen 2007: 15). Nowi aktorzy (korporacje, duże firmy, deweloperzy itp.) przyczyniają się do przeobrażeń morfologii społecznej miasta i do kształtowania „metropolii drugiej generacji”. „Nowe miasto tych użytkowników jest miastem kruchym, którego przetrwanie i sukcesy zależą od wysoce wydajnej gospodarki, zaawansowanych technologii i intensyfikacji wymiany” (tamże, s. 15). Przestrzenie transnarodowe (lotniska, dzielnice biznesowe, hiperprzestrzeń międzynarodowego biznesu, ekskluzywne hotele itp.), zakotwiczone w wielkich miastach, stanowią „swoistą strefę miejskiej świetności”. Rodzi się pytanie, czym jest miasto metropolitalne dla zwykłych obywateli? Czy skupia się w proporcjonalnym stopniu na połączonej obecności jednostek i grup pochodzących z różnych kręgów społecznych i kulturowych? Sassen (2007) nie ma złudzeń, że proces globalizacji i metropolizacji generuje pełne sprzeczności i konfliktów przestrzenie, które znamionują kontestację i roszczenia jednostek oraz grup, dla których są to obszary ich dewaloryzacji.

Funkcja administracyjna centrum ulega wzmocnieniu również poprzez lokowanie prestiżowych obiektów korporacji (np. wielka europejska korporacja

certyfikacji i reasekuracji Det Norske Veritas) i zarządów firm, co sprzyja budowaniu luksusowych hoteli (np. Hilton, Qubus w Gdańsku) i gastronomii; funkcja rekreacyjna, związana dawniej z terenami zielonymi, nabiera intensywności w dzielnicach rozrywki, których głównymi obiektami są aquaparki i rekreacja halowa (centra *fitness, spa, wellness*); funkcja przemysłowa i tereny po tejsze są uzupełniane dzielnicami mieszkaniowo-handlowo-usługowo-rozrywkowymi (np. Młode Miasto w Gdańsku); funkcja komunikacyjna uległa rozczłonkowaniu w przestrzeni: w najlepiej komunikacyjnie zorientowanych lokalizacjach powstają centra logistyczne, chętnie wiążące się funkcjonalnie i przestrzennie z dzielnicami handlowo-usługowymi; wzrasta znaczenie i generowanie ruchu na lotniskach, połączonego szybką komunikacją zbiorową z centrum (powstającym skupiskiem administracji, banków, zarządów firm); upada i degraduje się przestrzeń głównych dworców kolejowych zarówno w ich wnętrzu (przechowalnie bezdomnych), jak i otoczeniu.

Proces wytwarzania funkcji metropolitalnych obszaru trójmiejskiego wobec złożoności i różnorodności problemów wynikających z uwarunkowań historycznych, społeczno-kulturowych i przestrzennych jest trudny do jednoznacznej oceny. Jak wynika z dotychczasowych rozważań, mamy do czynienia z optymistycznie rozwijającym się „mitem metropolitalności”, którego wyrazem zdają się być potwierdzone badaniami i obecne w dyskursie publicznym oczekiwania, aspiracje i tęsknoty mieszkańców za wspólnotą silnej metropolii. Przejawem społecznej ponadlokalnej świadomości „metropolitalnej” mieszkańców trzech miast jest opowiadanie się na różnych scenach życia publicznego za poszerzaniem płaszczyzn trójmiejskiej współpracy.

Najsilniej w publicznych dyskusjach eksponowane są problemy dotyczące wspólnych strategii kulturalnych, informacyjnych, komunikacyjnych i przestrzennych. Przekonanie o potrzebie budowania całościowej wizji rozwoju metropolii wskazuje na potrzebę osiągnięcia ogólnego zrównoważonego środowiska miejskiego poprzez zintegrowane zarządzanie zasobami kulturowymi i przyrodniczymi. Na szczególną uwagę zasługuje w tym procesie, jak wynika z oczekiwań mieszkańców, zapewnienie wyższej jakości środowiska życia i pracy. Kwestia metropolizacji staje się przez to zagadnieniem wymagającym zmiany języka, w którym dałoby się prowadzić dyskurs o możliwej metropolitalnej przyszłości miast, języka, w którym można by wprost powiedzieć, że te złożone rozwijające się systemy miejskie są także konstytuowane przez nowoczesne działania i praktyki, oparte na wyobraźni i całościowej wizji przyszłości.

Powróćmy na koniec do wartości kształtujących tożsamość gdańszczan u progu XXI wieku. Do zasadniczego ich trzonu, jak wynika z różnych źródeł, należą lokalny patriotyzm i emocjonalna więź z miastem. Ujawnia się jeszcze jeden ważny aspekt nowej gdańskiej tożsamości: splecenie znaczenia tego, co lokalne, i tego, co uniwersalne.

Układ osadniczy ukształtowany w długim procesie historycznym wokół centralnego ośrodka, jakim jest od wielu wieków Gdańsk, a także potencjał Gdyni i Sopotu, zmiany na poziomie świadomości generują w jakimś zakresie procesy metropolitalne, choć mówienie o metropolii jest na razie dużym skrótem myślowym, sprowadzanym w rzeczywistości do *wishful thinking*.

Literatura

- Appadurai, Arjun. 2005. *Nowoczesność bez granic. Kulturowe wymiary globalizacji*. Kraków: Universitas.
- Augé, Marc. 1992. *Non Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Éditions du Le Seuil.
- Baranowski, Andrzej i Małgorzata Dymnicka. 2005. *Spoleczna pamięć i tożsamość na przykładzie Gdańska*. W: B. Jałowiecki, A. Majer i M. S. Szczepański (red.). *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Warszawa: Scholar, s. 125–133.
- Bauman, Zygmunt. 2006. *Płynna nowoczesność*. Kraków: Wydawnictwo Literackie, s. 158–159.
- Bauman, Zygmunt. 2007. *Tożsamość. Rozmowy z Benedetto Vecchim*. Gdańsk: GWP, s. 48.
- Bendyk, Edwin. 2009. *Wstęp: Falszywa alternatywa*. W: M. Catells i P. Himanen. *Spoleczeństwo informacyjne i państwo dobrobytu*. Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej, s. 5–15.
- Boksański, Zbigniew. 2007. *Indywidualizm a zmiana społeczna*. Warszawa: WN PWN.
- Bömelburg, Hans-Jürgen. 2003. *Gdańsk miastem wielokulturowym? Z perspektywy badacza dziejów wczesnonowożytnych*. W: M. Dymnicka i Z. Opacki (red.). *Tożsamość miejsca i ludzi. Gdańszczanie i ich miasto w perspektywie historyczno-socjologicznej*. Warszawa: Oficyna Naukowa, s. 98–106.
- Brosz, Maciej i Jarosław Załęcki. 2008. „Jakość życia mieszkańców Gdańska. Raport z badań socjologicznych”. Maszynopis. Gdańsk: Instytut Filozofii, Socjologii i Dziennikarstwa UG.
- Castells, Manuel. 2007. *Spoleczeństwo sieci*. Warszawa: WN PWN.
- Castells, Manuel i Pekka Himannen. 2009. *Spoleczeństwo informacyjne i państwo dobrobytu*. Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej.
- De Certeau, Michel. 2008. *Wynaleźć codzienność*. Kraków: WUJ, s. 93–110.
- Dziuban, Zuzanna. 2008. *Wytwarzanie przestrzeni. Między przestrzenią teorii a przestrzenią praktyki*. W: Z. Rykiel (red.). *Nowa przestrzeń społeczna w badaniach socjologicznych*. Rzeszów: WURz.
- Everyday Urbanism*. 2005. R. Mehrotra (red.). W: *Michigan Debates on Urbanism*. Michigan: The University of Michigan, Ann Arbor.
- Florida, Richard. 2008. *Who's Your City. How the Creative Economy Is Making the Place where You Live the Most Important Decision of Your Life*. New York: Basic Books.

- Friedman, Thomas L. 2009. *Świat jest płaski. Krótka historia XXI wieku*. Poznań: Dom Wydawniczy Rebis.
- Friedrich, Jacek. 2004. *Problem „gdańskości” w architektonicznych upodobaniach współczesnych gdańszczan*. W: B. Dejna i J. Szczepański (red.). *Gust gdański*. Gdańsk: Nadbałtyckie Centrum Kultury, s. 86.
- Frysztański, Krzysztof. 1997. *Miasta metropolitalne i ich przedmieścia*. Kraków: Universitas.
- Frysztański, Krzysztof. 2004. *Paradygmat ekonomiczny we współczesnej socjologii miasta*. W: A. Majer i P. Starosta (red.). *Wokół socjologii przestrzeni*. Łódź: WUŁ, s. 42–52.
- Gądecki, Jacek. 2009. *Za murami. Osiedla grodzone w Polsce. Analiza dyskursu*. Wrocław: Monografie FNP.
- Gehl, Jan. 2009. *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*. Kraków: RAM.
- Gehl, Jan i Lars Gemzøe. 2007. *Miasto odzyskane*. „Architektura & Biznes” nr 11.
- Giddens, Anthony. 2001. *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*. Warszawa: WN PWN.
- Gorzelański, Grzegorz. 2009. *Metropolizacja a globalizacja*. W: B. Jałowiecki (red.). *Czy metropolia jest miastem?* Warszawa: Scholar, s. 12–24.
- Gottdiener, Mark. 1994. *The Social Production of Urban Space*. Austin: University of Texas Press, s. 123–132.
- Hall, Peter. 1998. *Culture, Cities and the World*. Amsterdam: Centrum voor Grootstedelijk Onderzoek.
- Hryniewicz, Janusz, Bohdan Jałowiecki i Anna Tucholska. 2008. *Jak się żyje w przyszłych metropoliach?* Warszawa: Opinie i Diagnozy, nr 10, s. 11–93. (<http://stacjagdanski.info/>)./felieton/?action=article_show&idArticle=400).
- Jałowiecki, Bohdan. 1980. *Człowiek w przestrzeni miasta*. Katowice: Śląski Instytut Naukowy.
- Jałowiecki, Bohdan. 1999. *Metropolie*. Białystok: Wyd. Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania.
- Jałowiecki, Bohdan. 2007a. *Globalny świat metropolii*. Warszawa: Scholar.
- Jałowiecki, Bohdan. 2007b. *Fragmentacja i prywatyzacja przestrzeni*. W: B. Jałowiecki i W. Łukowski (red.). *Gettoizacja polskiej przestrzeni miejskiej*. Warszawa: Academica i Scholar, s. 11–28.
- Jałowiecki, Bohdan. 2009. *Czy metropolia jest miastem?* W: B. Jałowiecki (red.). *Czy metropolia jest miastem?* Warszawa: Scholar, s. 7–11.
- Jałowiecki, Bohdan. 2010. *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*. Warszawa: Scholar.
- Jałowiecki, Bohdan i Marek S. Szczepański. 2002. *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Warszawa: Scholar, s. 273–299.
- Katarzyńska, Alicja. 2007. *Praca u podstaw zamiast polityki*. „Gazeta Wyborcza” 31 marca – 1 kwietnia, s. 6.
- Krzemiński, Ireneusz. 2003. *Polska tożsamość niemieckiego Gdańska*. W: M. Dymnicka i Z. Opacki (red.). *Tożsamość miejsca i ludzi. Gdańszczanie i ich miasto w perspektywie historyczno-socjologicznej*. Warszawa: Oficyna Naukowa.

- Lefebvre, Henri. 1994. *The Production of Space*. Oxford: Basil Blackwell.
- Loew, P. Oliver. 2006. *Gdańsk. Między mitami*. Olsztyn: Borussia.
- Lorens, Piotr. 2010. *Rewitalizacja miast, planowanie i realizacja*. Gdańsk: WAPG.
- Majer, Andrzej. 2009. *Miasto z perspektywy środowiska*. W: M. Dymnicka i A. Majer. *Współczesne miasta. Szkice socjologiczne*. Łódź: WUŁ.
- Markowski, Tadeusz. 2000. *Globalizacja i metropolie, teoria i rzeczywistość – przypadek Aglomeracji Łódzkiej*. W: R. Domański (red.). *Nowe problemy rozwoju wielkich miast i regionów*. Warszawa: PAN KPZK, Biuletyn, z. 192, s. 127–131.
- Nawratek, Krzysztof. 2008. *Miasto jako idea polityczna*. Kraków: Korporacja ha!art.
- Omilanowska, Małgorzata. 2010. *Może nie Gehry czy Hadid, ale czemu nie Nouvel*. „Gazeta Wyborcza” 7 maja, s. 10–11.
- Parteka, Tomasz. 2000. *Planowanie strategiczne w równoważeniu struktur regionalnych*. Warszawa: WN PWN.
- Rewers, Ewa. 2005. *Post-polis, Wstęp do filozofii ponowoczesnego miast*. Kraków: Universitas, s. 61–68.
- Rocznik statystyczny Gdyni*. 2006
- Sassen, Saskia. 2007. *Globalizacja. Eseje o nowej mobilności ludzi i pieniędzy*. Kraków: WUJ.
- Saskia Sassen. 1991. *The Global City. New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Saskia, Sassen. 1998. *Globalization and Telecommunications, Impacts on the Future of Urban Centrality*. W: *Metropolis. Urban Scenery for a Global Future*. Berlin: Planek, s. 148–167.
- Soja, Edward. 2003. *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishing.
- Soldatos, Panayotis. 1987. *La nouvelle génération des villes internationales*. Montreal.
- Szczepeński, Marek S. 2003. *Podróże po mniejszym niebie. Ojczyzna prywatna w socjologicznym oglądzie*. W: M. Dymnicka i Z. Opacki (red.). *Tożsamość miejsca i ludzi. Gdańszczanie i ich miasto w perspektywie historyczno-socjologicznej*. Warszawa: Oficyna Naukowa, s. 137–145.
- Sztompka, Piotr. 2009. *Przestrzeń życia codziennego*. W: M.B. Borowska (red.). *Barwy codzienności. Analiza socjologiczna*. Warszawa: Scholar, s. 29–50.
- Synak, Brunon. 2003. *Wprowadzenie do sesji socjologicznej*. W: M. Dymnicka, Z. Opacki (red.). *Tożsamość miejsca i ludzi. Gdańszczanie i ich miasto w perspektywie historyczno-socjologicznej*. Warszawa: Oficyna Naukowa, s. 133–136.
- Urry, John. 2009. *Socjologia mobilności*. Warszawa: WN PWN.
- Wallis, Aleksander. 1979. *Informacja i gwar. O miejskim centrum*. Warszawa: PIW, s. 8–17.
- Wallis, Aleksander. 1990. *Miasto i przestrzeń*. Warszawa: PWN.
- Węgleński, Jan. 2001. *Miasta Ameryki u progu XXI wieku*. Warszawa: Scholar.
- www.stat.gov.pl
- www.gdańsk.pl
- Załęcki, Jarosław. 2003. *Przestrzeń społeczna Gdańska w świadomości jego mieszkańców. Studium socjologiczne*. Gdańsk: WUG.

- Załęcki, Jarosław. 2008. *Kontakt międzykulturowy a obraz Niemca w świadomości gdańszczan*. Gdańsk: WUG.
- Załęcki, Jarosław. 2009. „Wybrane aspekty życia miasta. Raport z badań socjologicznych”. Maszynopis. Gdańsk: Instytut Filozofii, Socjologii i Dziennikarstwa UG.
- Załęcki, Jarosław. 2010. *Gdańsk morski – aspekt socjologiczny*. W: *Gdańsk – miasto nad wodą*. Folder Nadbałtyckiego Centrum Kultury.

Creating Metropolitan Space in Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot)

Summary

The nets of flows of capital, persons, labour and markets play the key role in metropolization, leading to transformation of the basis of social life, time and space. One of Polish “laboratories” of this process is Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot), the area where separate historical traditions are re-read in new context, a place where all problems typical of wannabe-metropolitan cities accumulate. The article’s aim is to answer the question whether the metropolization integration is internally balanced with both subjective expectations of the citizens and the objective urbanistic processes. The analysis leads to a conclusion that in the social, cultural and material space two tendencies clash: one is to live up to metropolitan standards and the other, to look for “primordial” meanings and “little homelands”.

Key words; metropolis, Gdańsk Metropolis, cultural identity, environment.